



Déverrouiller l'accès

Pourquoi le droit à la réparation est-il important pour chaque propriétaire de véhicule

Préparé par l'Association des industries de l'automobile du Canada

Rapport final

Octobre 2025

Table des matières

Sommaire exécutif	ii
1 Introduction	1
Contexte et objectif	1
Portée	1
2 Méthodologie.....	2
Approche	2
Sources de données	2
3 Aperçu du droit à la réparation.....	4
Aperçu au Canada.....	4
Constatations provenant d'autres juridictions.....	7
4 État actuel.....	9
Rôle des ateliers de réparation indépendants.....	9
Tendances qui influent sur les ateliers de réparation indépendants	12
5 Impact de l'accès restreint	21
Impact sur les consommateurs.....	21
Impact sur les ateliers de réparation indépendants	23
6 Conclusion	30
Annexes.....	31

Sommaire exécutif

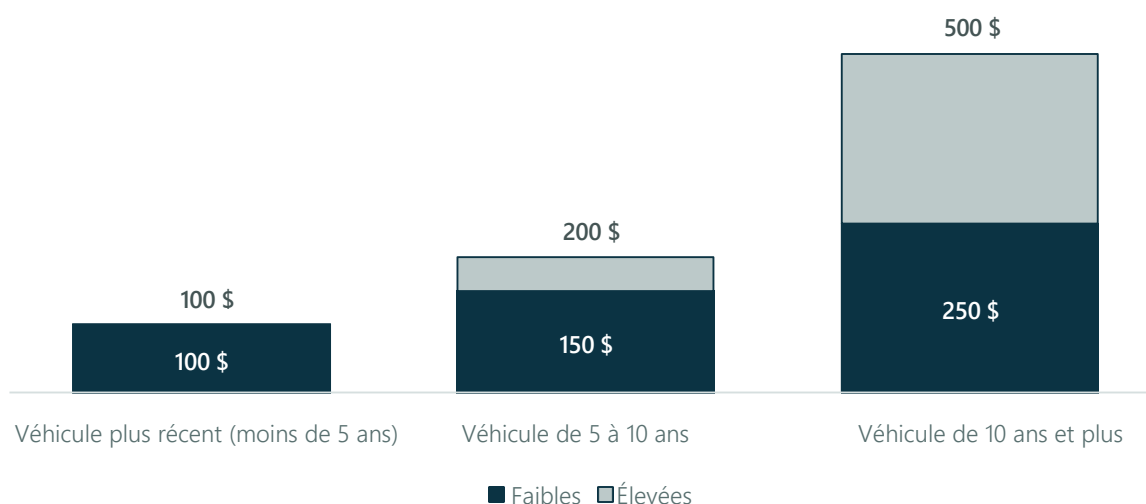
L'industrie de l'entretien et de la réparation automobile joue un rôle important en gardant les véhicules sur la route grâce à la prestation de services essentiels d'entretien et de réparation. Cependant, la numérisation croissante des véhicules accentue les obstacles à l'accès à l'information de réparation et aux pièces, faisant du droit à la réparation un enjeu majeur pour le secteur de l'entretien et de la réparation automobile. L'Association des industries de l'automobile du Canada (AIA Canada) a mandaté MNP S.E.N.C.R.L., s.r.l. (MNP) pour réaliser cette étude afin de comprendre comment l'accès à l'information de réparation influence l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile ainsi que les consommateurs au Canada.

Principales constatations



Les consommateurs réalisent des économies lorsque les services sont effectués dans des ateliers indépendants. Une analyse du coût d'entretien et de réparations courantes montre que les services d'entretien courant (p. ex., changements d'huile) coûtent de 10 \$ à 15 \$ de moins dans les ateliers indépendants. Des réparations comme le remplacement des amortisseurs, des jambes de force ou d'un capteur d'oxygène y sont également de 10 pour cent à 25 pour cent moins cher. Selon la réparation, le modèle et la région, cela représente des économies de 30 \$ à plus de 200 \$ par réparation. Comme l'illustre la figure A, pour les véhicules plus récents qui n'ont besoin que de changements d'huile et de services d'entretien courant, génèrent des économies annuelles modestes lorsqu'ils sont servis dans un atelier indépendant. Toutefois, à mesure qu'ils vieillissent et nécessitent davantage d'entretien et de réparations, ces économies augmentent.

Figure A : Économies annuelles estimatives* réalisées lorsque les services sont effectués dans un atelier indépendant



*Les économies annuelles ont été estimées à partir de profils de réparation pour un Ford F-150 2022, une Chrysler Pacifica 2019, une Honda Civic 2015 et un Toyota RAV4 2015. Chaque véhicule était présumé avoir reçu l'entretien recommandé régulier et avoir parcouru entre 10 000 et 15 000 km par année.



L'accès à l'information a une incidence sur la capacité des ateliers indépendants à offrir des services. À mesure que la technologie automobile progresse et que les réparations deviennent de plus en plus complexes, les ateliers indépendants font face à d'importants défis pour accéder à l'information spécialisée et aux outils nécessaires pour offrir ces services. Cela complique leur capacité à suivre l'évolution des besoins en matière de réparation et à continuer d'offrir un soutien complet aux propriétaires de véhicules.



Les réparations prennent plus de temps lorsque l'information n'est pas facilement accessible, ce qui entraîne des coûts plus élevés pour les consommateurs. La plupart des ateliers interrogés ont signalé des délais plus longs, variant d'une ou deux heures à un ou deux jours. Cela est principalement attribuable aux efforts supplémentaires nécessaires pour obtenir l'information à partir de plateformes fragmentées. Les ateliers interrogés ont indiqué qu'un délai prolongé pour les réparations entraîne une hausse des coûts de main-d'œuvre, qui est généralement répercutée sur le consommateur.



Les consommateurs des régions rurales peuvent faire face à des coûts de réparation disproportionnellement plus élevés.

Les ateliers de réparation indépendants sont essentiels dans les régions rurales, où les concessionnaires sont souvent éloignés. Toutefois, les coûts d'accès à l'information de réparation poussent certains ateliers à réduire leurs services ou à quitter l'industrie, ce qui risque de limiter l'accès local à la réparation et d'entraîner des coûts supplémentaires pour les consommateurs.

Le tableau suivant montre les économies annuelles estimatives réalisées en faisant appel à un atelier de réparation indépendant pour les services d'entretien et de réparation, en se basant sur trois profils de consommateurs représentatifs.

Profil	À propos	Véhicule	Économies annuelles liées à l'entretien et aux réparations dans un atelier indépendant
 Diplômé récent	Habite en banlieue d'une grande ville et conduit une Honda Civic 2015 pour se rendre à son emploi de gérant adjoint d'un grand magasin de détail.	Honda Civic 2015	270 \$
 Jeune mère	Habite dans une petite collectivité rurale à environ 75 km d'un grand centre offrant tous les services. Elle conduit une Toyota RAV4 2015 pour se rendre au travail et faire ses courses quotidiennes.	Toyota Rav 4 2015	460 \$ (sans compter la perte de revenu liée au temps de travail manqué et les frais de déplacement vers le centre urbain)
 Couple de retraités	Ils vivent dans une communauté moyenne située à environ 90 minutes d'un grand centre et conduisent une Chrysler Pacifica 2019. Ils ont un revenu fixe et s'occupent de leurs trois petits-enfants durant la semaine.	Chrysler Pacifica 2019	210 \$

Approches en matière d'accès à la réparation

Un certain nombre de juridictions ont adopté des mesures obligeant les fabricants à fournir aux ateliers indépendants et aux consommateurs un accès à l'information de réparation des véhicules. Au Massachusetts, en Australie et dans l'Union européenne (UE), les fabricants sont tenus de fournir aux ateliers de réparation indépendants une formation comparable à celle mise à la disposition des concessionnaires. Dans certains cas, cet accès est offert librement, tandis que dans d'autres, il est fourni à une juste valeur marchande.

Conclusion

Les ateliers indépendants jouent un rôle important pour permettre aux véhicules de circuler de manière sûre et économique sur les routes canadiennes une fois la garantie du fabricant expirée. Pour que les ateliers indépendants demeurent concurrentiels et puissent offrir aux consommateurs des options de réparation fiables et abordables, il est essentiel qu'ils aient accès à la même information de réparation et aux mêmes outils que les concessionnaires. L'expérience d'autres juridictions en matière de droit à la réparation pourrait fournir des orientations sur la façon d'assurer un accès équitable à l'information et aux outils d'entretien et de réparation pour l'ensemble des ateliers.

1 Introduction

Contexte et objectif

L'industrie de l'entretien et de la réparation automobile joue un rôle important en maintenant les véhicules sur la route grâce à la prestation de services essentiels d'entretien et de réparation. Par l'entremise de son réseau de fournisseurs de services indépendants, elle offre un large éventail de services, dont l'entretien courant, le diagnostic et les réparations mécaniques, aidant ainsi les Canadiens à s'assurer que leurs véhicules demeurent sûrs et bien entretenus.

À mesure que la conception des véhicules a évolué, les pièces et l'entretien sont devenus de plus en plus numériques. Cela rend les réparations plus difficiles à effectuer pour les ateliers de réparation indépendants, puisque l'accès à l'information de réparation nécessaire est restreint. Cette réduction de l'accès pourrait limiter la concurrence, réduire les choix offerts aux consommateurs et nuire à la capacité des établissements de formation de maintenir l'enseignement des métiers spécialisés en phase avec les besoins de l'industrie.

En réponse à cette situation, le droit à la réparation est devenu un enjeu clé pour l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile. L'Association des industries de l'automobile du Canada (AIA Canada)¹ a mandaté MNP S.E.N.C.R.L., s.r.l. (MNP) pour réaliser cette étude afin de comprendre comment l'accès à l'information de réparation influe sur l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile et sur les consommateurs au Canada.

Portée

La portée de l'étude englobait :

- Examiner de quelle façon l'accès à l'information de réparation influe sur le fonctionnement des ateliers indépendants.
- Comparer le coût des services d'entretien et de réparation offerts par des ateliers indépendants avec celui de services similaires offerts chez les concessionnaires.
- Évaluer comment les limites imposées à l'accès à l'information de réparation pourraient affecter le choix des consommateurs et le coût des réparations.

L'étude portait sur les dix provinces canadiennes et se concentrait sur la réparation mécanique. L'accès à l'information de réparation touche également les ateliers de carrosserie, et des points de vue ont été recueillis auprès de plusieurs ateliers de réparation de carrosserie.

¹ L'AIA Canada représente le secteur canadien de l'entretien et de la réparation automobile, lequel englobe les fabricants, les distributeurs, les magasins de pièces, les ateliers d'entretien et de réparation, les importateurs des services aux entreprises.

2 Méthodologie

Approche

La figure 1 présente le processus utilisé pour réaliser l'étude.

Figure 1 : Approche de réalisation de l'étude



Sources de données

Les données utilisées dans l'étude comprenaient à la fois des renseignements quantitatifs et qualitatifs recueillis auprès de sources primaires et secondaires.

Recherche primaire

Les activités de recherche primaire pour cette étude comprenaient :

- **Entretiens contextuels.** MNP a mené deux entretiens contextuels afin de recueillir des renseignements sur le contexte actuel et de préciser les services et les véhicules qui devraient être utilisés dans l'analyse.
- **Entretiens avec des informateurs clés auprès d'ateliers de réparation indépendants et d'ateliers de réparation de carrosserie.** Vingt-neuf entretiens ont été menés avec des ateliers indépendants offrant des services de réparation mécanique et cinq avec des ateliers offrant des services de réparation de carrosserie. Ces entretiens ont permis d'examiner l'état actuel de l'accès à l'information de réparation des véhicules, en mettant l'accent sur les coûts liés à l'accès à l'information, les méthodes utilisées par les ateliers pour y accéder, l'incidence de cet accès sur leurs opérations et leur tarification, ainsi que l'accès aux réparations en milieux urbain et rural. Plus de 150 ateliers dans les dix provinces ont été invités à participer, les candidates et les candidats aux entretiens ayant été identifiés en collaboration avec l'AIA Canada. MNP a distribué les invitations par courriel, et chaque candidat a reçu jusqu'à quatre rappels par téléphone et par courriel. Les entretiens ont été réalisés entre juin et septembre 2025. Ils ont tous été menés virtuellement et ont duré entre 30 et 60 minutes. Au total, 34 entretiens ont été complétés. Une répartition régionale des entretiens est présentée à l'annexe A.
- **Évaluation mystère.** MNP a collaboré avec le Mustel Group (Mustel) afin de réaliser des exercices de client mystère auprès de concessionnaires et d'ateliers de réparation indépendants dans l'ensemble des provinces canadiennes. Ces exercices visaient à obtenir des devis et de l'information liés à des profils précis d'entretien et de réparation. MNP a élaboré les questions et les profils de services, tandis que Mustel a assuré la collecte des données. Au total, nous avons obtenu 200 réponses, dont environ 20 pour cent provenaient de milieux ruraux. Les deux tiers venaient de concessionnaires, tandis que le tiers restant était fourni par des ateliers de réparation indépendants. Une ventilation régionale des réponses est présentée à l'annexe A.

Analyse des juridictions

Une analyse des juridictions a été réalisée à partir de sources secondaires accessibles au public afin d'examiner les règlements liés au droit à la réparation dans quatre juridictions : l'Australie, l'Union européenne, le Massachusetts et le Québec. Ces juridictions ont été sélectionnées parce qu'elles avaient adopté une législation liée au droit à la réparation qui couvre les véhicules. Pour chaque juridiction, l'analyse a évalué la législation en place, a identifié les principaux atouts et défis, et a examiné la pertinence et l'applicabilité au contexte canadien.

Recherche secondaire

Un examen de l'information publiée pertinente provenant de sources gouvernementales, telles que Statistique Canada, d'organismes de recherche, de groupes de l'industrie et de revues évaluées par les pairs a été réalisé. L'examen portait sur les thèmes suivants :

- Réparations courantes de véhicules.
- Modèles de véhicules les plus vendus.
- Tendances relatives aux besoins et aux coûts d'entretien.
- Ressources disponibles pour accéder à l'information de réparation.

3 Aperçu du droit à la réparation

Cette section présente un aperçu de l'état actuel du droit à la réparation dans l'industrie canadienne de l'entretien et de la réparation automobile, ainsi qu'un résumé comparatif des évolutions observées dans les juridictions sélectionnées. Elle examine également comment ces approches à l'échelle internationale pourraient éclairer ou influencer le cadre réglementaire canadien.

Aperçu au Canada

Dans l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile, le droit à la réparation signifie que les propriétaires de véhicule et l'atelier de leur choix devraient avoir un accès raisonnable aux outils, pièces, logiciels de diagnostic et informations nécessaires pour entretenir et réparer les véhicules. Cet enjeu prend de l'ampleur à mesure que les véhicules se numérisent et qu'aucune obligation n'impose aux fabricants d'équipement d'origine (FÉO) de partager ces données.

Le défi



L'accès à l'information de réparation évolue. Autrefois centralisée dans un seul catalogue, cette information est maintenant répartie entre plusieurs sources : plateformes commerciales (p. ex., Mitchell, ALLDATA), portails de service des FÉO, réseaux d'intervenants, contacts informels dans les concessions, ainsi que des outils et tutoriels en ligne, dont les recherches Google, ChatGPT et d'autres ressources fondées sur l'IA.² L'accessibilité varie : les tutoriels en ligne et les réseaux de pairs sont généralement faciles d'accès et peu coûteux, tandis que les portails des FÉO exigent souvent une inscription officielle et des abonnements payants.

« Je pense que beaucoup d'ateliers de réparation utilisent de plus en plus de sites Web et achètent des abonnements de courte durée. Chacun a sa propre façon de faire »

- Participant à l'entretien

Un autre facteur est l'utilisation accrue de la télématique dans les véhicules récents, qui transmet un volume croissant de données, notamment diagnostiques, directement aux FÉO³. Les fabricants détiennent donc une part grandissante de l'information de réparation et de diagnostic, et l'accès à ces données entraîne souvent des coûts supplémentaires pour les ateliers indépendants. Les personnes interrogées ont aussi indiqué que certains services nécessitent plus fréquemment de l'information ou des pièces propres aux FÉO, notamment :

- **Réparation des systèmes liés à la sécurité** : information pour diagnostiquer et réparer des fonctionnalités comme l'évitement des collisions, le régulateur de vitesse adaptatif, la détection d'angle mort et les freins de stationnement électroniques.
- **Réparation de l'électronique intérieure et des dispositifs de confort** : données de réparation pour des composants comme les serrures de portes, les caméras de rétroviseur, les sièges chauffants et les systèmes d'infodivertissement.
- **Compatibilité et installation des pièces** : données nécessaires pour s'assurer que les pièces des FÉO fonctionnent correctement avec les systèmes du véhicule, surtout pour les modèles récents.
- **Diagnostics numériques et programmations** : accès aux outils d'analyse propriétaires, aux mises à jour logicielles et aux procédures d'étalonnage pour des systèmes tels que les SAAC, la gestion du moteur et la programmation des clés.

² Constatation de la recherche primaire de MNP.

³ Grinvald, L. C., et Tur-Sinai, O. (2021). Smart cars, telematics and repair. *University of Michigan Journal of Law Reform*, 54(2), 283–328. <https://ssrn.com/abstract=3550158>

Les personnes interrogées ont également indiqué que les modèles de véhicules plus récents et les modèles européens étaient plus susceptibles de nécessiter de l'information ou des pièces des FÉO.

Le contrôle exercé par les FÉO sur les logiciels des véhicules et les processus de réparation est également renforcé par les mises à jour en direct (OTA), qui permettent aux fabricants de corriger à distance des défaillances et de colmater des vulnérabilités sans qu'il soit nécessaire de se rendre dans un atelier indépendant ou chez un concessionnaire.

La conséquence de ce changement est que les techniciens ont besoin d'outils de diagnostic précis pour identifier correctement les problèmes et, dans de nombreux cas, d'outils propres à une marque ou à un modèle de véhicule particulier. Des pièces des FÉO peuvent également être nécessaires pour garantir la comptabilité et le bon fonctionnement. Pour les ateliers de réparation indépendants, cela peut signifier acheter l'accès aux abonnements des FÉO, investir du temps pour rester à jour sur les bulletins techniques et maintenir l'équipement nécessaire. Ces exigences peuvent être prohibitives sur le plan des coûts, particulièrement pour les petits ateliers qui n'ont pas le volume nécessaire pour répartir ces dépenses sur plusieurs réparations.

« Nous allons acheter un abonnement de trois jours auprès d'un fabricant, ce qui est aussi très coûteux. C'est très coûteux et cela prend énormément de temps. »

- Participant à l'entretien

À l'inverse, les concessionnaires travaillent généralement avec un nombre limité de marques et reçoivent une formation propre à ces marques, ce qui peut les rendre plus efficaces pour diagnostiquer et effectuer les réparations.

Dans l'ensemble, ces changements dans l'accès à l'information peuvent créer des pressions opérationnelles et concurrentielles pour les ateliers indépendants, ce qui pourrait affecter leur pérennité à long terme et le choix offert aux consommateurs. Les établissements de formation technique peuvent également avoir de la difficulté à suivre le rythme des exigences évolutives de l'industrie. Pour les propriétaires de véhicule, la réduction de l'accès à des options de réparation locales peut influencer leurs attentes en matière de prix, de commodité et de disponibilité des services.

Contexte des politiques

Les premières initiatives visant à assurer l'accès à l'information de réparation remontent à la Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien (CASIS) de 2009, un accord volontaire entre les fabricants automobiles et les organisations du marché secondaire visant à offrir aux ateliers de réparation indépendants l'accès à la même information de diagnostic et d'entretien que celle disponible pour les concessionnaires autorisés.⁴ Bien que CASIS ait bien fonctionné pour les véhicules fabriqués avant les années 2010, elle n'a pas été conçue pour l'essor continu des technologies numériques. La participation y est volontaire, et l'évolution technologique limite de plus en plus sa pertinence.

⁴ National Automotive Trades Association. (s.d.). *Canadian Automotive Service Information Standard (CASIS)*. NATA Canada. <https://www.natacanada.ca/casis/>

Plus récemment, le gouvernement fédéral a entrepris les démarches suivantes pour s'attaquer à cet enjeu :

- **Projets de loi C-244 et C-294 (modifications à la Loi sur le droit d'auteur)**

Le gouvernement fédéral a adopté les projets de loi C-244 et C-294 à la fin de 2024. Ils permettent aux consommateurs et aux réparateurs indépendants de contourner légalement les mesures de protection technologiques (MPT), ou verrous numériques, pour diagnostiquer, entretenir et réparer des appareils, y compris les véhicules. Ces lois éliminent un obstacle majeur aux réparations par des tiers et améliorent l'interopérabilité entre appareils.⁵ Malgré ces avancées, les modifications à la Loi sur le droit d'auteur n'accordent pas d'accès obligatoire aux données pour les ateliers indépendants et n'obligent pas les fabricants à partager l'information de réparation.⁶

- **Projet de loi C-59 (modifications à la Loi sur la concurrence)**

En juin 2024, le gouvernement fédéral a mis en vigueur le projet de loi C-59, donnant au Tribunal de la concurrence le pouvoir d'intervenir lorsqu'un fabricant refuse de fournir l'accès aux outils ou à l'information de réparation.⁷

- **Consultations sur le droit à la réparation**

Lancée à la mi-2024, cette initiative fédérale vise à créer un cadre national axé sur la durabilité, la réparabilité et l'interopérabilité des appareils électroniques et électroménagers. Les consultations en ligne ont pris fin en septembre 2024 et, en octobre 2025, les prochaines étapes n'avaient toujours pas été annoncées.⁸

L'adoption des projets de loi C-244, C-294 et C-59 témoigne d'un élan croissant pour le droit à la réparation au Canada. Ces changements permettent aux ateliers indépendants de contourner les MPT pour des réparations légitimes et améliorent l'accès aux outils de diagnostic et de réparation. Toutefois, certains intervenants estiment que la portée demeure limitée, puisque les fabricants ne sont toujours pas tenus de fournir l'accès aux pièces et aux outils.⁹ Un intérêt soutenu existe donc pour une législation accordant aux consommateurs un droit proactif d'accéder à l'information sur les produits, plutôt que de dépendre du partage volontaire ou du contournement de verrous numériques.¹⁰

« Ils [les projets de loi] ne vont pas assez loin. Le véritable enjeu, c'est l'application. Sans procédures claires, sans formation et sans mécanismes de reddition de comptes, ces projets de loi ne garantiront pas que les ateliers indépendants obtiennent réellement l'information des FÉO dont ils ont besoin. »

- Participant à l'entretien

⁵ Song, M., Konarski, Y., et Fillman, E. (13 janvier 2025). *A moving target: Navigating legislative developments in Canada's emerging "right to repair"*. Dentons Canada Regulatory Review. Consulté le 26 août 2025 à l'adresse : <https://www.canadaregulatoryreview.com/a-moving-target-navigating-legislative-developments-in-canadas-emerging-right-to-repair/>

⁶ Projet de Loi C-244. (7 novembre 2024). *Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur (diagnostic, entretien et réparation)*. Consulté le 6 octobre 2025 à l'adresse : <https://www.parl.ca/documentviewer/fr/44-1/projet-loi/C-244/sanction-royal>

⁷ Gouvernement du Canada. (28 juin 2025). *Le gouvernement du Canada lance une consultation sur le droit à la réparation en vue de mieux répondre aux besoins des consommateurs*. Consulté le 26 août 2025 à l'adresse : <https://www.canada.ca/fr/innovation-sciences-developpement-economique/nouvelles/2024/06/le-gouvernement-du-canada-lance-une-consultation-sur-le-droit-a-la-reparation-en-vue-de-mieux-repondre-aux-besoins-des-consommateurs.html>

⁸ Gouvernement du Canada. (28 juin 2025). *Le gouvernement du Canada lance une consultation sur le droit à la réparation en vue de mieux répondre aux besoins des consommateurs*. Consulté le 26 août 2025 à l'adresse : <https://www.canada.ca/fr/innovation-sciences-developpement-economique/nouvelles/2024/06/le-gouvernement-du-canada-lance-une-consultation-sur-le-droit-a-la-reparation-en-vue-de-mieux-repondre-aux-besoins-des-consommateurs.html>

⁹ Speer, Sean. (10 avril 2025). *DeepDive: Enshrining the right to repair: Making life affordable for consumers at no cost to government*. The Hub. Consulté le 4 septembre 2025 à l'adresse : <https://thehub.ca/2025/04/10/deepdive-enshrining-the-right-to-repair-making-life-affordable-for-consumers-at-no-cost-to-government/>

Au niveau provincial, le Québec a présenté le projet de loi 29 (modifications à la Loi sur la protection du consommateur), la première loi provinciale complète sur le droit à la réparation au Canada, qui entrera en vigueur en octobre 2025.¹¹ La nouvelle législation du Québec impose des obligations précises aux fabricants automobiles, notamment de fournir aux propriétaires de véhicule ou aux réparateurs un accès gratuit aux données du véhicule.¹² De plus, les outils requis pour effectuer ces réparations doivent être couramment disponibles.¹³ En cas de non-conformité, les autorités gouvernementales peuvent également imposer des sanctions administratives^{14,15} L'Ontario a également présenté un projet de loi sur le droit à la réparation, le projet de loi 187, en avril 2024. Ce projet de loi d'initiative parlementaire modifierait la Loi sur la protection du consommateur de l'Ontario afin d'obliger les fabricants à fournir des manuels de réparation, des pièces et des outils de diagnostic pour un large éventail de produits, y compris les véhicules automobiles.¹⁶ Bien qu'il ne soit pas encore devenu loi en septembre 2025, il témoigne d'un intérêt provincial croissant pour le soutien à l'accès à la réparation.

Contestations provenant d'autres juridictions

Une analyse des juridictions qui ont adopté une législation sur le droit à la réparation a été réalisée dans le cadre de cette étude afin d'identifier des enseignements potentiels pour le contexte canadien. L'analyse suggère que le Canada a l'occasion d'élargir l'accès à l'information de réparation et que d'autres juridictions montrent la voie à cet égard. Le tableau 1 présente un aperçu des constatations tirées du Massachusetts, de l'Australie, de l'Union européenne et du Québec, tandis que l'annexe B fournit un profil plus détaillé pour chaque juridiction.

¹⁰ L'Association des industries de l'automobile du Canada. (15 février 2024). *Competition Act reform and right to repair in Canada: Legislative gaps and proposed solutions* [Mémoire présenté au Comité permanent des finances de la Chambre des communes]. Government of Canada. Consulté le 3 septembre 2025 à l'adresse : <https://www.ourcommons.ca/Content/Committee/441/FINA/Brief/BR12949285/external/AutomotiveIndustriesAssociationOfCanada-e.pdf/>

¹¹ Pitre, S., McCaughan, L. (3 juillet 2025). *La première loi sur le droit à la réparation au Canada adoptée au Québec – Ce que les fabricants et les commerçants doivent savoir*. BLG. Consulté le 26 août 2025 à l'adresse : <https://www.blg.com/fr/insights/2025/07/quebecs-first-consumer-right-to-repair-law-in-canada>

¹² Assemblée nationale du Québec. (s.d.). *Projet de loi n° 29, Loi protégeant les consommateurs contre l'obsolescence programmée et favorisant la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens*. <https://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-29-43-1.html>

¹³ McCarthy Tétraut LLP. (7 juillet 2025). *Quebec releases final regulations on repair and replacement obligations under the Consumer Protection Act*. <https://www.mccarthy.ca/en/insights/blogs/consumer-markets-perspectives/quebec-releases-final-regulations-on-repair-and-replacement-obligations-under-the-consumer-protection-act>

¹⁴ Assemblée nationale du Québec. (s.d.). *Projet de loi 29 (43-1)*. Consulté le [insert retrieval date], à l'adresse : <https://www.assnat.qc.ca/en/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-29-43-1.html>

¹⁵ Des renseignements supplémentaires sur le projet de loi 29 du Québec se trouvent dans l'analyse des juridictions à l'annexe B.

¹⁶ Lorimer, L., Cooper, R., Cullen, T., Egan, A. (25 avril 2024). *Ontario (Might get the) Right to Repair – An overview of Bill 187 the Right to Repair Consumer Electronic Products, Household Appliances, Wheelchairs, Motor Vehicles and Farming Heavy Equipment Act, 2024*. McMillan. Consulté le 26 août 2025 à l'adresse : <https://mcmillan.ca/insights/ontario-might-get-the-right-to-repair-an-overview-of-bill-187-the-right-to-repair-consumer-electronic-products-household-appliances-wheelchairs-motor-vehicles-and-farming-heavy-equipmen/>.

Tableau 1 : Aperçu des lois et pratiques relatives au droit à la réparation dans les juridictions sélectionnées

Juridiction	Législation	Année	Caractéristiques notables
Massachusetts	Loi sur le droit à la réparation du Massachusetts	2013	• Accès aux données de diagnostic et de réparation pour les ateliers de réparation indépendants. • Accessibilité des outils de diagnostic pour les ateliers de réparation indépendants. • Mise en œuvre d'un système normalisé et non-propriétaire pour accéder à l'information de diagnostic et de réparation.
Australie	Régime de partage de l'information sur l'entretien et la réparation des véhicules automobiles	2022	• Accès aux données de diagnostic et de réparation pour les ateliers de réparation indépendants et les établissements de formation. • Accès sécurisé aux données par un système d'accès avec justificatifs d'identité. • Exclut les données télématiques.
Union européenne	Règlement (EU) 2018/858	2020	• Accès normalisé aux informations de diagnostic embarqué, aux informations d'entretien et de réparation, aux outils de réparation, aux logiciels et plus encore. • Confirmé par la Cour de justice de l'Union européenne et complété par la loi sur les données (Data Act), qui accorde aux propriétaires de véhicule des droits sur les données générées par les utilisateurs.
Union européenne	Règlement d'exemption par catégorie pour les véhicules automobiles (UE) 2023/822 prolongeant le règlement 461/2010	2020	• Établit un cadre juridique qui exempte certains accords verticaux dans le secteur des véhicules automobiles du droit de la concurrence de l'UE, pour autant qu'ils respectent des conditions précises. • S'applique à la vente et à la revente de véhicules neufs, à la prestation de services d'entretien et de réparation et à la distribution de pièces de rechange.
Québec	Projet de loi 29 – Loi visant à protéger les consommateurs contre l'obsolescence programmée et à promouvoir la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens.	2023	• Interdit l'obsolescence programmée. • Garantit la disponibilité des pièces ainsi que des services d'entretien et de réparation pour les biens, y compris les véhicules. • Oblige les fabricants à fournir l'accès aux données d'entretien et de réparation d'un véhicule à un coût juste et raisonnable.

4 État actuel

Cette section décrit le rôle des ateliers de réparation indépendants dans la prestation de services de réparation et la manière dont l'accès à l'information de réparation influe sur ces ateliers.

Rôle des ateliers de réparation indépendants

Le secteur central de l'entretien et de la réparation automobile englobe les services de réparation et d'entretien des véhicules, ainsi que la fabrication et la vente des pièces et d'accessoires. Il emploie plus de 270 000 personnes et contribue environ 30 milliards de dollars au PIB chaque année.¹⁷ Les ateliers de réparation indépendants jouent un rôle important dans l'écosystème canadien de l'entretien des véhicules, en desservant un large éventail de clients dans les collectivités urbaines et rurales. Dans les régions urbaines, ces ateliers offrent une solution concurrentielle aux centres de service des concessionnaires, proposant souvent des horaires plus flexibles et des coûts plus bas. Dans les régions rurales, ils constituent fréquemment la seule option locale pour la réparation des véhicules, ce qui les rend essentiels à la mobilité et à l'activité économique de ces collectivités. Leur présence garantit que les résidents ne sont pas contraints de parcourir de longues distances pour obtenir un entretien de base ou des réparations d'urgence.

La clientèle des ateliers de réparation indépendants est diversifiée et comprend à la fois des propriétaires de véhicules de promenade et de petites entreprises possédant des parcs de véhicules. Ces ateliers sont particulièrement importants pour les consommateurs qui recherchent un service abordable et fiable après l'expiration de la garantie ou pour des véhicules qui ne sont plus pris en charge par les réseaux des FÉO. En offrant une large gamme de services — allant des changements d'huile courants aux réparations majeures —, les ateliers indépendants contribuent à maintenir la sécurité des véhicules, à prolonger leur durée de vie et à soutenir le choix des consommateurs dans l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile.

L'endroit où les conducteurs canadiens choisissent de faire réparer leur véhicule est influencé par un mélange de considérations pratiques et personnelles. Comme pour la plupart des décisions d'achat, des facteurs tels que la commodité, le coût, les relations personnelles et la confiance envers le fournisseur de services jouent un rôle. Aux fins de cette étude, les principales influences comprennent l'âge du véhicule (souvent lié au statut de la garantie), l'expertise et le type de réparation requis. Ces facteurs sont examinés plus en détail ci-dessous.



Âge du véhicule : Bien que les ateliers de réparation indépendants aient indiqué qu'ils entretiennent des véhicules de tous âges, la majorité de leurs travaux concerne généralement des véhicules âgés de 4 à 12 ans. Cela s'explique en grande partie par l'expiration des garanties des FÉO autour de la quatrième année, ce qui incite de nombreux propriétaires à se tourner vers des fournisseurs de services indépendants. Au cours des premières années, les véhicules nécessitent généralement peu d'entretien, tandis que des besoins de service plus importants apparaissent après la fin de la garantie. Cette dynamique est constante dans l'industrie. De plus, certains participants aux entretiens ont mentionné qu'eux-mêmes, ainsi que leurs pairs, entretiennent également des véhicules vintage.

¹⁷ AIA Canada. (2025) *Étude des perspectives, édition 2024-2025. Résilience face à l'incertitude*. EY



Expertise de l'entreprise : Les ateliers de réparation indépendants varient selon les types de véhicules et de réparations qu'ils peuvent effectuer avec confiance. Les personnes interrogées ont indiqué qu'elles se concentrent sur leur domaine d'expertise et peuvent refuser certains travaux ou les sous-traiter à des concessionnaires lorsque des outils, une formation ou de l'information spécialisés sont nécessaires. Avec la complexité croissante des véhicules et une information de réparation plus fragmentée et coûteuse, certains ateliers ont réduit l'éventail des modèles sur lesquels ils travaillent.

« Si nous ne trouvons pas l'information assez rapidement, nous finissons simplement par refuser le véhicule. Parfois, nous prenons cette décision dès l'appel téléphonique. »

- Participant à l'entretien



Type de réparation : Les recherches de l'AIA Canada montrent que le choix des Canadiens quant à l'endroit où faire réparer leur véhicule dépend souvent du type de réparation, surtout lorsqu'elle touche des technologies avancées.¹⁸ Par exemple, les ateliers indépendants sont légèrement privilégiés pour des fonctionnalités de confort, comme le démarrage à distance ou la surveillance de la pression des pneus, tandis que les concessionnaires sont préférés pour des systèmes plus complexes ou essentiels à la sécurité, comme l'évitement des collisions ou le régulateur de vitesse adaptatif.

Nombre d'entreprises offrant des services automobiles

En décembre 2024, on comptait environ 24 000 ateliers de réparation indépendants au Canada, ainsi qu'environ 4 000 ateliers spécialisés et 5 000 concessionnaires de véhicules neufs (tableau 2). Plus de 8 500 concessionnaires de véhicules d'occasion étaient recensés, mais on ne savait pas combien offraient aussi des services de réparation. Le ratio d'environ cinq ateliers indépendants pour un concessionnaire de véhicules neufs indique que les consommateurs disposent d'un large choix quant à l'endroit où faire réparer leur véhicule.

Tableau 2 : Nombre d'entreprises du secteur automobile selon le type et la province, décembre 2024 (inclut les entreprises avec et sans employés)

	Ateliers de réparation indépendants SCIAN : 811111	Ateliers de réparation automobile spécialisée SCIAN : 811113	Concessionnaires d'automobiles neuves SCIAN : 441110
C.-B	2 705	546	696
Alberta	2 904	672	570
Manitoba	879	121	180
Saskatchewan	665	314	169
Ontario	9 259	1 420	1 919
Québec	6,391	895	1 222
Atlantique	1 476	214	374
Total	24 279	4 182	5 130

Source : Statistique Canada, Dénombrement des entreprises, décembre 2024

¹⁸ Association des industries de l'automobile du Canada. (2025, March 13). *La perception des consommateurs des technologies modernes des véhicules* (Rapport préliminaire). Groupe-conseil Quorus. <https://aiacanada.com>

Le tableau 3 présente la répartition des entreprises de service automobiles dans les régions urbaines et rurales du Canada.¹⁹ Il est important de noter que ces données ne portent que sur les entreprises ayant des employés, tandis que le tableau 2 inclut à la fois les entreprises avec employés et celles sans employés.²⁰ De plus, la catégorie de répartition et d'entretien automobiles comprend les services mécaniques, les travaux de carrosserie, de peinture et de vitrerie, ainsi que d'autres services, comme les lavages de voiture. La catégorie des concessionnaires regroupe les concessionnaires de véhicules neufs et d'occasions. Ces données suggèrent qu'il existe environ quatre ateliers indépendants en milieu rural pour chaque concessionnaire, ce qui fait des ateliers indépendants une source importante de services de réparation pour les personnes vivant dans les régions rurales.

Tableau 3 : Présence en milieu urbain et rural des entreprises de réparation et d'entretien automobiles et des concessionnaires au Canada, décembre 2024

	Réparation et entretien de véhicules automobiles SCIAN : 8111		Concessionnaires d'automobiles SCIAN : 4411	
	Urbain	Rural	Urbain	Rural
Colombie-Britannique	2 256	951	586	177
Alberta	2 094	1 151	435	192
Saskatchewan	406	514	108	117
Manitoba	480	406	134	90
Ontario	7 201	1 667	1 928	459
Québec	3 652	2 401	1 104	659
Atlantique	559	1 035	210	334
Total	16 648	8 125	4 505	2 028

Source : Estimations fondées sur le tableau 33-10-0733-01 de Statistique Canada, Dénombrement des entreprises ayant des employés, selon les régions métropolitaines de recensement et les subdivisions de recensement, et sur les données détaillées du tableau 33-10-0764-01 de Statistique Canada, Dénombrement des entreprises canadiennes ayant des employés, décembre 2024.

¹⁹ Aux fins de cette étude, les entreprises urbaines sont définies comme celles situées dans une région métropolitaine de recensement (RMR), tandis que les entreprises rurales sont celles situées à l'extérieur d'une RMR. (Une RMR doit compter une population totale d'au moins 100 000 habitants, selon les données du Programme actuel du Recensement de la population, dont 50 000 ou plus doivent résider dans le noyau, selon les données ajustées du recensement précédent.)

²⁰ Les entreprises sans employés sont celles qui génèrent des revenus de plus de 30 000 dollars, mais qui n'ont pas de masse salariale.

Tendances qui influent sur les ateliers de réparation indépendants

Les entretiens, l'évaluation mystère et les recherches secondaires ont fait ressortir plusieurs tendances clés influençant les ateliers de réparation indépendants au Canada, notamment :



L'accès à l'information de réparation évolue avec l'essor d'outils numériques, comme les plateformes de diagnostic, les abonnements, les moteurs de recherche et l'intelligence artificielle (IA). Autrefois regroupée dans un seul catalogue, l'information de réparation se trouve maintenant dans de multiples sources : plateformes commerciales (p. ex., Mitchell, ALLDATA), des portails de service des fabricants, des réseaux de pairs (p. ex., partage d'abonnements, contacts informels chez des concessionnaires) et outils ou tutoriels en ligne (p. ex., Google, ChatGPT et autres ressources fondées sur l'IA). Certains ateliers profitent de cet accès élargi, tandis que d'autres soulignent les défis liés à un accès fragmenté et à des instructions incohérentes.

Certaines personnes interrogées ont indiqué que même des réparations courantes nécessitent désormais des outils de diagnostic, lesquels sont souvent accessibles uniquement par des abonnements payants ou réservés aux concessionnaires. Bien que la plupart des ateliers paient pour au moins certains abonnements, ces évolutions font augmenter les coûts de réparation. Les frais d'abonnement, auxquels s'ajoute le temps supplémentaire consacré à la recherche et, parfois, la sous-traitance de travaux à des concessionnaires, contribuent à des coûts plus élevés et à des retards de service pour les ateliers indépendants. Certaines personnes interrogées ont également exprimé des préoccupations concernant de futures restrictions susceptibles d'aggraver ces enjeux.

Frais d'abonnement

Plusieurs personnes interrogées ont partagé des informations sur leurs dépenses liées aux frais d'abonnement. Un atelier a indiqué payer entre 150 \$ et 200 \$ par mois pour un seul abonnement, tandis que d'autres ont mentionné que leurs coûts mensuels totaux variaient entre 200 \$ et 4 000 \$.

Le montant dépensé par un atelier pour des abonnements dépend de plusieurs facteurs, notamment la disponibilité des données, le type et la durée des abonnements, ainsi que le nombre d'abonnements requis, souvent lié à la diversité des marques et des modèles de véhicules qu'il entretient.



La capacité d'effectuer des réparations évolue à mesure que les véhicules deviennent plus complexes, particulièrement avec l'intégration des systèmes avancés d'aide à la conduite (SAAC) et la montée des VÉ et des hybrides, qui exigent des connaissances et une formation spécialisée. Pour fonctionner correctement, les capteurs du SAAC doivent être calibrés selon les spécifications exactes des FÉO. Cela signifie que même de légers écarts après un remplacement de pare-brise, une réparation de pare-chocs ou un réglage du parallélisme des roues peuvent entraîner des erreurs du système ou des comportements dangereux. Pour effectuer ces réparations adéquatement, des renseignements spécialisés, des outils appropriés et des environnements contrôlés sont nécessaires pour réaligner le SAAC.

En conséquence, environ le tiers des ateliers de réparation indépendants interrogés ont indiqué qu'ils ne sont pas en mesure d'effectuer de tels calibrages, ou que ce n'est pas rentable pour eux de le faire. Certains ateliers de réparation indépendants s'appuient sur des spécialistes sous contrat pour des réparations précises ou envoient les véhicules chez des concessionnaires.

Complexité accrue des réparations et de l'entretien de base

La numérisation accrue des véhicules touche même des tâches d'entretien de base, comme les réparations de freins. Pour entretenir les freins, il faut rétracter et réinitialiser le frein de stationnement, chaque fabricant ayant sa propre procédure. Les techniciens doivent souvent utiliser des outils spécialisés pour rétracter et activer les pistons, puis effectuer un calibrage. L'absence de procédures normalisées entre modèles complique encore le travail : il faut du temps pour trouver la bonne démarche et la revoir au besoin, ce qui rallonge l'exécution et augmente le risque d'erreurs pouvant mener à des réparations supplémentaires.



Lorsque l'information n'est pas facilement accessible, les réparations prennent plus de temps et coûtent davantage aux consommateurs.

La majorité des personnes interrogées ont signalé des temps de réparation plus longs, allant d'une à deux heures jusqu'à deux jours, principalement en raison des efforts nécessaires pour trouver l'information dans des plateformes fragmentées. Certains ateliers craignent que ce temps supplémentaire augmente les coûts de main-d'œuvre, souvent refilés aux clients. Ils notent aussi que des délais plus longs et des coûts plus élevés

incommodent les clients et réduisent la qualité du service offert par les ateliers indépendants.



Les concessionnaires peuvent avoir des délais d'attente légèrement plus longs que les ateliers indépendants. En moyenne, les rendez-vous devraient être pris 6,7 jours à l'avance auprès des ateliers indépendants contactés dans le cadre de l'évaluation mystère, et 7,8 jours à l'avance auprès des concessionnaires. Une fois le rendez-vous fixé, 87 pour cent des deux types d'ateliers disent pouvoir effectuer les réparations le jour même.²¹

« Si la réparation prend plus de temps, nous devons refiler ce coût... finalement, ça revient plus cher. »

- Participant à l'entretien



La prévalence croissante des véhicules définis par Logiciel entraîne une évolution des modèles de service pour certains ateliers.

De nouvelles possibilités émergent pour certains fournisseurs de services spécialisés. Un exemple est la montée des spécialistes mobiles du diagnostic, qui investissent dans des outils avancés et dans l'information de réparation, puis offrent leurs services sous contrat aux ateliers indépendants qui n'ont pas les ressources nécessaires pour effectuer certaines réparations à l'interne.

Les modèles d'entretien prédictif représentent une occasion pour les ateliers de réparation indépendants de tirer parti de la numérisation accrue des véhicules. Les analyses avancées et la multiplication des capteurs de véhicules peuvent effectuer un balayage continu pour détecter des problèmes potentiels et aviser les utilisateurs de recourir à des services d'entretien avant que des réparations plus longues et complexes ne soient nécessaires.²²

« L'accès à l'information des FÉO améliore notre capacité à offrir une réparation efficace et de haute qualité. »

- Participant à l'entretien

²¹ Constatation issue de l'évaluation mystère de MNP n = 193

²² AIA Canada. (2025). *Étude des perspectives. Édition 2024-2025 : Résilience face à l'incertitude économique*

L'évolution des véhicules pourrait aussi accroître la spécialisation des ateliers indépendants. Comme l'accès à l'information de réparation devient plus fragmenté et coûteux, certains ateliers pourraient ne pas pouvoir acquérir tous les outils et données nécessaires pour entretenir une large gamme de marques et de modèles. Ils pourraient alors être contraints de se concentrer sur un ou quelques types de véhicules pour rester compétitifs. Pour des raisons similaires, la consolidation des petites entreprises indépendantes pourrait devenir plus courante.



Les Canadiens conservent leurs véhicules plus longtemps. Au Canada, l'âge moyen des véhicules augmente à mesure que leur qualité et leur durabilité s'améliorent. Les Canadiens retardent aussi l'achat de nouveaux véhicules en raison de l'incertitude économique post-pandémie de COVID-19 et de la hausse des prix. À mesure que le parc vieillit, les besoins d'entretien augmentent.



Les ateliers de réparation indépendants au Canada utilisent surtout des pièces du marché secondaire automobile, mais leur recours aux pièces des FÉO est en hausse. Ce changement s'explique par deux facteurs. D'abord, la proposition de valeur : les ateliers indépendants veulent offrir un service de haute qualité et utilisent des pièces du marché secondaire lorsqu'ils jugent qu'elles sont comparables à celles des FÉO et offriront une expérience équivalente au client.

Ensuite, la disponibilité : les pièces du marché secondaire ne sont pas toujours offertes, surtout pour les véhicules récents et les systèmes avancés, comme les coussins gonflables, les SAAC et les composants électroniques. Si la qualité et la disponibilité demeurent essentielles, les demandes des clients influencent aussi le choix des pièces. Les pièces recyclées sont rarement utilisées et considérées comme un dernier recours.

« Nous utilisons un mélange, mais nous avons recours aux pièces des FÉO plus souvent qu'avant. Il y a dix ans, c'était environ dix pour cent ; maintenant, c'est presque du 50/50. »

- Participant à l'entretien



Ateliers de réparation de carrosserie



Plusieurs ateliers de carrosserie ont aussi été interrogés. Leurs commentaires correspondaient généralement à ceux des ateliers indépendants : ils s'appuient surtout sur des abonnements du marché secondaire pour accéder à l'information de réparation. Cependant, ils évoquent moins fréquemment les sources informelles, telles que les réseaux d'intervenants ou les outils et tutoriels en ligne (p. ex., Google, ChatGPT et autres ressources basées sur l'IA).

La plupart des ateliers de carrosserie ont indiqué que l'accès à l'information de réparation s'est amélioré depuis 2019 et demeure gérable, malgré des lacunes dans les abonnements du marché secondaire. Les réparations les plus touchées par la nécessité d'accéder à l'information des FÉO comprennent les réparations structurelles, les recalibrages et les travaux liés aux SAAC. Les ateliers de carrosserie utilisent aussi un mélange de pièces du marché secondaire et de pièces des FÉO, et leur recours aux pièces des FÉO a augmenté au cours de la dernière décennie.

Pour les ateliers de carrosserie, l'accès limité à l'information de réparation entraîne souvent des temps de service plus longs, car les techniciens doivent consacrer des efforts supplémentaires à la recherche et à la validation des solutions appropriées. Cela se traduit également par une augmentation des coûts opérationnels en raison de la dépendance aux abonnements des FÉO.

Coût des réparations

Pour comparer les coûts des réparations dans les ateliers indépendants à celui pratiqué par les concessionnaires, MNP a recueilli des devis pour un ensemble de réparations et de services d'entretien courant auprès d'un échantillon de concessionnaires et d'ateliers indépendants partout au Canada, dans le cadre de l'évaluation mystère. Des devis ont été recueillis pour quatre véhicules différents afin de tenir compte des variations entre les marques et les modèles. Les modèles de véhicules choisis pour cette comparaison sont des véhicules de milieu de gamme couramment utilisés sur les routes canadiennes. Le tableau 4 présente les services et les véhicules pour lesquels des devis ont été obtenus. Pour chaque devis, le coût total de la réparation, les coûts des pièces, les heures de main-d'œuvre et le taux de main-d'œuvre ont été demandés. Pour certaines réparations, les données disponibles étaient insuffisantes pour permettre une comparaison.

Tableau 4 : Devis recueillis selon le type de véhicule

Service	Description	Ford F-150 2019	Nissan Leaf 2019	Subaru Crosstrek 2015	Toyota RAV4 2015
Changement d'huile	Service d'entretien standard (lubrification, huile et filtre) utilisant de l'huile synthétique	✓	Non applicable	✓	✓
Entretien des freins avant	Remplacement des plaquettes et des disques de frein avant	Données insuffisantes*	✓	✓	✓
Réparation de la climatisation	Diagnostic et réparation du système de climatisation — le condenseur de climatisation ne fonctionne pas ou le réfrigérant est trop faible.	✓	Données insuffisantes*	✓	✓

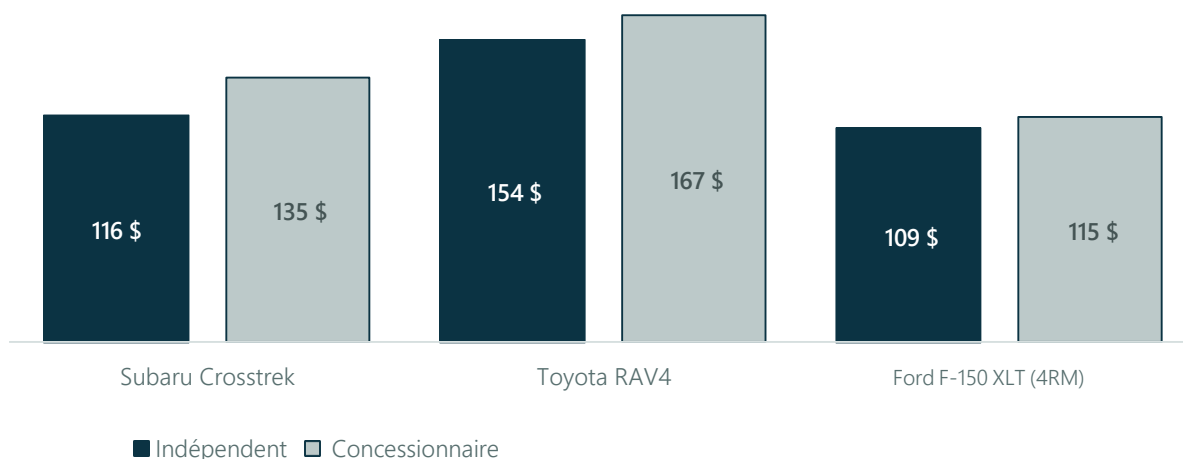
*Les données provenant des ateliers indépendants n'étaient disponibles que pour les Prairies, et l'échantillon provenant des concessionnaires dans les Prairies était trop restreint pour permettre une comparaison.

**Un nombre insuffisant d'ateliers indépendants ont été en mesure de fournir des devis pour cette réparation.

Le coût des services indiqués dans les devis variait selon les modèles. Afin de s'assurer que les comparaisons reposaient sur des services similaires, MNP a examiné les coûts totaux dans chaque région, les heures de main-d'œuvre indiquées et la description des pièces fournies afin d'identifier les valeurs aberrantes. Les observations qui différaient fortement en matière d'heures de main-d'œuvre ou qui n'incluaient pas l'ensemble des pièces requises ont été exclues de l'analyse. Par exemple, les devis pour les réparations de freins qui n'incluaient pas le remplacement des disques ont été exclus. La répartition régionale des devis a également été prise en compte, car certaines variations de coûts ont été observées selon les provinces. Les comparaisons reposent donc sur des distributions géographiques similaires.

La figure 2 compare le coût moyen indiqué pour un changement d'huile dans les ateliers indépendants et chez les concessionnaires. Pour les trois véhicules, le coût moyen indiqué pour un changement d'huile chez un concessionnaire était plus élevé que celui indiqué dans un atelier indépendant, l'écart variant entre 5 pour cent et 16 pour cent.

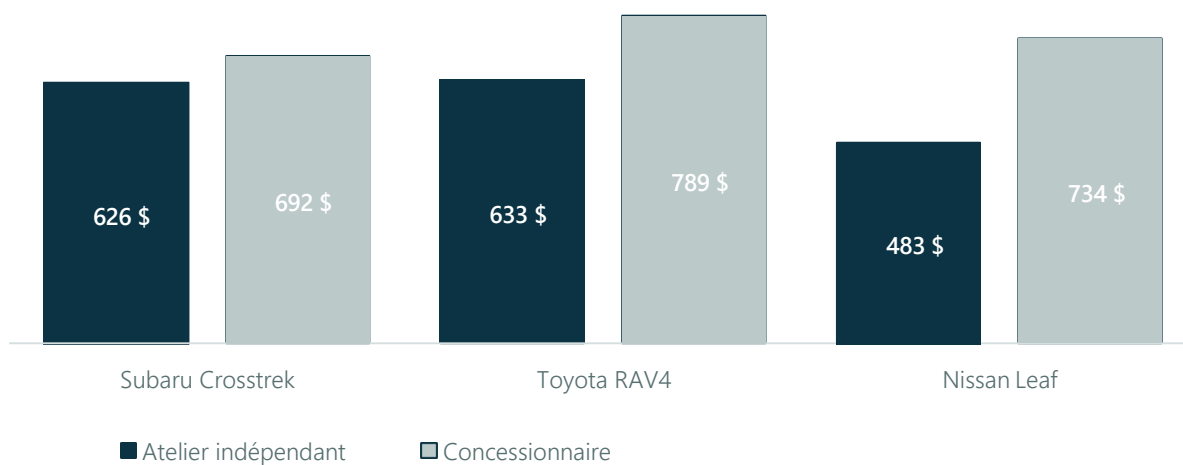
Figure 2: Coût moyen indiqué pour un changement d'huile pour certains modèles



Source : Évaluation mystère

La figure 3 compare le coût moyen indiqué pour les réparations de freins avant dans les ateliers indépendants et chez les concessionnaires. Les données sur le coût des réparations de freins pour le F-150 dans un atelier indépendant n'étaient disponibles que pour la région des Prairies, et la répartition géographique des données provenant des concessionnaires n'était pas similaire. Par conséquent, le F-150 a été exclu de l'analyse des réparations de freins. Pour les trois autres modèles, le coût moyen indiqué pour les réparations de freins chez un concessionnaire était plus élevé que dans un atelier indépendant.

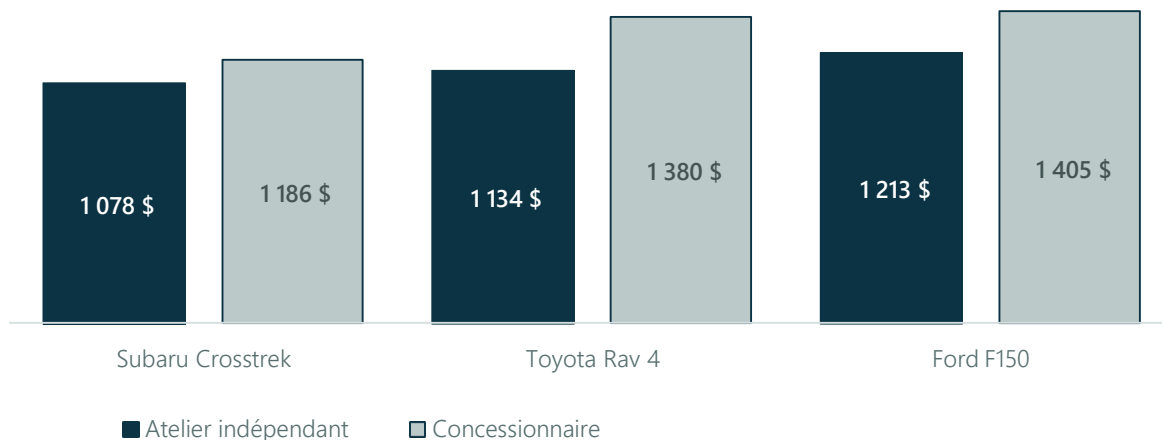
Figure 3: Coût moyen indiqué pour les réparations de freins avant pour certains modèles



Source : Évaluation mystère

La figure 4 compare le coût moyen indiqué pour une réparation de climatisation dans les ateliers indépendants et chez les concessionnaires. Les données recueillies pour la Nissan Leaf étaient insuffisantes pour pouvoir fournir une estimation. Les coûts de réparation de la climatisation pour une Subaru Crosstrek étaient 10 pour cent plus élevés chez un concessionnaire ; pour le Ford F-150, le coût chez un concessionnaire était 16 pour cent plus élevé ; et pour le Toyota RAV4, il était 22 pour cent plus élevé.

Figure 4 : Coût moyen indiqué pour une réparation de climatisation pour certains modèles

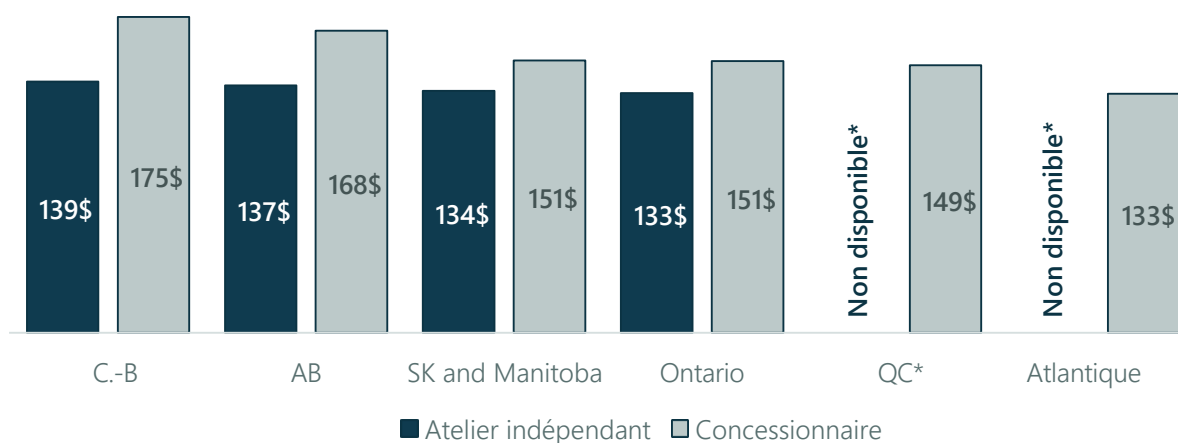


Source : Évaluation mystère

Facteurs influençant les écarts de coûts

Les comparaisons indiquent que les services chez les concessionnaires sont généralement plus coûteux, principalement en raison de taux de main-d'œuvre plus élevés et du coût des pièces. Selon la figure 5, les taux de main-d'œuvre des concessionnaires sont de 10 pour cent à 25 pour cent supérieurs à ceux des ateliers indépendants selon la région, l'écart étant le plus marqué en C.-B. et en Alberta. De plus, les concessionnaires utilisent des pièces des FÉO, tandis que les ateliers indépendants recourent davantage à des pièces d'après-vente, lesquelles coûtent en moyenne 15 pour cent de moins.

Figure 5 : Comparaison des taux de main-d'œuvre dans les ateliers indépendants et chez les concessionnaires selon la région



Source : Évaluation mystère

* Le nombre d'ateliers ayant fourni des taux de main-d'œuvre était trop faible pour permettre une estimation fiable.

Pour illustrer les économies potentielles pour les consommateurs qui se rendent dans des ateliers indépendants, MNP a estimé les coûts de réparation pour une sélection de réparations effectuées dans un atelier indépendant et a comparé ces estimations avec les coûts des mêmes réparations chez un concessionnaire. Le tableau 5 présente les réparations et les modèles utilisés pour calculer les économies. Pour les trois modèles de véhicules, les économies ont été calculées pour des réparations sur les modèles

de 2015 et de 2019. Les réparations retenues correspondent à des réparations courantes sur des véhicules âgés de cinq à dix ans.

Tableau 5 : Réparations et modèles de véhicules, 2015 et 2019

Réparation	Description	Honda Civic	Chrysler Town and Country (2015) Pacifica (2019)	Toyota Rav 4
Suspension	Remplacement des amortisseurs et des jambes de force avant	✓	✓	✓
Système de carburant	Remplacement du capteur d'oxygène amont	✓	✓	✓
Système d'allumage	Remplacement de la bobine d'allumage	✓	✓	✓

Les hypothèses utilisées pour estimer les coûts de réparation étaient les suivantes :

- Le diagnostic (y compris le balayage/test) était de 1 heure pour les réparations du système de carburant et du système d'allumage, et de 0,75 heure pour la réparation de la suspension.
- Les pièces sont basées sur les prix en ligne provenant de fournisseurs nationaux du marché secondaire, de concessionnaires pertinents et de fournisseurs de pièces des FÉO.
- Les coûts de main-d'œuvre étaient basés sur le temps « standard » pour la réparation selon le manuel d'entretien et supposent que le véhicule est en bon état.
- Les taxes n'étaient pas incluses.

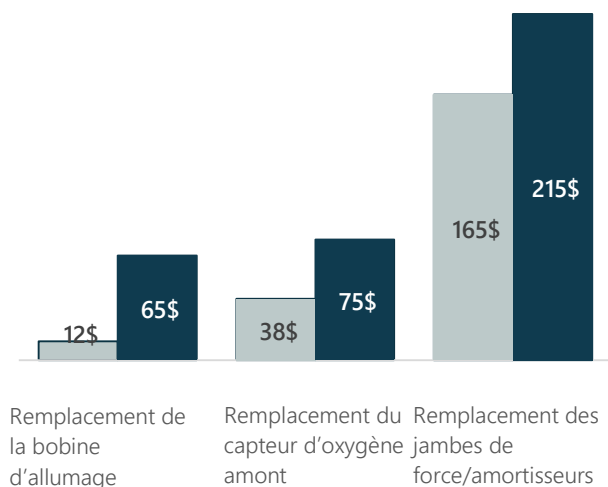
L'annexe C présente les estimations des coûts de réparation ainsi que les hypothèses associées. Le coût de chaque réparation a été validé au moyen d'un examen réalisé avec des experts en la matière et d'une comparaison avec des factures de réparation provenant d'ateliers de réparation indépendants et de concessionnaires, lorsque celles-ci étaient disponibles.

La figure 6 compare les économies pour les années modèles 2015 et 2019. L'utilisation de pièces d'après-vente génère des économies plus élevées ; toutefois, le niveau d'économies varie selon la réparation et le véhicule. Pour les réparations qui exigent davantage de main-d'œuvre, comme le remplacement des ensembles de jambes de force et des amortisseurs, les économies sont importantes, tandis que, pour les réparations moins exigeantes en main-d'œuvre, les économies tendent à être plus modestes.

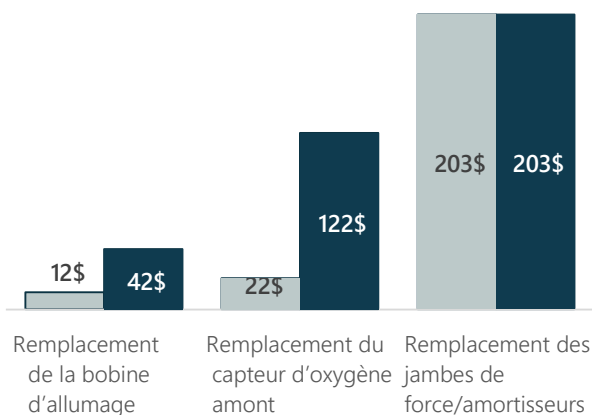


Figure 6 : Économies estimées pour des réparations dans des ateliers indépendants selon le type de pièce (FÉO ou marché secondaire)

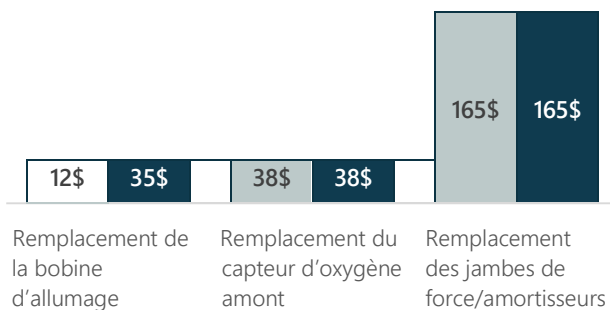
Honda Civic 2015



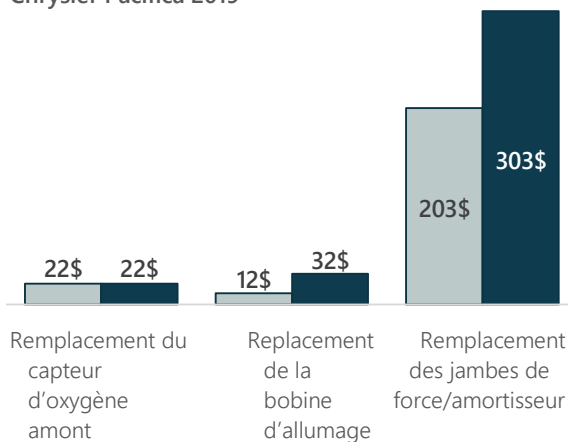
Honda Civic 2019



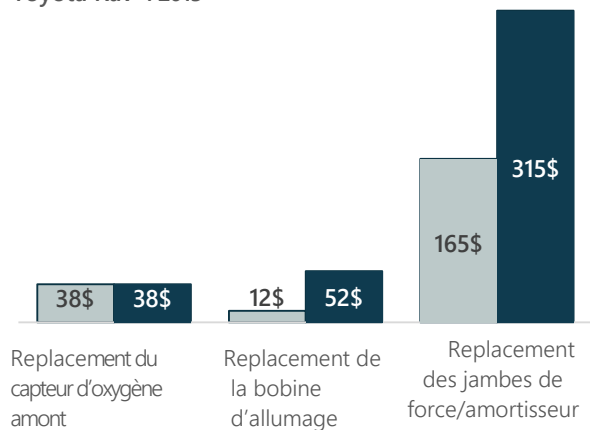
Chrysler Town & Country 2015



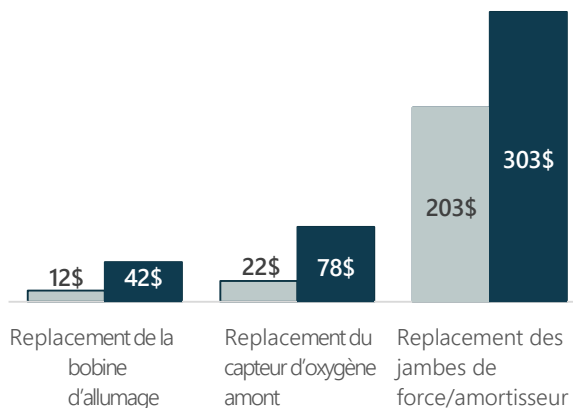
Chrysler Pacifica 2019



Toyota Rav 4 2015



Toyota Rav 4 2019



■ Pièces FÉO ■ Pièces du marché secondaire

■ Pièces FÉO ■ Pièces du marché secondaire

Économies par région

À partir des données recueillies dans le cadre de l'évaluation mystère et des coûts de réparation estimés pour calculer les économies, MNP a estimé les économies par région (tableau 6). Pour l'entretien courant, comme les changements d'huile — des services routiniers qui ne nécessitent pas beaucoup de main-d'œuvre ni de diagnostic — on estime que les consommateurs réalisent des économies entre 10 \$ et 15 \$ par visite dans un atelier indépendant. Cette tendance est constante dans toutes les régions. Pour les réparations et les procédures d'entretien plus complexes (p. ex., systèmes de freins), les économies varient considérablement selon le véhicule, la réparation et la région. En C.-B. et en Alberta, on estime que les consommateurs économisent entre 10 pour cent et 25 pour cent par région lorsqu'ils choisissent un atelier indépendant. Cela représente entre 40 \$ et plus de 300 \$, selon la réparation. En Ontario, dans les provinces de l'Atlantique et dans les Prairies, on estime que les consommateurs économisent entre 5 pour cent et 20 pour cent par réparation en ayant recours à un atelier indépendant. Cela représente des économies entre 15 \$ et plus de 200 \$, selon la réparation. Au Québec, les économies estimées associées aux réparations effectuées dans des ateliers indépendants se situent entre 15 pour cent et 30 pour cent.

Tableau 6 : Économies estimées par région dans les ateliers de réparation indépendants

	C.-B.	AB	Prairies*	Ontario	Qc	Atlantique
Par ch. d'huile	10 \$ à 15 \$	10 \$-15 \$	10 \$-15 \$	10 \$-15 \$	10 \$-15 \$	10 \$-15 \$
Réparations sur des véhicules âgés de cinq à dix ans						
Par réparation	10 % à 25 %	10 % à 25 %	5 % à 20 %	5 % à 20 %	15 % à 30 %	5 % à 20 %
Honda Civic	40 \$ à 275 \$	40 \$ à 240 \$	35 \$ à 165 \$	35 \$ à 170 \$	50 \$ à 350 \$	25 \$ à 125 \$
Chrysler Town & Country	30 \$ à 375 \$	25 \$ à 335 \$	15 \$ à 240 \$	15 \$ à 245 \$	40 \$ à 450 \$	10 \$ à 175 \$
Toyota Rav 4	45 \$ à 375 \$	40 \$ à 340 \$	25 \$ à 265 \$	30 \$ à 270 \$	50 \$ à 450 \$	10 \$ à 220 \$

*Saskatchewan et Manitoba



5 Impact de l'accès restreint

Cette section évalue les effets que la perte d'accès à l'information de réparation et d'autres obstacles pourrait avoir sur les consommateurs et les ateliers de réparation indépendants.

Impact sur les consommateurs

Pour évaluer l'incidence sur les consommateurs, MNP a estimé le coût de l'entretien et des réparations dans un concessionnaire par rapport au coût de ces mêmes réparations dans un atelier indépendant pour une période de cinq ans pour quatre véhicules différents. Pour chaque véhicule, le calendrier d'entretien est fondé sur le calendrier d'entretien recommandé par le fabricant concerné. Les réparations retenues sont des réparations courantes découlant d'une utilisation normale et pour lesquelles des pièces d'après-vente comparables aux pièces des FÉO sont généralement disponibles. Tous les véhicules sont présumés avoir reçu l'entretien recommandé depuis leur achat et parcourir entre 10 000 km et 15 000 km par année. Le coût des services d'entretien et de réparation a été estimé à partir des renseignements recueillis dans le cadre de l'évaluation mystère concernant le coût des services d'entretien et les taux de main-d'œuvre, des heures de main-d'œuvre standard pour les réparations obtenues auprès d'ateliers indépendants, ainsi que des prix des pièces provenant de fournisseurs de pièces d'après-vente et de concessionnaires. L'annexe D présente les intrants utilisés pour estimer les coûts. Le tableau 7 présente les modèles de véhicules et les hypothèses de réparation utilisée dans l'analyse.

Tableau 7 : Véhicules et hypothèses d'entretien et de réparation

	Ford F-150 2022	Chrysler Pacifica 2019	Honda Civic 2015	Toyota Rav 4 2015
Entretien courant				
Changement d'huile et service		Deux fois par année		
Changement saisonnier de pneus	Deux fois par année			
Freins (disques et plaquettes avant)		Tous les 45 000 km		
Service de transmission	Tous les 240 000 km	Tous les 100 000 km		
Bougies d'allumage		Tous les 100 000 km		
Réparation et remplacement				
Batterie	Non	Oui	Oui	Oui
Remplacement des pneus	Non	Non	Oui	Oui
Suspension	Non	Oui (pour rural)	Oui	Oui
Module de commande de l'ABS	Non	Oui	Oui	Non
Alternateur	Non	Non	Oui	Oui

La figure 7 compare le coût annuel moyen de l'entretien et des réparations pour chacun des véhicules.

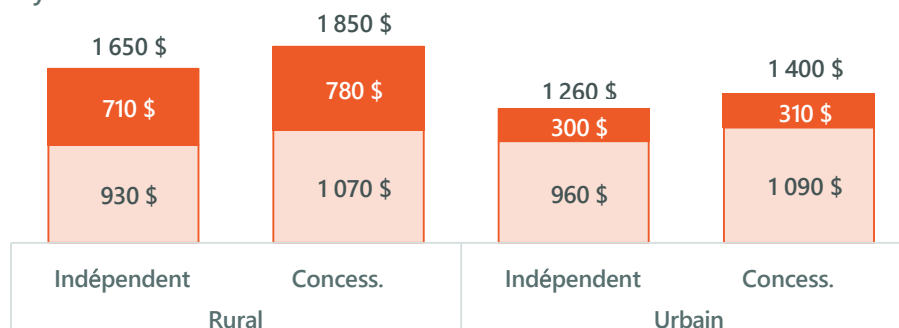
Figure 7 : Coût annuel moyen de l'entretien et des réparations selon le véhicule

Ford F-150 2022



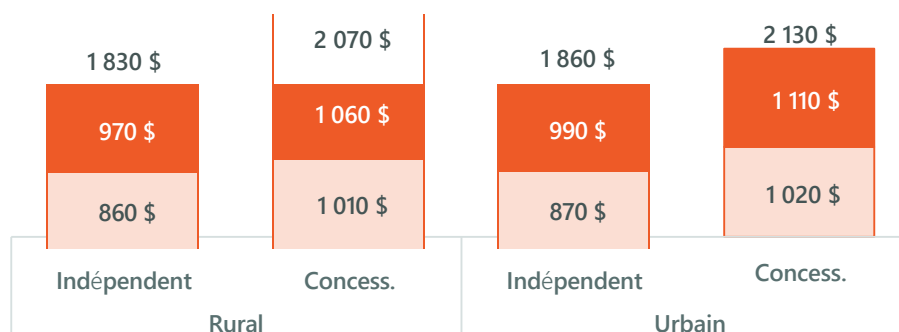
Seuls les services d'entretien courants sont effectués. Chez un concessionnaire, cela représente environ 100 \$ de plus par année (13 %).

Chrysler Pacifica 2019



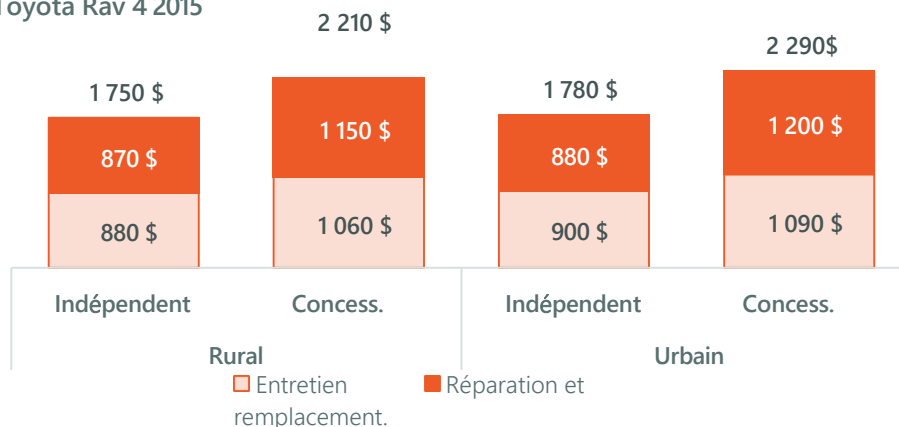
Entretien, réparations et remplacement des pièces usées : chez un concessionnaire, cela coûte 150 \$ à 200 \$ de plus par an (10% to 15%).

Honda Civic 2015



Entretien, réparations et le remplacement des pièces et pneus usés : chez un concessionnaire, cela coûte 250 \$ à 270 \$ de plus par année (15 % à 20 %).

Toyota Rav 4 2015



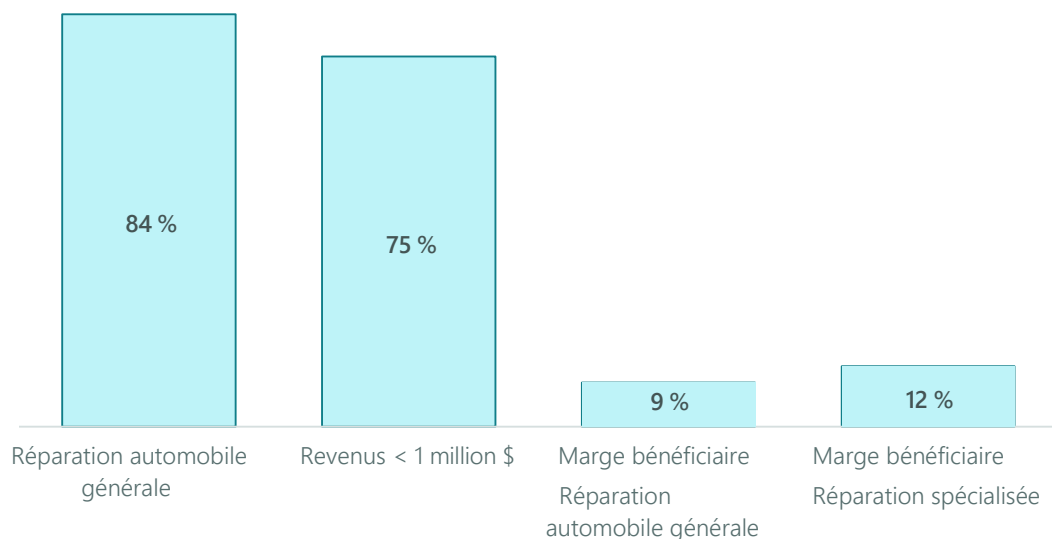
Entretien, réparations et remplacement des pièces et pneus usés : chez un concessionnaire, cela coûte entre 450 \$ et 500 \$ de plus par an (20 % à 30 %).

La figure 7 montre que, pour un véhicule neuf nécessitant seulement des changements d'huile et de l'entretien courant, les économies réalisées dans un atelier indépendant sont modestes. À mesure que les véhicules vieillissent et demandent plus d'entretien et de réparations, ces économies augmentent, grâce à des taux de main-d'œuvre plus bas et à l'utilisation de pièces d'après-vente. Plus une réparation est longue, plus les économies sont importantes. Cela indique que les consommateurs peuvent réaliser des économies substantielles en utilisant des ateliers indépendants, qui jouent un rôle essentiel pour maintenir les véhicules en bon état et sécuritaires après la fin de la garantie du fabricant.

Impact sur les ateliers de réparation indépendants

Les ateliers indépendants sont généralement de petites entreprises à faibles marges. Selon la figure 8, environ 84 pour cent offrent des services de réparation générale, sans spécialisation précise, et plus de 75 pour cent génèrent moins de 1 million de dollars de revenus. La marge bénéficiaire moyenne est d'environ neuf pour cent pour les ateliers de réparation générale et d'environ 12 pour cent pour les ateliers spécialisés.

Figure 8 : Caractéristiques des ateliers indépendants



Source : Statistique Canada — Profit des petites entreprises, 2023

Pour illustrer comment l'accès à l'information influe sur la rentabilité d'un atelier indépendant, MNP a élaboré des profils pour un atelier représentatif en milieu rural et un autre en milieu urbain, puis a évalué l'effet sur la rentabilité de variations du nombre de services offerts.

Le tableau 8 présente les caractéristiques de chaque atelier. Les données sur les revenus et les marges bénéficiaires proviennent des profils de petites entreprises de Statistique Canada. Les heures de travail moyennes par facture et la proportion de services d'entretien courant proviennent des entretiens, et les taux de main-d'œuvre de l'évaluation mystère. L'atelier rural génère 650 000 \$ par année et réalise environ 1 500 services ; l'atelier urbain génère 1,86 million de dollars et effectue 3 000 services. Les deux affichent une marge bénéficiaire de neuf pour cent.

Tableau 8 : Caractéristiques des ateliers représentatifs

	Rural	Urbain
Nombre moyen de clients par jour	6	12
Pourcentage des services correspondant à de l'entretien courant	40 %	40 %
Nombre moyen d'heures de main-d'œuvre par facture	1,5	2
Jours par année	250	250
Heures de main-d'œuvre annuelles	2 250	6 000
Taux de main-d'œuvre	130 \$	140 \$
Revenus de main-d'œuvre	292 500 \$	840 000 \$
Revenus totaux	650 000 \$	1 867 000 \$
Profit	57 650 \$	165 960 \$

Lorsqu'un atelier indépendant a accès à l'information, il est plus susceptible de pouvoir effectuer une réparation. Les personnes interrogées ont indiqué que l'accès à l'information ou aux outils influence surtout les services nécessitant la reprogrammation ou le recalibrage d'un système ou d'une pièce. Parfois, le coût d'accès est en cause ; d'autres fois, les logiciels propriétaires bloquent l'accès. Les grands ateliers affirment pouvoir réaliser la plupart des réparations, tandis que les plus petits sont plus sélectifs, car l'investissement dans certains outils et abonnements n'est pas rentable. Cela suggère que les réparations à plus forte marge sont les plus touchées, et que les petits ateliers sont plus affectés que les grands.

Le tableau 9 montre l'impact sur la rentabilité d'un atelier représentatif si le nombre de services offerts varie d'un service par semaine en moyenne. Pour l'atelier rural, chaque service supplémentaire génère en moyenne 475 \$ de revenus et 180 \$ de profit. Sur une année, offrir un service de plus par semaine augmenterait les bénéfices de 9 360 \$ (16 pour cent). À l'inverse, le fait de ne pas pouvoir offrir un service par semaine en raison d'un manque d'accès à l'information ou aux outils entraînerait une baisse des bénéfices équivalente (16 %). Pour l'atelier urbain, chaque service additionnel génère 300 \$ de profit. Sur une année, un service de plus par semaine augmente les profits de 15 600 \$ (9 pour cent). À l'inverse, refuser un service par semaine réduit les profits de 15 600 \$ (9 pour cent).

Tableau 9 : Impact des variations de services sur la rentabilité

	Rural	Urbain
Variation du nombre de services effectués chaque semaine	+ / - 1	+ / - 1
Revenu moyen par service	+ / - 475 \$	+ / - 770 \$
Revenus bruts moins salaires des techniciens et coût des pièces	+ / - 180 \$	+ / - 300 \$
Variation du bénéfice annuel*	+ / - 9 360 \$	+ / - 15 600 \$
Variation en pourcentage du bénéfice	+ / - 16 %	+ / - 9 %

*On suppose que l'atelier a la capacité d'effectuer une réparation additionnelle par semaine avec les ressources existantes. Par conséquent, les frais indirects demeurent inchangés.

L'exemple ci-dessus montre à quel point la rentabilité des ateliers indépendants est sensible aux variations du volume de réparations. Une hausse des coûts directs ou indirects pourrait entraîner une combinaison de sorties du secteur, de spécialisation par modèles ou types de réparations, et de consolidation. En se spécialisant, les ateliers réduisent leurs investissements en abonnements et outils, ainsi que le temps consacré à la recherche de procédures, ce qui augmente leur productivité. La consolidation permet d'accroître le volume de réparations et de mieux investir dans les outils et abonnements nécessaires à un éventail plus large de services. Dans l'ensemble, cela pourrait réduire le nombre d'ateliers indépendants offrant des services généraux.

Des profits en diminution

Les trois quarts des ateliers indépendants génèrent moins de 1 million \$ de revenus. L'analyse du tableau 9 montre que la perte d'une réparation par jour (cinq par semaine) pourrait éliminer entièrement les profits d'un atelier dont les revenus sont inférieurs à 1 million \$, menant possiblement à sa fermeture.

Conséquences d'une réduction des services de réparation indépendants

Une réduction des services offerts par les ateliers indépendants a des répercussions sur les coûts de réparation et sur le choix des consommateurs, particulièrement en milieu rural. Les ateliers indépendants sont plus présents en régions rurales que les concessionnaires, ce qui permet aux consommateurs ruraux de faire effectuer de nombreuses réparations localement, peu importe la marque ou le modèle de leur véhicule. En l'absence d'un atelier indépendant, ils doivent se rendre au concessionnaire le plus proche qui dessert leur marque de véhicule. En plus des coûts plus élevés associés aux réparations et à l'entretien chez un concessionnaire, les consommateurs doivent assumer les frais de déplacement et parfois s'absenter du travail (voir les études de cas). En milieu urbain, une diminution du nombre d'ateliers indépendants réduirait les options disponibles et pourrait entraîner une hausse des coûts d'entretien et de réparation. Ainsi, les obstacles à l'accès à l'information de réparation qui entraînent la fermeture, la consolidation ou la spécialisation des ateliers indépendants dans un nombre limité de types de véhicules risquent d'avoir les plus grandes répercussions sur les consommateurs des communautés rurales.

Les exploitants de parcs de véhicules en milieu rural, comme les services d'urgence, pourraient aussi être touchés. Des ateliers indépendants en région ont indiqué assurer l'entretien des véhicules de police et d'ambulance de leur communauté. Si ces services d'entretien ne sont plus offerts localement, la disponibilité de ces véhicules pourrait en souffrir, surtout s'ils demeurent hors service plus longtemps en raison de délais de réparation et d'entretien plus élevés.



Études de cas

Pour illustrer comment la perte d'accès aux services de réparation touche les consommateurs, MNP a évalué les répercussions pour trois profils représentatifs :

- Une jeune mère vivant dans une petite communauté rurale située à environ 75 km d'un grand centre offrant tous les services.
- Un récent diplômé collégial qui doit utiliser un véhicule pour se rendre à son travail, de la banlieue vers une grande ville.
- Un couple de retraités vivant avec un revenu fixe dans une communauté de taille moyenne située à 90 minutes d'un grand centre.

Étude de cas 1 : Coût de la perte d'accès pour une famille rurale

Une jeune mère vit dans une petite communauté rurale située à environ 75 km d'un grand centre offrant tous les services. Elle conduit un RAV4 2015, qu'elle utilise pour se rendre au travail et faire ses courses quotidiennes. Elle dépense environ 1 750 \$ par année en réparations et en entretien chez son atelier indépendant local, ce qui représente environ deux pour cent du revenu annuel de son ménage (voir tableau 10).

Tableau 10 : Profil de la jeune mère

Caractéristique	Description
Qui	Jeune mère
Lieu	Communauté rurale d'environ 500 habitantes et habitants
Occupation	Aide-enseignante à l'école locale
Revenu annuel du ménage	84 000 \$
Véhicule	Toyota Rav 4 2015
Coût annuel de l'entretien du véhicule à l'atelier local	Entretien = 880 \$ Réparations = 870 \$
Utilisation du véhicule	Déplacements quotidiens pour le travail, courses alimentaires et déplacements de fin de semaine au grand centre le plus proche pour se ravitailler
Solution de rechange la plus proche à l'atelier local	Concessionnaire situé à 75 km (1 heure) par trajet

Si son atelier local fermait, elle devrait parcourir une heure pour obtenir des services d'entretien et de réparation chez un concessionnaire du grand centre le plus proche. Comme l'indique le tableau 11, les mêmes services lui coûteraient environ 460 \$ de plus au concessionnaire. Elle pourrait aussi engager des frais supplémentaires de carburant et perdre des revenus si elle ne peut pas combiner sa visite avec d'autres déplacements. Ces coûts varient d'environ 15,60 \$ en carburant à près de 200 \$ par visite si elle doit prendre congé. Au total, les dépenses d'entretien et de réparation feraient passer la part du revenu familial consacrée à sa voiture à environ 2,5 pour cent ou 3 pour cent.

Tableau 11 : Coûts supplémentaires des services de réparation et d'entretien

	Concessionnaire	Atelier indépendant local	Différence
Services d'entretien annuels*	1 060 \$	880 \$	180 \$
Services de réparation annuels *	1 150 \$	870 \$	280 \$
Coût du carburant par visite au concessionnaire	15,60 \$	0	15,60 \$
Perte de salaire potentielle par visite au concessionnaire	180 \$	0	180 \$

Étude de cas 2 : Coût de la perte d'accès pour un récent diplômé

Un récent diplômé conduit une Honda Civic 2015 de la banlieue vers une grande ville chaque jour pour son emploi d'adjoint au gérant de magasin dans un grand détaillant. Il dépense environ 1 860 \$ par année en réparations et en entretien dans un atelier indépendant, soit 3,7 pour cent de son revenu annuel (voir tableau 12).

Tableau 12 : Profil du récent diplômé

Caractéristique	Description
Qui	Récent diplômé
Lieu	Banlieue d'une grande ville
Occupation	Adjoint au gérant
Revenu annuel du ménage	50 000 \$
Véhicule	Honda Civic 2015
Coût annuel de l'entretien du véhicule dans un atelier local	Entretien = 870 \$ Réparations = 990 \$
Utilisation du véhicule	Déplacements quotidiens pour le travail (environ 35 km par trajet) et courses

Si les services d'un atelier indépendant n'étaient pas disponibles, il devrait se rendre chez un concessionnaire. Comme l'indique le tableau 13, les mêmes services d'entretien et de réparation lui coûteraient environ 270 \$ de plus au concessionnaire. Le coût total d'entretien et de réparation représenterait alors 4,3 pour cent de son revenu annuel.

Tableau 13 : Coûts supplémentaires des services de réparation et d'entretien

	Concess.	Atelier indépendant	Différence
Services d'entretien annuels *	1 020 \$	870 \$	150 \$
Services de réparation annuels *	1 110 \$	990 \$	120 \$

*Voir figure 7

Étude de cas 3 : Coût de la perte d'accès pour un couple de retraités à revenu fixe

Un couple de retraités vit dans une communauté de taille moyenne située à environ 90 minutes d'un grand centre et conduit une Chrysler Pacifica 2019. Ils vivent avec un revenu fixe et gardent leurs trois petits-enfants durant la semaine. Ils dépensent environ 1 650 \$ par année en réparations et en entretien dans un atelier indépendant, soit 2,2 pour cent de leur revenu annuel (voir tableau 14).

Tableau 14 : Profil du couple de retraités

Caractéristique	Description
Qui	Couple à la fin de la soixantaine
Lieu	Secteur semi-rural
Occupation	Retraités
Revenu annuel du ménage	75 000 \$
Véhicule	Chrysler Pacifica 2019
Coût annuel de l'entretien du véhicule dans un atelier local	Entretien = 930 \$ Réparation = 710 \$
Utilisation du véhicule	Accompagne leurs petits-enfants à l'école et à leurs activités, et à se rendre à des rendez-vous médicaux et à faire des courses

Si les services d'un atelier indépendant n'étaient pas disponibles, ils devraient se rendre chez un concessionnaire. Comme l'indique le tableau 15, les mêmes services d'entretien et de réparation coûteraient environ 210 \$ de plus au concessionnaire. Le coût total d'entretien et de réparation représenterait alors 2,5 pour cent de leur revenu annuel.

Tableau 15: Coûts supplémentaires des services de réparation et d'entretien

	Concess.	Atelier indépendant	Différence
Services d'entretien annuels *	1 070 \$	930 \$	140 \$
Services de réparation annuels *	780 \$	710 \$	70 \$

*Voir figure 7

6 Conclusion

Les ateliers de réparation indépendants jouent un rôle essentiel dans l'entretien des véhicules. Ils assurent les services d'entretien et de réparation nécessaires pour que les véhicules demeurent sécuritaires et bien entretenus. En milieu urbain, ils offrent une solution concurrentielle aux services des concessionnaires, souvent avec des horaires plus flexibles et des coûts plus bas. En milieu rural, ils constituent fréquemment la seule option locale, ce qui les rend indispensables à la mobilité et à l'activité économique des communautés.

Les services offerts dans les ateliers indépendants sont généralement plus économiques que ceux des concessionnaires. Notre examen des coûts d'entretien courant et de réparation pour une sélection de véhicules révèle que :

- Les consommateurs économisent de 10 \$ à 15 \$ par changement d'huile en allant dans un atelier indépendant.
- Les consommateurs peuvent économiser entre 10 pour cent et 25 pour cent sur des réparations courantes en allant dans un atelier indépendant. Cela représente des économies variant de 30 \$ à plus de 200 \$, selon la réparation et la région.

À mesure que les véhicules deviennent plus numériques, les obstacles à l'accès à l'information de réparation et aux pièces augmentent, ce qui limite la capacité des ateliers indépendants à offrir certains services. En réaction, ils constatent que les réparations prennent plus de temps en raison de la nécessité de consulter de multiples sources d'information, et que certains services d'entretien ou de réparation ne sont plus toujours rentables. Par conséquent, certains ateliers choisissent de se concentrer sur des types précis de véhicules ou de réparations afin de demeurer compétitifs. Cette spécialisation leur permet d'investir dans les outils, abonnements et formations nécessaires pour offrir ces services en toute confiance. Avec le temps, on pourrait observer une consolidation du secteur pour augmenter les volumes de réparation et soutenir les investissements requis, ou encore la sortie de certains ateliers du marché.

Pour les consommateurs, la spécialisation et la consolidation entraîneront probablement une diminution des options et une hausse des coûts. L'impact serait plus important pour les consommateurs en milieu rural, qui pourraient perdre l'accès local aux services et devoir parcourir de plus longues distances pour obtenir des réparations.

Les conclusions de cette étude soulignent l'importance de garantir que les ateliers de réparation indépendants aient accès à l'information de réparation et aux outils nécessaires pour rester compétitifs et offrir aux consommateurs des options de réparation abordables et fiables. L'expérience d'autres juridictions en matière de droit à la réparation pourrait aider à déterminer comment assurer un accès équitable à l'information et aux outils d'entretien et de réparation pour tous les ateliers.

Annexes

Appendix A – Répartition régionale de la collecte des données primaires

Répartition régionale des entrevues réalisées auprès des principaux informateurs

Région	Nombre d'entrevues réalisées
Colombie-Britannique (C.-B.)	11
Alberta	5
Manitoba et Saskatchewan	6
Ontario	5
Québec	5
Atlantique	2
Total	34

Répartition régionale des réponses de l'évaluation mystère

Région	Nombre de réponses de l'évaluation mystère
C.-B.	31
Alberta	21
Manitoba et Saskatchewan	41
Ontario	41
Québec	35
Atlantique	31
Total	200

Annexe B – Analyse juridictionnelle détaillée



Massachusetts, États-Unis

Nom : Chapitre 165 des lois de 2013 – Loi sur le droit à la réparation du Massachusetts

Portée juridictionnelle : État

Aperçu : Le Massachusetts a adopté le chapitre 165 des lois de 2013 (la « Loi ») afin de garantir que les consommateurs et les ateliers de réparation indépendants aient le même accès à l'information diagnostique et de réparation que les concessionnaires autorisés. La Loi a introduit plusieurs exigences²³ clés, dont notamment :

- Les fabricants automobiles doivent fournir aux propriétaires de véhicule et aux ateliers de réparation indépendants les mêmes données de diagnostic et de réparation qu'ils fournissent à leurs concessionnaires.
- Ils doivent aussi vendre à ces parties les mêmes outils de diagnostic et de réparation.
- Pour les véhicules de l'année-modèle 2018 et plus, les fabricants doivent mettre en place un système normalisé et non propriétaire permettant aux techniciennes et techniciens indépendants ainsi qu'aux propriétaires d'accéder aux diagnostics embarqués et à l'information de réparation.

Date d'entrée en vigueur : 2013, 2020 (mise à jour)

Révisions / mises à jour : En 2020, le Massachusetts a mis à jour la Loi pour y inclure les données télématiques.²⁴ À partir de l'année-modèle 2022, les fabricants doivent équiper les véhicules de systèmes télématiques utilisant une plateforme normalisée et en accès ouvert, permettant aux propriétaires de véhicule et aux ateliers de réparation indépendants d'accéder aux données diagnostiques et mécaniques au moyen d'une application mobile.²⁵

Couverture des véhicules : La Loi s'applique à tous les véhicules de tourisme et véhicules légers à partir de l'année-modèle 2002, ainsi qu'aux véhicules lourds dont le poids nominal brut dépasse 14 000 livres à partir de l'année-modèle 2013. Elle exclut les véhicules tout-terrain, les motocyclettes et les véhicules fabriqués avant ces années-modèles.²⁶

Points forts : En imposant l'accès aux données essentielles de diagnostic et de réparation, la Loi favorise la concurrence et prolonge la durée de vie utile des véhicules. L'ajout des données télématiques en 2020 contribue à maintenir sa pertinence à mesure que les véhicules deviennent plus connectés et axés sur les logiciels.

Défis : L'expansion de la Loi a été confrontée à des obstacles, les fabricants automobiles ayant contesté la loi devant les tribunaux peu après son adoption. Au début de 2025, un juge a statué contre les fabricants et en faveur de la Loi, mais ces derniers ont porté la décision en appel.

Applicabilité au Canada : Le modèle du Massachusetts offre un cadre potentiel pour des approches réglementaires plus robustes, à mesure que les véhicules connectés et électriques deviennent plus répandus.

²³ Commonwealth of Massachusetts. (2013). *An act relative to automotive repair* (Session Law, Chapter 165).

<https://malegislature.gov/Laws/SessionLaws/Acts/2013/Chapter165>

²⁴ Commonwealth of Massachusetts. (2020). *Chapter 386: ...* [Session Law].

<https://malegislature.gov/Laws/SessionLaws/Acts/2020/Chapter386>

²⁵ Ibid.

²⁶ Commonwealth of Massachusetts. (2013). *An act relative to automotive repair* (Session Law, Chapter 165).

<https://malegislature.gov/Laws/SessionLaws/Acts/2013/Chapter165>

Son accent mis sur l'accès aux données télématiques est pertinent pour le Canada, où des discussions sont en cours sur la modernisation des lois sur le droit à la réparation afin de soutenir le choix des consommateurs, la transparence des données et les besoins des réparateurs indépendants.



Australie

Nom : Régime de partage de l'information sur l'entretien et la réparation des véhicules automobiles

Portée juridictionnelle : National

Aperçu : Le régime australien de partage de l'information sur l'entretien et la réparation des véhicules automobiles (le « Régime » exige que toute information d'entretien et de réparation fournie par les fabricants automobiles à leurs réseaux de concessionnaires soit également accessible à tous les réparateurs indépendants et aux organismes de formation agréés, et ce, à juste valeur marchande.²⁷ Les principales dispositions incluent notamment :

- Toute l'information de diagnostic, de réparation et de service offerte aux concessionnaires doit être fournie aux ateliers indépendants dans un format à jour, complet et accessible.
- Les demandes doivent être traitées sans délai.
- L'accès ne peut pas être conditionné à l'achat d'autres biens ou services.
- Les fournisseurs de données doivent publier en ligne les détails de leur offre de données et informer le conseiller du Régime (*Australian Automotive Service and Repair Authority, AASRA*) de tout changement.

Date d'entrée en vigueur : Juillet 2022

Révisions / mises à jour : Un examen du Régime a débuté en 2025.²⁸ Cet examen évaluera dans quelle mesure le Régime a atteint ses objectifs législatifs, déterminera si sa conception demeure adéquate et analysera son impact économique ainsi que ses répercussions sur les parties prenantes.²⁹

Couverture des véhicules : La Loi s'applique aux véhicules de tourisme et aux véhicules utilitaires légers fabriqués à partir du 1^{er} janvier 2002. Les motocyclettes et les véhicules lourds plus grands, comme les (omni) bus, en sont exclus.³⁰

Points forts : Le Régime vise à accroître la concurrence, à soutenir le choix des consommateurs et à assurer un accès abordable aux données des véhicules, tout en protégeant la sécurité et la formation des techniciens. Il protège aussi les renseignements sensibles grâce à un accès accrédité et assure l'application par l'AASRA et l'Australian Competition and Consumer Commission (ACCC), qui peut sanctionner les fabricants non conformes.

²⁷ Commonwealth of Australia, The Treasury. (juin 2025). *Review of the Motor Vehicle Service and Repair Information Sharing Scheme: Discussion paper*. https://storage.googleapis.com/files-au-treasury/treasury/p/prj36405f2875fff055242df/page/c2025_673187_dp.pdf

²⁸ AAAA. (2025, 1er juillet). *AAAA welcomes review of landmark right-to-repair law*. <https://www.aaaa.com.au/industry-advocacy/aaaa-welcomes-review-of-landmark-right-to-repair-law/>

²⁹ Commonwealth of Australia, The Treasury. (juin 2025). *Review of the motor vehicle service and repair information sharing scheme: Discussion paper* [PDF]. https://storage.googleapis.com/files-au-treasury/treasury/p/prj36405f2875fff055242df/page/c2025_673187_dp.pdf

³⁰ Australian Automotive Service and Repair Authority. (Juillet 2022). *Frequently asked questions* [PDF]. <https://aasra.com.au/wp-content/uploads/2022/07/AASRA-Frequently-Asked-Questions-FAQs.pdf>

Défis : Les données télématiques sont exclues du Régime, ce qui limite l'accès à des ateliers indépendants à une information de plus en plus stockée hors véhicule.³¹ Il omet aussi certains types de véhicules, créant des lacunes dans la couverture des réparations. Enfin, bien que l'AASRA facilite la coordination et l'accès, elle ne dispose pas de pouvoirs d'application et doit s'en remettre à l'ACCC pour toute action réglementaire, ce qui peut retarder la résolution des cas de non-conformité.

Applicabilité au Canada : En tant que l'un des premiers pays à instaurer un accès obligatoire aux données de réparation automobile, il offre un exemple concret de la manière dont une telle législation peut être structurée. Son expérience montre qu'un cadre législatif doté de dispositions exécutoires peut constituer une solution viable aux ententes volontaires, comme le CASIS, en offrant des directives réglementaires plus claires et des responsabilités mieux définies.



Union européenne

Le droit à la réparation des exploitants indépendants dans l'Union européenne repose sur deux règlements clés : le règlement d'exemption par catégorie dans le secteur des véhicules automobiles (MVBER) et le règlement sur la conception par type (TAR). Le MVBER relève du droit de la concurrence européen, tandis que le TAR est un règlement du marché uniquement visant à harmoniser les exigences techniques applicables aux véhicules dans l'ensemble de l'Union. Le MVBER établit les principes essentiels, tandis que le TAR définit les exigences techniques détaillées auxquelles les fabricants doivent se conformer. Le TAR comprend un chapitre spécifique (XIV) portant sur l'entretien et la réparation, accompagné d'une annexe technique détaillée (X).

Nom : Règlement (EU) 2018/858

Porté juridictionnelle : Supranational

Aperçu : Le règlement (UE) 2018/858 a été adopté en 2018 et est entré en vigueur en septembre 2020, remplaçant la directive 2007/46/CE. Il établit un large cadre réglementaire pour l'homologation et la surveillance du marché des véhicules automobiles. Le chapitre XIV du règlement renforce le droit à la réparation dans les États membres en exigeant que les fabricants fournissent aux réparateurs indépendants un accès libre, normalisé et non discriminatoire aux éléments suivants :

- L'information de diagnostic embarqué.
- L'information d'entretien et de réparation au moyen d'un site Web normalisé fournie par le fabricant et sous forme de jeux de données traitables électroniquement pour les éditeurs d'information, les fabricants d'outils de diagnostic ou les distributeurs de pièces.
- Les outils et équipements de réparation.
- Les logiciels et manuels techniques.
- Les systèmes de contrôle électronique et les protocoles de diagnostic.
- Le matériel de formation.
- L'information sur les pièces de rechange.³²

³¹ Australian Automotive Aftermarket Association. (1er juillet 2025). AAAA welcomes review of landmark right-to-repair law [News release]. AAAA. <https://www.aaaa.com.au/industry-advocacy/aaaa-welcomes-review-of-landmark-right-to-repair-law/>

³² European Parliament & Council. (30 mai 2018) *Regulation (EU) 2018/858 on the approval and market surveillance of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles* (OJ L 151, 14.6.2018). <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj/eng>

Les exploitants indépendants sont définis comme des entités autres qu'un concessionnaire ou un réparateur autorisé, qui participent directement ou indirectement à l'entretien et à la réparation des véhicules. En général, les fabricants doivent offrir aux exploitants indépendants le même niveau d'accès que celui qu'ils fournissent à leur concessionnaire et réparateur autorisé, ou qu'ils utilisent eux-mêmes pour la prestation de services du marché secondaire.

Date d'entrée en vigueur : Septembre 2020, en remplacement d'un règlement antérieur de 2009

Révisions / mises à jour : Le règlement (UE) 2018/858 est régulièrement mis à jour. Dans le contexte du droit à la réparation, un changement important introduit en 2021 a été la mise en place d'un système harmonisé d'autorisation des ateliers pour l'accès aux pièces et informations liées à l'antivol, appelé SERMI. Ce système est actuellement élargi afin d'inclure l'enregistrement des ateliers pour un accès sécurisé aux données de diagnostic des véhicules. Cette évolution était nécessaire pour concilier l'obligation des fabricants de protéger la cybersécurité des véhicules en vertu du Règlement de l'ONU no 155 – *Cybersécurité et système de gestion de la cybersécurité* (UNECE R155) avec leur obligation de fournir un accès sans entrave aux informations de diagnostic embarqué (OBD) en vertu du règlement 2018/858. Cette mise à jour du règlement 2018/858 répondra également à plusieurs préoccupations des exploitants indépendants concernant l'entretien et la réparation des VÉ et des systèmes SAAC, dans le cadre de leur droit à la réparation.

Couverture des véhicules : Le règlement s'applique à tous les véhicules automobiles, remorques, systèmes associés, composants et unités techniques.

Points forts : Le règlement introduit un accès numérique normalisé aux données de réparation et oblige les constructeurs à fournir ces données rapidement et à un prix équitable. Il accorde également aux exploitants indépendants un droit d'accès sans entrave aux données du véhicule par le port OBD. Cet accès sera bientôt étendu à tout moyen d'accès embarqué, et devra être offert gratuitement. L'accès à distance aux données et aux services de diagnostic sera également encadré, bien que ce type d'accès puisse être soumis à des frais justes et raisonnables. Le règlement renforce aussi les pouvoirs des autorités de surveillance du marché — désignées dans chaque État membre — afin d'assurer que les véhicules respectent les normes de sécurité et les exigences réglementaires.³³ La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a confirmé le droit d'accès complet aux données des véhicules par les réparateurs indépendants (arrêts C-296/22 et C-319/22).³⁴ Elle a également confirmé le droit d'accès à des ensembles de données traitables électroniquement concernant l'entretien, la réparation et les pièces de rechange (arrêt C-319/22).³⁵

Défis : Certains fabricants ont invoqué des préoccupations en matière de cybersécurité pour limiter l'accès aux outils de diagnostic et aux données des véhicules. Cependant, la CJUE a rejeté ces arguments et précisé que les préoccupations liées à la cybersécurité ne l'emportent pas sur le droit d'accès aux données, et que le principe de proportionnalité doit être appliqué lorsqu'un fabricant retient l'information. L'interprétation des « frais justes et raisonnables » fait également l'objet de différends entre les exploitants indépendants et les

³³ European Commission. (s.d.). *Market surveillance and authorities under Single Market Compliance Space* [MA Authorities]. European Commission. Répéré à <https://webgate.ec.europa.eu/single-market-compliance-space/market-surveillance/ma-authorities/9220?filter=legislationId:3162>

³⁴ Morgan, Lewis & Bockius LLP. (1er décembre 2023). *European Court of Justice facilitates access to vehicle data for independent vehicle repairers*. <https://www.morganlewis.com/pubs/2023/12/european-court-of-justice-facilitates-access-to-vehicle-data-for-independent-vehicle-repairers>

³⁵ Cour de justice de l'Union européenne (troisième chambre). (9 novembre 2023). *Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. v Scania CV AB. Demande de décision préjudicielle du Landgericht Köln*. Case C-319/22. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62022CJ0319>

fabricants automobiles et est au cœur de litiges en cours.³⁶

Nom : Règlement d'exemption par catégorie dans le secteur des véhicules automobiles (Règlement (UE) no 461/2010 de la Commission)

Porté juridique : Supranational

Aperçu : Le MVBBER établit un cadre juridique exemptant certains accords verticaux du secteur des véhicules automobiles du droit de la concurrence de l'UE, à condition qu'ils respectent des critères précis. Il s'applique :

- À la vente et à la revente de véhicules neufs.
- À la prestation de services d'entretien et de réparation.
- À la distribution de pièces de rechange.

Pour les exploitants indépendants, le MVBBER est essentiel parce qu'il :

- Permet aux exploitants multimarques de concurrencer les réseaux des fabricants automobiles.
- Soutient l'innovation et le choix des consommateurs en garantissant l'accès aux pièces et aux données.
- Complète le règlement sur la réception par type (TAR), qui impose aux fabricants des obligations techniques visant à partager l'information d'entretien et de réparation dans des formats utilisables.³⁷

Les principales protections offertes aux exploitants indépendants comprennent :

- **Accès aux intrants essentiels.** Le MVBBER et ses lignes directrices supplémentaires (SGL) garantissent l'accès à l'information technique, aux données générées par les véhicules (p. ex., données de capteurs, SAAC, systèmes de gestion de batterie), ainsi qu'aux outils de diagnostic et au matériel de formation. Ces intrants sont explicitement reconnus comme essentiels aux services d'entretien et de réparation. La Commission européenne a précisé que refuser l'accès à ces données peut constituer une violation de l'article 101 ou même de l'article 102 du TFUE (Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne) s'il s'agit d'un abus de position dominante.
- **Liberté commerciale.** Les fournisseurs d'équipement d'origine (OES/Tier 1) doivent être autorisés à vendre des pièces à l'ensemble du marché secondaire. Leur capacité à apposer leur marque de façon visible sur les composants ne doit pas être restreinte. Les fournisseurs ne peuvent pas être empêchés de vendre à des distributeurs indépendants ou directement aux utilisateurs finaux.
- **Mauvaise utilisation des garanties et ententes de service.** Le MVBBER interdit aux fabricants automobiles de conditionner les garanties à l'utilisation de réseaux autorisés. Les ententes de service à long terme qui s'apparentent à des clauses de non-concurrence sont considérées comme anticoncurrentielles.³⁸

Date d'entrée en vigueur : Le MVBBER actuel est entré en vigueur en juin 2023 et sera en vigueur jusqu'en mai 2028. Il fait présentement l'objet d'un examen en vue de son renouvellement prévu en 2028. Le premier

³⁶ Morgan, Lewis & Bockius LLP. (1er décembre 2023). *European Court of Justice facilitates access to vehicle data for independent vehicle repairers*. <https://www.morganlewis.com/pubs/2023/12/european-court-of-justice-facilitates-access-to-vehicle-data-for-independent-vehicle-repairers>

³⁷ European Union (2 juin 2023). *Motor vehicles – block exemption from European Union competition law*. <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/motor-vehicles-block-exemption-from-european-union-competition-law.html>

³⁸ Règlement (UE) no 461/2010 de la Commission. (27 mai 2010). Application de l'article 101(3) du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur des véhicules automobiles. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02010R0461-20230507>

MVBER a été introduit en 1985, puis mis à jour en 2002, 2010 et 2023. La mise à jour de 2023 n'a été prévue que pour 5 ans, car l'évolution rapide des technologies des véhicules pousse la Commission européenne à vouloir évaluer leurs effets sur la concurrence dans le marché de l'entretien et de la réparation.³⁹

Applicabilité au Canada : L'Union européenne offre un exemple avec l'un des cadres réglementaires sur le droit à la réparation les plus complets au monde, qui pourrait inspirer une future législation au Canada. Le droit étendu d'accéder aux données, à l'information, aux logiciels et aux outils de réparation par voie numérique pourrait éclairer les processus d'élaboration de politiques au pays. De plus, l'intégration du règlement avec d'autres cadres, comme la Loi sur les données, ainsi que son affirmation par des arrêts de la CJUE, constitue un modèle de réglementation robuste en matière de droit à la réparation.



Québec

Nom : Projet de loi 29 – Loi visant à protéger les consommateurs contre l'obsolescence programmée et à promouvoir la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens.

Portée juridictionnelle : Provincial

Aperçu : En 2023, le Québec a adopté le projet de loi 29, qui modifie la Loi sur la protection du consommateur afin d'y intégrer des dispositions liées au droit à la réparation.⁴⁰ Le projet de loi a une portée étendue et couvre la disponibilité des pièces ainsi que les services d'entretien et de réparation pour les biens pouvant nécessiter le remplacement, le nettoyage ou la mise à jour de composants. Il s'applique notamment aux véhicules, mais aussi à d'autres produits de consommation, comme les appareils électroménagers et les appareils électroniques. Il impose en outre aux fabricants automobiles l'obligation de fournir un accès aux données d'entretien et de réparation à un coût juste et raisonnable, et précise que les outils nécessaires doivent être couramment disponibles.^{41,42}

Date d'entrée en vigueur : Octobre 2025, à la suite de l'adoption des règlements requis.

Révisions / mises à jour : La version finale du projet de loi 29 obligera les fabricants et les vendeurs à divulguer la disponibilité des pièces de rechange, des services de réparation et de l'information d'entretien, et prévoit aussi des exigences de divulgation pour les commerçants et les fabricants.

Couverture des types de véhicules : Le projet de loi a une portée large et s'applique à tout bien pouvant nécessiter de l'entretien, comme les véhicules neufs et usagés. Il ne s'applique pas à la machinerie (p. ex., camions, véhicules industriels, etc.), mais il s'applique aux voitures commerciales.

³⁹ European Commission. (s.d.). *Review of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation*. https://competition-policy.ec.europa.eu/sectors/manufacturing-basic-industries/review-motor-vehicle-block-exemption-regulation_en

⁴⁰ Assemblée nationale du Québec. (s.d.). *Projet de loi 28, Loi visant à protéger les consommateurs contre l'obsolescence programmée et à promouvoir la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens*. <https://www.assnat.qc.ca/en/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-29-43-1.html>

⁴¹ Ibid.

⁴² McCarthy Tétrault LLP. (7 juillet 2025). *Quebec releases final regulations on repair and replacement obligations under the Consumer Protection Act*. <https://www.mccarthy.ca/en/insights/blogs/consumer-markets-perspectives/quebec-releases-final-regulations-on-repair-and-replacement-obligations-under-the-consumer-protection-act>

Points forts : Le projet de loi constitue l'un des cadres de droit à la réparation les plus complets en Amérique du Nord et protège les consommateurs contre l'obsolescence programmée en interdisant explicitement aux fabricants d'utiliser des techniques visant à raccourcir intentionnellement la durée de vie d'un produit. Cela inclut les choix de conception qui nuisent à la réparabilité.

Défis : Bien que le projet de loi constitue un pas vers une meilleure protection des consommateurs au Québec, certains éléments demeuraient ambigus, et les règlements de 2025 ajoutent davantage de définitions. Par exemple, le projet de loi ne précisait pas clairement la définition des outils couramment disponibles nécessaires à l'entretien.

Applicabilité au Canada : Bien que le projet de loi 29 s'applique actuellement uniquement au Québec, il pourrait orienter des discussions réglementaires plus larges sur le droit à la réparation partout au Canada, que ce soit au niveau fédéral ou provincial. Cette législation contribue au dialogue national sur les droits des consommateurs, la réparabilité et la durabilité environnementale, et offre un cadre potentiel pour l'élaboration de politiques futures.

Annexe C – Estimations des coûts de réparation utilisées pour calculer les économies

Estimations des coûts de réparation

	Concess.	Atelier indépendant		Concess.	Atelier indépendant	
		Pièces FÉO	Pièces Marché sec.		Pièces FÉO	Pièces Marché sec.
Honda Civic		2015			2019	
Remplacement de la bobine d'allumage	410 \$	398 \$	345 \$	\$410	398 \$	368 \$
Remplacement du capteur d'oxygène amont	818 \$	780 \$	743 \$	662 \$	640 \$	540 \$
Remplacement des ensembles de jambes de force et des amortisseurs	1 842 \$	1 677 \$	1 627 \$	2 058 \$	1 855 \$	1 905 \$
Chrysler		Town & Country 2015			Pacifica 2019	
Remplacement de la bobine d'allumage	350 \$	338 \$	315 \$	370 \$	358 \$	338 \$
Remplacement du capteur d'oxygène amont	578 \$	540 \$	540 \$	432 \$	410 \$	410 \$
Remplacement des ensembles de jambes de force et des amortisseurs	1 742 \$	1 577 \$	1 577 \$	2 358 \$	2 155 \$	2 055 \$
Toyota Rav 4		2015			2019	
Remplacement de la bobine d'allumage	450 \$	438 \$	398 \$	450 \$	438 \$	408 \$
Remplacement du capteur d'oxygène amont	818 \$	780 \$	780 \$	612 \$	590 \$	690 \$
Remplacement des ensembles de jambes de force et des amortisseurs	1 942 \$	1 777 \$	1 627 \$	2 058 \$	1 855 \$	1 755 \$

Annexe D – Estimations des coûts de réparation et d'entretien sur cinq ans, modèles de véhicules sélectionnés

Coûts de réparation sur cinq ans par véhicule, atelier indépendant

	Rural				Urbain			
	2022 Ford F-150	2019 Chrysler Pacifica	2015 Toyota Rav 4	2015 Honda Civic	2022 Ford F-150	2019 Chrysler Pacifica	2015 Toyota Rav 4	2015 Honda Civic
Entretien courant								
Changements d'huile et service	1 590 \$	1 750 \$	2 040 \$	1 775 \$	1 603 \$	1 763 \$	2 053 \$	1 788 \$
Changement saisonnier des pneus	1 420 \$	1 420 \$	1 420 \$	1 420 \$	1 450 \$	1 450 \$	1 450 \$	1 450 \$
Freins	745 \$	1 073 \$	600 \$	625 \$	753 \$	1 086 \$	635 \$	625 \$
Transmission	0 \$	173 \$	249 \$	203 \$	0 \$	216 \$	224 \$	246 \$
Bougies d'allumage	0 \$	255 \$	115 \$	255 \$	0 \$	264 \$	125 \$	264 \$
Total	3 755 \$	4 671 \$	4 425 \$	4 278 \$	3 805 \$	4 779 \$	4 486 \$	4 373 \$
Réparation et remplacement								
Batterie	0 \$	465 \$	515 \$	465 \$	0 \$	468 \$	518 \$	468 \$
Remplacement des pneus	0 \$	0 \$	900 \$	800 \$	0 \$	0 \$	900 \$	800 \$
Suspension	0 \$	2 078 \$	1 668 \$	1 666 \$	0 \$	0 \$	1 697 \$	1 694 \$
Module de commande de l'ABS	0 \$	1 032 \$	0 \$	1 096 \$	0 \$	1 043 \$	0 \$	1 159 \$
Alternateur	0 \$	0 \$	1 284 \$	804 \$	0 \$	0 \$	1 291 \$	811 \$
Total	0 \$	3 575 \$	4 367 \$	4 831 \$	0 \$	1 511 \$	4 406 \$	4 931 \$
Total								
Total	3 755 \$	8 245 \$	8 792 \$	9 109 \$	3 805 \$	6 289 \$	8 891 \$	9 304 \$
Moyenne annuelle	750 \$	1 650 \$	1 750 \$	1 830 \$	760 \$	1 260 \$	1 780 \$	1 860 \$
Entretien annuel moyen	750 \$	930 \$	880 \$	860 \$	760 \$	960 \$	900 \$	870 \$
Réparation et rempl. annuels moyens	0 \$	710 \$	870 \$	970 \$	0 \$	300 \$	880 \$	990 \$

Coûts de réparation sur cinq ans par véhicule, concessionnaire

	Rural				Urbain			
	2022 Ford	2019 Chrysler Honda F-150 Pacifica	2015 Toyota Rav 4	2015 Honda Pacifica Civic	2022 Ford Rav 4	2019 Chrysler Civic	2015 Toyota F-150	2015
Entretien courant								
Changements d'huile et service	1 988 \$	2 100 \$	2 520 \$	2 125 \$	2 006 \$	2 119 \$	2 633 \$	2 088 \$
Changement saisonnier des pneus	1 500 \$	1 500 \$	1 550 \$	1 455 \$	1 500 \$	1 500 \$	1 550 \$	1 500 \$
Freins	781 \$	1 130 \$	789 \$	725 \$	781 \$	1 130 \$	789 \$	725 \$
Transmission	0 \$	285 \$	292 \$	442 \$	0 \$	337 \$	282 \$	482 \$
Bougies d'allumage	0 \$	330 \$	150 \$	308 \$	0 \$	347 \$	177 \$	310 \$
Total	4 269 \$	5 345 \$	5 301 \$	5 055 \$	4 287 \$	5 433 \$	5 431 \$	5 105 \$
Réparation et remplacement								
Batterie	0 \$	525 \$	1 170 \$	480 \$	0 \$	528 \$	1 185 \$	475 \$
Remplacement des pneus	0 \$	0 \$	1 200 \$	1 000 \$	0 \$	0 \$	1 200 \$	1 000 \$
Suspension	0 \$	2 343 \$	1 955 \$	1 777 \$	0 \$	0 \$	2 131 \$	1 945 \$
Module de commande de l'ABS	0 \$	1 032 \$	0 \$	1 096 \$	0 \$	1 043 \$	0 \$	1 159 \$
Alternateur	0 \$	0 \$	1 442 \$	948 \$	0 \$	0 \$	1 486 \$	990 \$
Total	0 \$	3 900 \$	5 766 \$	5 301 \$	0 \$	1 571 \$	6 002 \$	5 569 \$
Total								
Total	4 269 \$	9 244 \$	11 067 \$	10 356 \$	4 287 \$	7 003 \$	11 432 \$	10 673 \$
Moyenne annuelle	850 \$	1 850 \$	2 210 \$	2 070 \$	860 \$	1 400 \$	2 290 \$	2 130 \$
Entretien annuel moyen	850 \$	1 070 \$	1 060 \$	1 010 \$	860 \$	1 090 \$	1 090 \$	1 020 \$
Réparation et rempl. annuels moyens	0 \$	780 \$	1 150 \$	1 060 \$	0 \$	310 \$	1 200 \$	1 110 \$

Annexe E – À propos de MNP

Depuis 65 ans, MNP sert avec fierté ses clients des secteurs public, privé et sans but lucratif et répond à leurs besoins.

Nous personnalisons chaque mandat afin de répondre aux besoins précis de nos clients. Grâce à notre expertise locale, régionale dans l'ensemble de nos marchés, nous sommes en mesure de leur offrir des projets dirigés par des associés, adaptés au contexte unique de chaque région.

MNP compte plus de 125 bureaux et plus de 9 000 membres d'équipe à travers le pays. Nous avons plus de 240 associés en consultation à l'échelle nationale qui accompagnent des entreprises allant des petites et moyennes entreprises aux grandes sociétés ouvertes.



Notre pratique en recherche sur mesure et en analyses économiques

Créer un avantage concurrentiel grâce à des analyses fondées sur les données.

Notre équipe d'économistes et d'analystes statistiques expérimentés se spécialise dans l'aide à la prise de décisions stratégiques, l'évaluation de programmes et d'options d'affaires, la détermination des retombées économiques et financières, ainsi que l'élaboration de politiques publiques — le tout fondé sur des analyses basées sur les données. Notre travail aide des organisations de divers secteurs, des associations, des gouvernements et des communautés à prendre des décisions éclairées pour obtenir des résultats positifs.



Wherever business takes you

[MNP.ca](https://mnp.ca)