



## **Guide pour rencontrer votre député(e)**

Le plan ci-dessous propose une approche suggérée pour une rencontre avec votre député(e). Vous pouvez adapter ces lignes directrices selon vos besoins.

### **Avant la rencontre**

1. Familiarisez-vous avec les principaux points de discussion présentés ci-dessous concernant la question du droit à la réparation.
2. Utilisez les points de discussion suggérés ainsi que les questions et réponses clés pour orienter la conversation.

### **Pendant la rencontre**

1. Remerciez le/la député(e) d'avoir pris du temps dans son horaire chargé pour vous rencontrer afin de discuter de cet enjeu important.
2. Présentez-vous :
  - Votre nom
  - L'endroit où vous habitez
  - Votre profession et depuis combien de temps vous travaillez dans le domaine
3. Donnez un aperçu du secteur de l'entretien et de la réparation automobile et de son impact sur la communauté.
  - Expliquez pourquoi vous souhaitez le/la rencontrer. Parlez du secteur de l'entretien et de la réparation automobile et de l'importance d'une législation sur le droit à la réparation pour protéger l'industrie.
  - Le secteur de l'entretien et de la réparation automobile est une composante importante de l'économie canadienne (44 milliards de dollars par année et plus de 500 000 emplois).
  - Les consommateurs canadiens comptent sur les ateliers indépendants de service et de réparation pour entretenir leurs véhicules.
  - Les véhicules deviennent de plus en plus complexes, comparables à des ordinateurs sur roues.
  - La dépendance accrue aux données recueillies sans fil rend plus difficile l'assurance que certains véhicules fonctionnent de la manière la plus efficace possible. Ce problème risque de s'aggraver dans les années à venir.



- La législation devrait exiger que les fabricants d'automobiles fournissent l'accès aux données qu'ils recueillent afin que les propriétaires de véhicules puissent choisir où faire réparer leur véhicule.
  - L'adoption d'une législation visant à préserver le droit à la réparation devrait être une priorité de ce mandat. Elle favorisera la concurrence dans le secteur de l'entretien et de la réparation automobile, maintiendra les coûts à un niveau plus bas et préservera le choix des consommateurs canadiens. Elle contribuera également à de meilleurs résultats environnementaux dans les années à venir.
4. Partagez une courte anecdote personnelle. Les députés sont souvent très réceptifs à l'information ayant une touche personnelle.
  5. Faites attention au temps qui vous est accordé. Les députés apprécient que vous compreniez qu'ils ont de nombreux engagements.
  6. À la fin de la rencontre, résumez brièvement les principaux points abordés. Rappelez-leur qu'ils peuvent communiquer avec vous ou avec AIA Canada s'ils ont des questions.
  7. Vous pouvez leur remettre un exemplaire de notre document d'une page sur le droit à la réparation ci-dessous.
  8. Avec leur permission, prenez une photo pour les médias sociaux et envoyez-en une copie à AIA Canada.

Voici un exemple de message pour les médias sociaux que vous pouvez utiliser :

*Merci <identifiez votre député(e) local> de m'avoir rencontré aujourd'hui pour discuter du besoin urgent d'une législation sur le #DroitÀLaRéparation. Les consommateurs méritent le droit de choisir où faire réparer leur véhicule.*

### **Après la rencontre**

1. Communiquez avec notre équipe des relations gouvernementales si vous avez des questions, des préoccupations ou pour partager de bonnes nouvelles (emily.holtby@aiacanada.com).
2. Si votre député(e) a demandé de l'information supplémentaire, veuillez faire un suivi auprès d'AIA Canada.



## **DOCUMENT D'INFORMATION : DROIT À LA RÉPARATION**

### Description du problème

Pour les consommateurs canadiens, la dépendance croissante aux données de diagnostic sans fil rend difficile l'entretien de leur véhicule neuf dans le garage de leur choix.

La réparation des véhicules modernes nécessite l'accès aux données de diagnostic du véhicule. Sans cet accès, les ateliers de réparation indépendants ne peuvent pas effectuer de service sur un véhicule.

Les fabricants d'automobiles contrôlent les données de diagnostic. Les nouveaux véhicules transmettent ces données sans fil directement aux fabricants, leur permettant de contrôler tout accès, y compris quels ateliers peuvent les obtenir et dans quelles conditions.

**De plus en plus, les Canadiens disposent d'un choix limité pour la réparation automobile.** Comme les fabricants rendent l'accès aux données de diagnostic de plus en plus difficile, les propriétaires n'ont souvent qu'une seule option : faire entretenir leur véhicule chez le concessionnaire.

Le gouvernement fédéral n'a pas pris de mesures pour contrer l'évitement du partage de données dans le cadre de la réparation et de l'entretien des véhicules. Cela donne un avantage injuste aux fabricants et aux concessionnaires par rapport aux ateliers indépendants essentiels au Canada. La perte réelle se fait sentir pour les Canadiens, qui se retrouvent avec moins de choix, des coûts plus élevés et risquent de perdre l'accès aux services essentiels de réparation et d'entretien de leur véhicule.

Alors que le Canada continue de développer un cadre réglementaire, d'autres juridictions ont agi. Le Québec, Maine et le Massachusetts ont adopté des lois sur le droit à la réparation dans leurs juridictions infranationales respectives. Au niveau national, le U.S. REPAIR Act, réintroduit en février 2025 et soutenu par les deux partis, « exigerait qu'un fabricant d'automobiles fournisse au propriétaire d'un véhicule certaines données directes, en temps réel et embarquées, générées par le fonctionnement du véhicule et liées au diagnostic, à la réparation, à l'entretien, à l'usure et à la calibration ou



recalibration des pièces et systèmes du véhicule ». De plus, l'Union européenne (UE) a récemment adopté la Directive sur le droit à la réparation, applicable à toutes les industries.

Il n'est pas acceptable que le gouvernement fédéral n'ait pris aucune mesure concrète pour assurer le respect du partage de données et moderniser les lois canadiennes face aux avancées rapides de la technologie automobile.

#### Conséquences de l'inaction

- Accès limité aux réparations et à l'entretien essentiels.
- Capacité compromise à répondre à la demande de services et réparations.
- Coûts plus élevés pour les consommateurs.
- Risque de fermeture d'ateliers, menaçant près de 500 000 emplois.

#### CASIS et l'accord volontaire : insuffisant

L'accord volontaire actuel entre les constructeurs et le secteur de l'entretien et de la réparation automobile – la Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles (CASIS) – n'a pas été conçu pour un monde sans fil.

L'accord fonctionnait bien pour les voitures traditionnelles. Cela s'explique par le fait qu'historiquement, les techniciens pouvaient accéder aux données de diagnostic en branchant un outil de diagnostic sur le port du système de diagnostic embarqué (OBD) du véhicule, le système informatique qui surveille et rend compte de l'état de santé du véhicule.

Aujourd'hui, l'OBD n'est plus le seul moyen d'extraction d'informations, et les véhicules électriques (VÉ) ont moins souvent des ports OBD. Les véhicules modernes au Canada disposent désormais de systèmes télématiques embarqués, constitués du matériel informatique du véhicule qui collecte, stocke et traite les données, y compris celles nécessaires au diagnostic et à la réparation. Ces données sont transmises directement à un serveur central, propriété et sous contrôle du fabricant.

De plus, certains fabricants notables ne sont pas obligés de rejoindre l'accord, ce qui affaiblit son efficacité.



## NOTRE DEMANDE

Il est temps que le Canada suive l'exemple d'autres juridictions comme l'UE et l'Australie et adopte une loi sur le droit à la réparation – incluant les véhicules automobiles – qui garantira aux Canadiens la liberté de choisir où faire entretenir, réparer ou maintenir leur véhicule. Le droit à la réparation permettra aux Canadiens de bénéficier de tarifs compétitifs et encouragera un entretien sécuritaire des véhicules en offrant des options de réparation abordables. Dans un contexte où de nombreux conducteurs jonglent avec le logement, la nourriture, le chauffage et l'essence, assurer un marché secondaire concurrentiel n'a sans doute jamais été aussi important.

### Objectifs de l'AIA Canada

1. Montrer que la distorsion du marché est causée par les fabricants qui retiennent ou rendent l'accès aux données essentielles trop difficile, des données essentielles pour un service et une réparation efficaces.
2. Discuter de l'importance de l'industrie canadienne de l'entretien et de la réparation automobile, de ses contributions à l'économie, à l'emploi et à la croissance, et du rôle crucial qu'elle joue dans la transition vers les véhicules électriques.
3. **Illustrer que le droit à la réparation est essentiel pour notre industrie, pour :**
  - a. **L'accessibilité économique :** Permet aux Canadiens de choisir parmi des tarifs compétitifs et encourage l'entretien sécuritaire des véhicules grâce à des options de réparation économiques.
  - b. **L'accessibilité physique :** Les concessionnaires ne sont pas toujours accessibles, surtout en régions rurales ou éloignées, obligeant les consommateurs à prendre congé, trouver une garde d'enfants ou un autre moyen de transport.
  - c. **La concurrence :** Moins de concurrence et plus de concentration freinent l'économie. Refuser le droit à la réparation augmente les prix pour les consommateurs et les propriétaires de véhicules commerciaux et empêche les ateliers indépendants de rivaliser.



### Pourquoi le gouvernement fédéral devrait agir

- Soutenir la concurrence dans le marché des réparations et services automobiles, en assurant l'équité pour les ateliers indépendants, majoritairement des petites entreprises.
- Maintenir des coûts plus bas et préserver le choix des consommateurs.
- Garantir un accès raisonnable aux réparations, notamment dans les communautés petites ou éloignées.
- Soutenir les travailleurs qualifiés et protéger les emplois.
- Assurer de meilleurs résultats environnementaux, car un véhicule bien entretenu est un véhicule plus propre.

### Points clés suggérés

- La chaîne de services et de fournitures du marché secondaire automobile canadien représente 43,9 milliards de dollars et joue un rôle essentiel pour maintenir la flotte nationale de près de 27 millions de véhicules en circulation.
- Les Canadiens souhaitent avoir la possibilité et l'assurance de pouvoir se rendre localement pour faire entretenir et réparer leur véhicule.
- En retour, nous voulons continuer à être un pilier de nos communautés, en créant des emplois et en réinjectant de l'argent dans l'économie locale.
- Cependant, notre industrie n'est pas à l'abri du changement, et la technologie évolue rapidement. Les véhicules deviennent comme des téléphones portables, connectés sans fil en tout temps.
- Chaque véhicule neuf vendu au Canada génère d'énormes quantités de données sur son fonctionnement. Ces données sont ensuite transmises sans fil aux fabricants, leur permettant de contrôler tout accès, y compris quels ateliers de réparation peuvent les obtenir et dans quelles conditions.
- L'accès à ces données est essentiel. Sans cet accès, les ateliers indépendants ne peuvent pas entretenir un véhicule, privant les consommateurs de leur droit de faire réparer leur véhicule dans l'atelier de leur choix.
- Par le passé, si vous aviez un problème de moteur, il suffisait de passer quelques appels, obtenir quelques devis, et choisir l'atelier auquel confier votre véhicule. Ce



choix pouvait se porter sur le petit garage local ayant entretenu des générations de véhicules familiaux, ou le garage du quartier offrant le délai le plus rapide.

- Alors que les Canadiens font face à des prix plus élevés en raison de l'inflation galopante, ils méritent de pouvoir choisir où faire réparer leur véhicule, y compris la possibilité de comparer les prix.
- Nous restons préoccupés que, sans loi, les fabricants continueront à contrôler les conditions d'accès aux données nécessaires pour les ateliers indépendants.
- Sans intervention, cela entraînera un risque de fermeture d'ateliers, limitera l'accès des consommateurs à la réparation de leur véhicule où ils le souhaitent, compromettra la capacité à répondre à la demande de réparations et augmentera les coûts pour le consommateur moyen qui cherche simplement à faire réparer son véhicule.
- Les législateurs du monde entier (Québec, Massachusetts, Australie et Union européenne) ont reconnu l'importance du droit à la réparation, y compris pour les véhicules. Le Canada est bien positionné pour suivre leur exemple et s'assurer que nous soyons alignés avec d'autres juridictions de premier plan en matière de choix des consommateurs, tout en nous adaptant à des véhicules de plus en plus connectés sur nos routes, nécessitant des services d'entretien et de réparation.

### La majorité des Canadiens appuient la loi sur le droit à la réparation

Association des industries de l'automobile du Canada (AIA Canada) a publié les résultats d'un sondage national d'opinion publique montrant que presque tous les Canadiens estiment que les propriétaires de véhicules devraient pouvoir faire entretenir leur voiture dans n'importe quel atelier de réparation ou de service de leur choix, et que les fabricants d'automobiles devraient être tenus de partager les données de diagnostic.

### **Principaux résultats de l'étude**

- **94 pour cent** des Canadiens sont d'accord ou tout à fait d'accord pour dire que les consommateurs devraient pouvoir faire entretenir leur véhicule dans l'atelier de leur choix.
- **83 pour cent** des Canadiens sont d'accord ou tout à fait d'accord pour que les fabricants d'automobiles soient légalement tenus de partager les données avec les ateliers indépendants afin qu'ils puissent réparer les véhicules.



- **Plus de trois Canadiens sur quatre seraient soit moins susceptibles, soit n'achèteraient pas** un véhicule qui ne pouvait être entretenu que chez un concessionnaire de la marque.

#### Projet de loi C-244 : Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur (diagnostic, entretien et réparation)

Le projet de loi C-244, qui a reçu la sanction royale en novembre 2025, a modifié la Loi sur le droit d'auteur en permettant à ceux qui diagnostiquent, entretiennent ou réparent un produit contenant un programme informatique intégré de contourner la mesure technologique de protection du produit. Considéré comme un préalable nécessaire à toute loi sur le droit à la réparation, le projet de loi C-244 constitue un pas dans la bonne direction. Toutefois, il ne va pas assez loin.

L'AIA Canada appuie l'intention et les principes de ce projet de loi ; toutefois, une loi autonome sera nécessaire, au niveau fédéral ou provincial, pour renforcer l'obligation des fabricants de permettre l'accès aux informations de diagnostic et de réparation, ce qui permettrait de résoudre les problèmes systémiques liés à la propriété des données.

#### **En résumé**

L'industrie canadienne de l'entretien et de la réparation automobile accueille la concurrence ; cependant, elle doit aujourd'hui jouer sur un terrain inégal. L'accord volontaire actuel entre les fabricants et le marché secondaire fonctionnait bien pour les voitures traditionnelles, mais il n'a pas suivi le rythme des avancées technologiques sans fil. De plus, aucun mécanisme d'application n'étant en place, le caractère volontaire de l'accord signifie que certains fabricants ne sont pas obligés d'y adhérer, ce qui affaiblit son efficacité.

Avec l'introduction rapide de nouvelles technologies automobiles, il est urgent de préserver et protéger le choix des consommateurs et l'accès à des réparations abordables. Les consommateurs méritent le droit de faire réparer leur véhicule dans l'atelier de leur choix.

**Le secteur de l'entretien et de la réparation automobile ne peut pas être relégué au second plan.**



## QUESTIONS-RÉPONSES

### **Qu'est-ce que l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile ?**

- L'industrie de l'entretien et de la réparation automobile fournit aux Canadiens tous les produits ou services dont un véhicule peut avoir besoin après sa sortie du concessionnaire.
- Ses près de 25 000 ateliers indépendants répartis à travers le Canada assurent un accès raisonnable aux services d'entretien et de réparation automobile pour tous les Canadiens.
- L'industrie :
  - Est vitale pour l'économie canadienne : elle emploie plus de **500 000 Canadiens** et contribue **43,9 milliards de dollars** à l'économie.
  - Constitue un service essentiel, incluant la fabrication de pièces de rechange, les réseaux de distribution et les ateliers de service et de réparation, et est responsable du maintien de près de 26,6 millions de véhicules sur la route.
  - Est composée principalement de petites entreprises : en 2019, sur 48 940 entreprises du secteur, 99 pour cent employaient moins de 100 personnes.

### **Quelles sont les préoccupations de l'industrie concernant le droit à la réparation ?**

- La réparation des véhicules modernes nécessite l'accès aux données de diagnostic du véhicule. Sans cet accès, les ateliers de réparation indépendants ne peuvent pas entretenir un véhicule.
- Les fabricants d'automobiles contrôlent les données de diagnostic. Les nouveaux véhicules transmettent ces données sans fil directement aux fabricants, leur permettant de contrôler tout accès, y compris quels ateliers peuvent les obtenir et selon quelles conditions.



- L'accord volontaire actuel entre les constructeurs et le secteur de l'entretien et de la réparation automobile n'a pas été conçu pour un monde sans fil et ne couvre pas les nouvelles technologies des véhicules modernes. De plus, comme certains fabricants ne sont pas obligés de rejoindre cet accord, son efficacité est limitée.
- **De plus en plus, les Canadiens n'ont pas le choix en matière de réparation automobile.** Comme les fabricants ne partagent pas les données de diagnostic, les propriétaires n'ont qu'une seule option : faire entretenir leur véhicule chez le concessionnaire.

### Que demandez-vous au gouvernement fédéral ?

- Il est temps que le Canada adopte une loi nationale sur le droit à la réparation, incluant les véhicules automobiles, qui garantira aux Canadiens la liberté de choisir où faire entretenir, réparer ou maintenir leur véhicule. Le droit à la réparation permettra aux Canadiens de bénéficier de tarifs compétitifs pour ces services et encouragera l'entretien sécuritaire des véhicules en offrant des options de réparation économiques. Dans un contexte où de nombreux conducteurs jonglent avec le logement, la nourriture, le chauffage et l'essence, il n'a sans doute jamais été aussi important d'assurer un secteur de l'entretien et de la réparation automobile compétitif.

### D'autres juridictions ont-elles déjà agi ?

- La loi sur le droit à la réparation a pris de l'ampleur dans d'autres juridictions à travers le monde. Par exemple :
  - Le projet de loi 29 / Loi 21 récemment adopté au Québec précise l'obligation pour les fabricants de mettre à disposition les « moyens de diagnostic ou de réparation » aux propriétaires de véhicules ou à leurs représentants (et interdit aux fabricants de retenir les informations et outils relevant de cette catégorie).
  - En 2025, le Congrès des États-Unis a réintroduit une loi fédérale bipartite sur le droit à la réparation automobile (REPAIR Act). Avec plus de 43 co-parrains, cette loi complète garantirait aux propriétaires de véhicules la possibilité de



choisir où faire entretenir et réparer leur véhicule, sans obstruction des fabricants.

- En 2022, l'Australie a mis en place une loi obligeant les fabricants à rendre les données et informations de diagnostic pleinement accessibles aux ateliers indépendants.
- En 2020, les toutes premières lois sur le droit à la réparation sont entrées en vigueur dans l'Union européenne, obligeant les fabricants à rendre disponibles aux tiers les pièces et les informations de réparation des produits.
- En 2020, les électeurs du Massachusetts ont soutenu massivement (75 pour cent) une initiative donnant accès aux données mécaniques des véhicules et permettant aux propriétaires de les partager avec l'atelier de leur choix.

### **Le secteur de l'entretien et de la réparation automobile demande-t-il plus que les données de service et de réparation ?**

Non. L'industrie ne demande pas l'accès aux données personnelles des conducteurs, seulement aux données de réparation et d'entretien des véhicules pour garantir le choix et les options de réparation.

### **Le partage des informations de réparation ne crée-t-il pas des risques en cybersécurité ?**

- La cybersécurité ne devrait pas servir de prétexte pour limiter la réparabilité.
- La National Highway Traffic Safety Administration (États-Unis) a récemment publié des pratiques mises à jour en matière de cybersécurité pour les véhicules à moteur, recommandant que l'industrie automobile fournisse des protections robustes tout en ne restreignant pas indûment l'accès des services de réparation tiers autorisés par le propriétaire.
- Les fabricants souhaitent contrôler l'accès aux informations de réparation via un système fermé, tandis que l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile souhaite que ces informations soient accessibles via un système ouvert, normalisé et interopérable.



- Selon certains experts en technologies de l'information (TI), une architecture multi-couches de systèmes ouverts interopérables pourrait offrir une meilleure protection contre les cyberattaques que les systèmes fermés.
- Les risques en matière de cybersécurité peuvent être gérés tout au long du cycle de vie du véhicule grâce à la collaboration entre les fabricants d'automobiles et le marché secondaire, ainsi qu'à l'expertise de l'industrie et des organismes de réglementation.