



Guide de la rencontre avec votre député

La démarche suivante est une suggestion d'approche pour une rencontre avec votre député ou députée. Vous pouvez adapter ces lignes directrices selon vos besoins.

Avant la rencontre

1. Familiarisez-vous avec les principaux points de discussion entourant la législation sur le droit à la réparation.
2. Utilisez les [points de discussion suggérés](#) et les [questions clés et réponses](#) pour guider la conversation.

Pendant la rencontre

1. Remerciez votre hôte d'avoir pris le temps, malgré son emploi du temps chargé, de vous rencontrer pour discuter de cette question importante.
2. Présentez-vous.
 - Votre lieu de résidence.
 - Votre profession et depuis quand vous travaillez dans l'industrie.
 - Donnez un aperçu du secteur de l'entretien et de la réparation automobile et de son impact sur la communauté.
3. Expliquez la raison de cette rencontre. Parlez de l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile et de l'importance d'une loi sur le droit à la réparation pour protéger cette industrie.
 - L'industrie de l'entretien et de la réparation automobile représente une part importante de l'économie canadienne.
 - Les consommateurs canadiens comptent sur les ateliers d'entretien et de réparation indépendants pour entretenir leurs véhicules.
 - Les véhicules sont de plus en plus complexes, comparables à des ordinateurs sur roues. La plupart des nouveaux véhicules sont connectés sans fil à Internet.



- La dépendance accrue aux données collectées sans fil fait qu'il est plus difficile de s'assurer que nos véhicules fonctionnent de manière aussi efficace que possible. Ce problème risque de s'aggraver à l'avenir.
 - La législation devrait exiger que les constructeurs automobiles donnent accès aux données qu'ils collectent afin que les propriétaires de véhicules puissent choisir l'endroit où ils font réparer leur véhicule.
 - L'adoption d'une loi 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, aidera à maintenir des coûts plus bas et garantira le libre choix aux consommateurs canadiens. Elle garantira également de meilleurs résultats environnementaux dans les années à venir.
4. Préparez-vous à répondre à des questions sur la manière dont la COVID-19 vous a affecté ou a affecté votre entreprise.
 5. Racontez une courte anecdote personnelle. Les personnes élues peuvent être très réceptives aux informations empreintes d'une touche personnelle.
 6. Respectez le temps qui vous est imparti. Votre député ou députée appréciera que vous compreniez que son horaire est très chargé.
 7. **N'oubliez pas votre demande clé : demandez-lui s'il ou elle peut écrire une lettre à l'honorable François-Philippe Champagne, ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, pour appuyer notre demande.** L'AIA Canada lui fournira un modèle de lettre.
 8. À la fin de la rencontre, résumez brièvement les points clés dont vous avez discuté. Rappelez-lui qu'il ou elle peut communiquer avec vous ou avec l'AIA Canada pour toute question.
 9. Vous pouvez lui remettre notre [feuillet sur le droit à la réparation](#).
 10. Mentionnez que vous transmettez à l'AIA Canada un compte rendu de votre rencontre.
 11. Avec sa permission, prenez une photo pour les médias sociaux et envoyez-la à l'AIA Canada.



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

Merci à <étiquette de votre député> de m'avoir rencontré aujourd'hui pour discuter du besoin urgent d'une loi sur le #DroitàLaRéparation. Les consommateurs méritent le droit de choisir leur atelier d'entretien et de réparation automobile.

Après la rencontre

1. Remplissez [ce formulaire \(disponible en anglais\)](#). L'AIA Canada utilise cette information à des fins de suivi.
2. Si votre député ou députée a demandé des renseignements supplémentaires, veuillez faire un suivi auprès de l'AIA Canada.
3. Communiquez avec [l'équipe des relations gouvernementales](#) de l'AIA Canada, si vous avez des questions ou des préoccupations, ou pour signaler de bonnes nouvelles.

L'équipe des relations gouvernementales
gr@aiacanada.com



Points clés de discussion

Ces points de discussion sont donnés à titre indicatif. Vous pouvez choisir ceux qui vous conviennent le mieux.

Exprimez-vous avec conviction et décrivez vos préoccupations pour votre entreprise, vos employés et les consommateurs. Votre rôle consiste à convaincre votre député ou députée qu'il existe un problème important qui ne se résoudra pas sans une nouvelle législation.

La valeur du secteur de l'entretien et de la réparation automobile au Canada

- L'industrie canadienne de l'entretien et de la réparation automobile est un élément vital de l'économie canadienne, avec une valeur de plus de 32 milliards de dollars. Le secteur de l'entretien et de la réparation automobile emploie près de 500 000 Canadiens et Canadiennes qui se consacrent à la fourniture de pièces et de produits de qualité, ainsi qu'à l'entretien et à la réparation du parc automobile du pays, qui compte près de 26 millions de véhicules.
- Les membres de l'AIA Canada sont des petites et moyennes entreprises situées dans toutes les circonscriptions du pays, y compris ici même dans notre communauté.
- L'industrie automobile canadienne ne se limite pas à la fabrication de véhicules; le marché secondaire ne devrait pas être négligé. Tout produit ou service dont un véhicule peut avoir besoin après son assemblage par le constructeur d'origine est un produit ou un service du marché secondaire. En d'autres termes, l'industrie automobile est indissociable du marché secondaire et de son secteur de l'entretien et de la réparation automobile.



Le défi des nouvelles technologies automobiles

- La technologie des véhicules continue de progresser. À mesure que les véhicules deviennent plus complexes, leur réparation et leur entretien se compliquent. Pour les consommateurs et les ateliers d'entretien et de réparation indépendants du Canada, la dépendance accrue aux données des véhicules rend plus difficile la tâche de s'assurer du bon fonctionnement de certains d'entre eux.
- Les véhicules sont devenus des ordinateurs sur roues :
 - La plupart des nouveaux modèles transmettent de grandes quantités de données nécessaires pour réparer efficacement les véhicules.
 - Par le passé, les techniciens accédaient aux données de diagnostic en branchant un outil de diagnostic dans le port du système de diagnostic embarqué (OBD) du véhicule – le système informatique qui surveille l'état de santé du véhicule et en rend compte.
 - Le plus grand défi réside dans les systèmes télématiques installés par les constructeurs automobiles sur les nouveaux véhicules.
 - Les systèmes télématiques font référence au matériel informatique embarqué dans un véhicule qui collecte, stocke et traite les données relatives à l'état des systèmes du véhicule, y compris les données nécessaires au diagnostic et à la réparation.
 - Les véhicules transmettent ces données directement à un serveur central sous la propriété et le contrôle du constructeur automobile.
 - **Les consommateurs doivent pouvoir contrôler ces données.** Sans intervention, les constructeurs automobiles continueront à contrôler les conditions d'accès aux données de diagnostic par les ateliers indépendants. Les constructeurs devraient être tenus d'assurer l'accès à ces données afin que les consommateurs puissent choisir où ils font réparer leur véhicule.



Les accords volontaires ne suffisent pas

- La Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles (CASIS) – l'accord volontaire actuel entre les constructeurs automobiles et le marché secondaire – n'a pas été conçue pour un monde sans fil. Elle a bien fonctionné pour les voitures traditionnelles, mais l'OBD n'est plus le seul moyen d'extraction de l'information.
- De plus, certains constructeurs automobiles importants ne sont pas signataires de l'accord CASIS, ce qui nuit à son efficacité.
- Il n'y a pas de mécanisme d'application juridiquement contraignant en place, ce qui signifie que les signataires actuels peuvent ignorer l'accord sans conséquence ni crainte de sanction.
- Pour qu'un marché canadien vraiment ouvert, équitable et concurrentiel puisse exister, les consommateurs doivent être protégés par une législation qui reflète la nouvelle réalité des véhicules au Canada. Il s'agit notamment de donner à l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile un accès direct, à distance et en temps réel aux données de diagnostic de tous les véhicules.

Les Canadiens et Canadiennes en faveur d'une loi sur le droit à la réparation

- 94 % 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 % sont d'accord ou tout à fait d'accord pour dire que les constructeurs automobiles devraient être tenus par la loi de partager leurs données avec les ateliers indépendants, afin que ceux-ci puissent réparer leurs véhicules.
- 77 % seraient moins enclins à acheter un véhicule donné ou ne l'achèteraient pas s'il ne pouvait être réparé que chez le concessionnaire.

Source : Sondage d'Abacus Data auprès de plus de 2 000 répondants, août 2021



Ce qu'une loi sur le droit à la réparation apporterait aux Canadiens et Canadiennes

- Préserver le choix du consommateur.
- Maintenir l'accès aux services essentiels de réparation et d'entretien des véhicules.
- Soutenir des travailleurs qualifiés et protéger près de 500 000 emplois.
- Assurer de meilleurs résultats environnementaux.
- Maintenir des coûts plus bas pour les consommateurs.
- Assurer une concurrence équitable sur le marché de la réparation et de l'entretien.



Questions clés et réponses

Où en est le projet de loi C-231?

- Le projet de loi C-231, qui vise à modifier la Loi sur la concurrence (réparation de véhicules), est un projet de loi d'initiative parlementaire qui a été déposé en février 2022 par le député néo-démocrate Brian Masse.
- Ce projet de loi modifierait la Loi sur la concurrence afin d'autoriser le Tribunal de la concurrence, si certains critères sont respectés, à rendre une ordonnance exigeant qu'un fabricant de véhicules donne accès à un fournisseur de services de réparation de véhicules indépendant, aux informations de diagnostic et de réparation ainsi qu'aux pièces de rechange selon les mêmes modalités et de la même manière que le fabricant met ces informations et ces pièces à la disposition des fournisseurs de services de réparation expressément agréés pour effectuer l'entretien de ses véhicules.
- Ce projet de loi spécifique au secteur automobile est une bonne nouvelle qui, s'il est adopté, établira des droits dont les propriétaires de véhicules de tout le Canada ont grand besoin.
- Le député Masse ayant dû se consacrer à un autre projet de loi, le projet de loi C-231 attend actuellement un autre parrain pour franchir les étapes du processus parlementaire.
- Parallèlement, le projet de loi C-244 (un autre projet de loi sur le droit à la réparation) progresse et se trouve actuellement à l'étape du rapport à la Chambre des communes. C'est par ce moyen que le gouvernement recueillera les commentaires sur la question du droit à la réparation.

En quoi consiste le projet de loi C-244? Ne pourrait-il pas résoudre le problème?

- Le projet de loi C-244, visant à modifier la Loi sur le droit d'auteur (diagnostic, entretien et réparation), est un projet de loi d'initiative parlementaire qui a été déposé en février 2022 par le député libéral Wilson Miao.



- Ce projet de loi modifierait la Loi sur le droit d'auteur et permettrait à toute personne qui diagnostique, entretient ou répare un produit comportant un programme informatique intégré de contourner la mesure de protection technologique du produit.
- Ce projet de loi est un pas dans la bonne direction, mais ne va pas assez loin.
- Avec les nouveaux véhicules qui collectent des données par le biais de systèmes télématiques et qui transmettent ces données sans fil du véhicule au constructeur, nous devons veiller à ce que toute législation sur le droit à la réparation empêche les constructeurs de contourner le partage des données par le biais de nouveaux verrous numériques exigeant une technologie supplémentaire pour accéder aux données du véhicule et créant de nouveaux obstacles pour les ateliers de réparation indépendants qui souhaitent assurer un service d'entretien compétitif des véhicules connectés.
- La meilleure façon d'assurer le partage des données est de modifier parallèlement la Loi sur la concurrence, ce qui permettrait de résoudre les problèmes systémiques liés à la propriété des données, et à nos petites et moyennes entreprises d'être réellement compétitives.
- Nous encourageons le gouvernement à envisager d'incorporer des amendements au projet de loi C-244 afin de s'assurer que les fabricants ne sont pas en mesure de contourner le partage des données, et de renforcer l'obligation d'un fabricant de permettre l'accès aux informations de diagnostic et de réparation. L'AIA Canada se fera un plaisir de discuter plus en détail de ces amendements proposés si un député souhaite obtenir de plus amples renseignements.

En quoi consistent les systèmes télématiques des véhicules?

- Traditionnellement, les techniciens accédaient aux données de diagnostic en branchant un outil d'analyse sur le port du système de diagnostic embarqué du véhicule, c'est-à-dire le système informatique qui surveille et indique l'état de fonctionnement du véhicule.



- Aujourd’hui, le plus grand défi est posé par les systèmes télématiques installés par les constructeurs automobiles sur les nouveaux véhicules.
- Les systèmes télématiques désignent le matériel informatique embarqué qui collecte, stocke et traite les données sur l’état des systèmes du véhicule, y compris les données nécessaires au diagnostic et à la réparation. Ces données sont transmises directement du véhicule à un serveur distant dont la propriété et le contrôle reviennent au constructeur automobile.
- En 2018, 32 des 44 constructeurs automobiles ont installé des systèmes télématiques dans leurs véhicules. D’ici 2030, on estime que tous les nouveaux véhicules seront équipés de systèmes télématiques.
- Le problème : Les systèmes télématiques installés dans les véhicules par les constructeurs automobiles remplaceront les systèmes de diagnostic embarqués comme source de données de diagnostic des véhicules. Comme les constructeurs automobiles possèdent les systèmes télématiques par lesquels les données de diagnostic sont collectées, stockées, traitées et transmises sans fil, ils sont de fait les propriétaires des données et en contrôlent l’accès. Cela signifie que les constructeurs automobiles ont un accès direct, en temps réel et à distance aux données de diagnostic, tandis que le marché secondaire doit accéder aux données de diagnostic des constructeurs automobiles aux conditions de ces derniers, dont le prix, le moment et la portée.

Pourquoi faut-il légiférer? N’existe-t-il pas une entente volontaire/ne résout-elle pas le problème?

- Non, cela ne résout pas le problème. La Norme canadienne visant les renseignements sur l’entretien des véhicules automobiles (CASIS) (en anglais seulement) – entente volontaire actuelle entre les constructeurs automobiles et le marché secondaire – a bien fonctionné pour les véhicules traditionnels. La Norme CASIS s’attaque aux problèmes de concurrence des véhicules équipés d’un système de diagnostic embarqué (OBD-II). Plus précisément, elle exige que les constructeurs automobiles partagent de manière égale avec les ateliers automobiles indépendants et les concessionnaires agréés les



informations relatives à l'entretien et à la réparation des véhicules équipés d'un système OBD-II.

- Toutefois, la norme CASIS n'a pas été conçue pour un monde sans fil. Elle ne concerne PAS les véhicules équipés de systèmes télématiques, et nous savons que l'OBD-II n'est plus le seul moyen d'extraction d'informations.
- De plus, certains constructeurs automobiles importants ne sont pas signataires de l'accord CASIS, ce qui en compromet l'efficacité. **Les accords volontaires ne fonctionnent pas.**
- Pour qu'un marché secondaire de l'automobile canadien vraiment ouvert, équitable et concurrentiel puisse exister, les consommateurs doivent être protégés par une législation qui reflète la nouvelle réalité des véhicules et qui garantit au marché secondaire un accès direct, à distance, et en temps réel aux données de diagnostic et au véhicule lui-même.