

**Mémoire au Comité sénatorial permanent - Banques,  
commerce et économie au sujet du projet de loi C-244  
— *Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur  
(diagnostic, entretien et réparation).***

Octobre 2024

## À PROPOS DE LKQ

LKQ Corporation, une entreprise de premier plan classée au S&P 500 et au Fortune 300, emploie plus de 50 000 personnes à travers le monde, dont plus de 22 000 employés à plus de 750 sites en Amérique du Nord. Exploitant une flotte de 6 000 véhicules, LKQ distribue efficacement des pièces de rechange automobiles et offre des services complets de diagnostic et de calibration aux États-Unis et au Canada. La majorité des pièces de LKQ sont soit des composants neufs du marché secondaire, soit des pièces recyclées remises à neuf ou reconditionnées par des fabricants d'équipement d'origine (FEO), offrant ainsi aux consommateurs des alternatives économiques aux pièces neuves FEO, sans compromettre la qualité ni la sécurité.

Au cœur de la mission de LKQ se trouve le soutien à un marché dynamique et compétitif de la réparation automobile, permettant aux consommateurs de faire des choix en matière de réparation de leurs véhicules. En proposant des pièces pouvant coûter jusqu'à 50 % moins cher que des pièces neuves FEO, LKQ veille à ce que le secteur de la réparation automobile reste accessible et abordable pour tous, tout en respectant les normes de sécurité les plus élevées.

LKQ dessert une large gamme de clients dans le secteur de la réparation automobile, y compris des ateliers de réparation indépendants, des constructeurs automobiles et des ateliers de concessionnaires. En tant que distributeur mondial de produits du marché secondaire et OEM, LKQ s'appuie sur une chaîne d'approvisionnement solide couvrant l'Amérique du Nord et l'Asie, s'approvisionnant en pièces de remplacement OEM directement auprès des fabricants. De plus, LKQ a établi des contrats de licence avec plusieurs constructeurs automobiles, lui permettant de vendre leurs versions de pièces de rechange. Le portefeuille de LKQ comprend une vaste gamme de propriétés intellectuelles incluant des commerciales, des marques déposées, des brevets et des actifs technologiques dont certains développés à l'interne, et d'autres acquis par le biais de contrats de licence et d'acquisitions stratégiques.

En tant que plus grand recycleur automobile au monde, LKQ joue un rôle crucial dans la gestion environnementale. L'entreprise recycle environ 900 000 véhicules hors d'usage chaque année en Amérique du Nord, réutilisant et recyclant jusqu'à 90 % des matériaux de chaque véhicule. LKQ s'engage à respecter les meilleures pratiques de l'industrie, notamment l'extraction et l'élimination sécurisées des fluides dangereux et la récupération de pièces intactes pour leur réutilisation dans les réparations automobiles. Ces pièces sont soit utilisées telles quelles, soit remises à neuf pour retrouver un état quasi-neuf. Les carcasses de véhicules restantes sont envoyées dans des installations de traitement de ferraille, où elles sont broyées, et les matières premières sont réutilisées pour la fabrication de nouvelles automobiles, de bâtiments et d'autres infrastructures.

## CONTEXTE

Selon l'*Auto Care Association*, les ventes totales de biens et services du marché secondaire de l'automobile ont dépassé 392 milliards de dollars en 2018. Le marché secondaire de l'automobile est le plus grand secteur de la réparation de consommation aux États-Unis. Au sein de cette industrie, les entreprises indépendantes représentent 70 % du marché total des pièces et services, tandis que les concessionnaires automobiles franchisés représentent les 30 %

restants<sup>1</sup>. Avec un âge moyen de 11,8 ans pour le parc de véhicules légers aux États-Unis, la plupart des voitures ne sont plus couvertes par les garanties d'origine. Selon l'*Auto Care Association*, la majorité des véhicules des Américains sont réparés par de petites entreprises locales.

Parmi les plus de 272 millions de véhicules légers aux États-Unis, au moins 100 millions présentent au moins un type de restriction empêchant les réparateurs indépendants d'effectuer des réparations.<sup>2</sup>

Les restrictions de réparation se trouvent généralement dans les véhicules plus récents équipés de nouvelles technologies, où l'accès aux données via un système de télématique est nécessaire pour les réparations.

Aucune de ces restrictions de réparation n'existait il y a dix ans, et la plupart n'existaient pas il y a cinq ans. Elles sont toutes liées aux complexités techniques croissantes des véhicules, comme les systèmes logiciels, les systèmes de télématique et la cybersécurité.<sup>3</sup> Il est évident que l'environnement actuel n'est pas favorable à la concurrence ni à la protection des consommateurs.

Pour bien comprendre le contexte canadien, une analyse de l'environnement du marché secondaire de l'automobile aux États-Unis est essentielle. Voici notre analyse.

## **ÉTATS-UNIS : RAPPORT DE LA FEDERAL TRADE COMMISSION (FTC) ET RAPPORT CONJOINT FTC/DEPARTMENT OF JUSTICE (DOJ)**

La mission de la *Federal Trade Commission* (FTC) est de protéger les consommateurs et la saine concurrence en prévenant les pratiques commerciales anticoncurrentielles, trompeuses et déloyales par le biais de l'application de la loi, de la défense des intérêts et de l'éducation, sans imposer de contraintes excessives aux activités commerciales légitimes.

À la suite d'une demande du Congrès américain, la FTC a lancé en juillet 2019 une session de travail ainsi qu'un appel à commentaires afin d'évaluer les pratiques existantes et de déterminer si les constructeurs automobiles limitent l'accès des consommateurs et des réparateurs indépendants, et si cela impacte la protection et les droits des consommateurs.

En mai 2021, après la soumission de son rapport au Congrès, la FTC a identifié de nombreux types de restrictions de réparation, tels que l'utilisation d'adhésifs rendant les pièces difficiles à remplacer, la limitation de la disponibilité des pièces de rechange et l'indisponibilité de logiciels de diagnostic. La FTC a également indiqué ne disposer d'aucune preuve pour justifier les restrictions de réparation avancées par les fabricants.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Auto Care Association Fact Book 2019, p. 12.

<sup>2</sup> LKQ Report to the FTC, p. 3

<sup>3</sup> Nixing the Fix: An FTC Report to Congress on Repair Restrictions, p. 44

<sup>4</sup> FTC Report to Congress Examines Anti-Competitive Repair Restrictions, Recommends Ways to Expand Consumers' Repair Options | Federal Trade Commission

Dans son rapport, la FTC formule plusieurs recommandations au Congrès pour garantir que le marché de la réparation automobile reste ouvert. En particulier, la FTC indique qu'elle pourrait préparer un cadre réglementaire pour déclarer certains types de restrictions de réparation illégales.

La FTC a également souligné que le fardeau des restrictions de réparation pèse particulièrement sur les communautés de couleur et les communautés à faible revenu. Les mêmes conclusions peuvent également s'appliquer aux communautés rurales et éloignées, où de nombreux propriétaires d'entreprises exploitent de petits garages de réparation indépendants.

Le 9 juillet 2021, le président Biden a présenté le décret sur la promotion de la concurrence dans l'économie américaine. L'objectif du décret est de promouvoir la concurrence aux États-Unis,<sup>5</sup> l'économie, la baisse des prix pour les familles et l'augmentation des salaires des travailleurs.

Le rapport indique également que, pour promouvoir la concurrence dans l'économie américaine, le décret exécutif facilitera et réduira les coûts de réparation des biens que possèdent les Américains en limitant la possibilité pour les fabricants d'interdire les réparations effectuées par soi-même ou par des tiers. De plus, il encourage la FTC à adopter des règles contre les restrictions anticoncurrentielles concernant l'utilisation de garages de réparation indépendants ou la réalisation de réparations par les particuliers eux-mêmes (DIY *do-it-yourself*).<sup>6</sup>

L'administration Biden et la FTC ont toutes deux affirmé que la promotion de la concurrence doit être encouragée et que les options de mise en œuvre et de réglementation appropriées, ainsi que l'éducation des consommateurs, doivent être évaluées. La FTC a déclaré qu'elle est prête à collaborer avec les législateurs, tant au niveau de chaque état qu'au niveau fédéral, afin de garantir que les consommateurs aient le choix lorsqu'ils ont besoin de réparer les produits qu'ils ont achetés et qu'ils possèdent.

À cet égard, le représentant Neal P. Dunn de la Floride a présenté un projet de loi le 9 février 2023, intitulé le *Repair Act*, qui propose que le Congrès des États-Unis adopte un cadre législatif complet sur le droit à la réparation dédié à l'industrie du diagnostic, de la réparation et de l'entretien automobile.

Alors que le Bureau du droit d'auteur des États-Unis examine des exemptions aux réglementations sur le droit d'auteur qui faciliteraient le droit à la réparation pour les consommateurs et les entreprises, la *Federal Trade Commission* (FTC) et le *Department of Justice* (DOJ) ont soumis des commentaires publics appelant à la reconduction et à l'extension de ces protections. Dans leur rapport conjoint<sup>7</sup> de la FTC et DOJ ont clairement identifié un besoin criant d'élargir la protection des réparations pour protéger la concurrence sur le marché, les petites entreprises et le choix des consommateurs. Les deux organismes ont également exprimé leur appui à une « exemption supplémentaire pour permettre aux propriétaires de

---

<sup>5</sup> FICHE D'INFORMATION : Décret sur la promotion de la concurrence dans l'économie américaine, Maison-Blanche.

<sup>6</sup> FACT SHEET: Executive Order on Promoting Competition in the American Economy, The White House.

<sup>7</sup> Joint Comment of the United States Department of Justice and Federal Trade Commission Regarding Exemptions to Permit Circumvention of Access Controls on Copyrighted Works, The Federal Trade Commission, March 14, 2024

véhicules, ou à l'atelier de réparation de leur choix, d'accéder, de stocker et de partager les données opérationnelles des véhicules » nécessaires aux réparations, le tout sans sacrifier la sûreté et la sécurité<sup>8</sup>.

## AU CANADA

Les consommateurs canadiens partagent les mêmes préoccupations que leurs voisins du sud sur cette question, car des pratiques anticoncurrentielles similaires sont répandues au Canada.

Un sondage réalisé par Abacus Data à l'été 2021 a révélé que 94 % des Canadiens estiment que les consommateurs devraient avoir la possibilité de faire entretenir leur véhicule dans l'établissement de leur choix. De plus, 83 % des Canadiens croient que les constructeurs automobiles devraient être légalement tenus de partager les données des véhicules avec les ateliers de réparation indépendants pour leur permettre de réparer les véhicules de manière efficace. En outre, plus de 75 % des Canadiens ont indiqué qu'ils seraient moins enclins à acheter un véhicule, ou qu'ils éviteraient simplement d'en acheter un, s'ils étaient contraints de le faire réparer uniquement chez un concessionnaire. Cependant, seulement 32 % des Canadiens savent que les constructeurs automobiles conservent la propriété des données de leurs véhicules.

En réponse à ces préoccupations, l'AIA Canada a lancé la campagne « Votre voiture, vos données, votre choix » à la fin de l'année 2020. Cette campagne comprend une pétition exhortant le gouvernement fédéral à légiférer sur les questions cruciales de la propriété et de la portabilité des données, qui sont des composantes essentielles du droit à la réparation. La campagne met en avant la nécessité de contrôler les données, d'obtenir le consentement, de garantir la transparence, la portabilité et des principes qui s'alignent avec l'agenda fédéral plus large sur les données et la confidentialité. Pour protéger le choix et le contrôle des consommateurs, il est impératif que le gouvernement du Canada étende ces principes afin de garantir que les propriétaires de véhicules aient un accès individuel et un contrôle sur les données de leur véhicule.

La pétition<sup>9</sup> pour cette campagne a été signée par près de 45 000 Canadiens en quelques mois seulement.

## ACCÈS AUX DONNÉES

À mesure que la technologie moderne s'intègre de plus en plus aux voitures que nous conduisons, la question de l'accès des consommateurs aux données automobiles devient de plus en plus cruciale. La technologie automobile actuelle peut être utilisée par les constructeurs pour restreindre l'accès à ces données importantes, en réservant cet accès exclusivement aux constructeurs et à leurs fournisseurs autorisés.

---

<sup>8</sup> [FTC and DOJ File Comment with the U.S. Copyright Office Supporting Renewal and Expansion of Exemptions Facilitating Consumers' and Businesses' Right to Repair Their Own Products | Federal Trade Commission](#)

<sup>9</sup> Canadiens : Demandez l'accès aux données de votre voiture et le contrôle de celles-ci, Association des industries de l'automobile (AIA) du Canada, 2020

Cela soulève des problèmes de confidentialité importants. Votre voiture en sait probablement beaucoup plus sur vous que vous ne le pensez, et la technologie actuelle est de plus en plus liée à vos appareils personnels, tel que votre téléphone, fournissant ainsi aux fabricants des données précieuses sur les propriétaires de voitures et leurs comportements. Comme pour toute industrie impliquant des données personnelles, les consommateurs de voitures devraient avoir la possibilité d'accéder à leurs données et de les contrôler comme bon leur semble.

Il est important de comprendre que le droit à la réparation n'est pas lié aux données générées par les automobiles qui sont de nature résolument personnelle, telles que les données de localisation ou les données relatives aux dispositifs de divertissement. Les données en question dans cette discussion concernent strictement le diagnostic, la réparation et l'entretien des véhicules à moteur. Cette nuance est importante à garder à l'esprit, en particulier lorsqu'il s'agit d'analyser les questions de vie personnelle des propriétaires de véhicules.

Cela dit, en limitant l'accès à ces données, les constructeurs automobiles forcent effectivement les consommateurs canadiens à se tourner vers un nombre limité de prestataires de services autorisés qui disposent des outils nécessaires pour accéder à ces données. Avoir accès aux données de leur voiture donnerait aux Canadiens plus de liberté pour choisir qui entretient leur véhicule et à quel coût, ce qui pourrait potentiellement leur permettre de réaliser des économies considérables.

Pour les familles canadiennes qui peinent déjà à joindre les deux bouts avec des paiements de voiture élevés, les réparations à faible coût leur permettent de mieux gérer les dépenses liées à la possession de leur véhicule. Les Canadiens paient jusqu'à 50 % de plus pour faire réparer leur voiture avec des pièces d'origine qu'avec des pièces de rechange sécuritaires ou recyclées.

En contrôlant qui peut accéder à vos données, les constructeurs automobiles empêchent les consommateurs de se rendre chez un garage local pour faire réparer leur voiture à un prix inférieur à celui d'un concessionnaire, ce qui signifie moins d'argent dans leur poche en cas d'imprévu.

Plus de choix pour les consommateurs entraînera également plus de succès pour les petites entreprises indépendantes, notamment celles dirigées par des personnes de couleur et celles situées dans les communautés rurales et éloignées. La présidente de la FTC, Lina Khan, a souscrit à cette affirmation lors de l'audience du *House Energy and Commerce Committee*, en déclarant que les restrictions de réparation excessives ont un effet très préjudiciable sur les communautés de couleur et les communautés marginalisées en particulier. Elle a souligné que le type de législation envisagé pourrait largement contribuer à garantir que les fabricants ne puissent pas contrôler indûment les données d'une manière qui limite notre capacité à réparer nos propres voitures.<sup>10</sup>

Lors des audiences de la FTC, celle-ci a conclu que les commentaires et les données reçus ne pouvaient pas contester les arguments selon lesquels les restrictions de réparation ont un impact sur les prix payés par les consommateurs, comme l'ont démontré les groupes en faveur du droit à la réparation, y compris LKQ.

---

<sup>10</sup> FTC Chair at the House Energy & Commerce Committee

## DROIT À LA RÉPARATION, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES VÉHICULES

Nous sommes conscients que la question du vol de véhicules a été au centre des préoccupations des législateurs ces derniers mois. Bien que nous reconnaissons que le vol de véhicules est un problème qui doit être résolu, l'industrie du marché secondaire rejette les tactiques alarmistes déployées par les constructeurs pour limiter l'accès aux données de réparation. Face à la hausse des vols de véhicules, la responsabilité de l'industrie est cruciale. Les affirmations des constructeurs selon lesquelles l'octroi de droits de réparation aggraverait les vols détournent l'attention des vulnérabilités qui leur incombent.

Le droit à la réparation garantit aux techniciens l'accès aux données essentielles pour le diagnostic et l'entretien. Si cet accès compromettait la sécurité, cela signifierait que le véhicule manquait de mesures de sécurité adéquates dès sa conception. En rejetant la faute sur des facteurs externes, les constructeurs détournent l'attention de leurs propres lacunes dans la protection de leurs produits contre le vol et l'accès non autorisé. Les constructeurs partagent des informations de réparation depuis des décennies avec de bons résultats. L'élaboration de politiques fondées sur des preuves est essentielle pour traiter les véritables préoccupations en matière de sécurité.

Nous encourageons vivement les législateurs de tous les partis à collaborer avec l'industrie du marché secondaire pour trouver des solutions visant à contrer le vol de véhicules tout en promouvant le droit à la réparation, et ce, pour bénéfice des consommateurs à travers le pays.

### PROJET DE LOI C-244

Au fond, nous comprenons que le projet de loi C-244 vise à avoir un objectif et un effet similaires à ceux de la réglementation adoptée le 28 octobre 2018 par le Bureau du droit d'auteur des États-Unis, intitulée *Exemption to Prohibition on Circumvention of Copyright Protection Systems for Access Control Technologies*<sup>11</sup>.

Nous comprenons que l'objectif du projet de loi C-244 est de modifier la Loi sur le droit d'auteur (LDA) en veillant à ce que la section traitant des mesures de protection technologiques couvre désormais spécifiquement la notion de programmes informatiques. L'article 1 du projet de loi C-244 atteint cet objectif en ajoutant les termes « *or computer program* » et « *including a computer program* » lorsqu'il est fait référence, respectivement, aux définitions des termes « *circumvention* » et « *technological protection measures* » qui régissent le champ d'application de l'article 41 de la LDA. À première vue, nous comprenons que l'intention du législateur est ici

---

<sup>11</sup> <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2018-10-26/pdf/2018-23241.pdf>

d'étendre le champ d'application de l'article 41 aux « verrous numériques ». À notre avis, l'article 1 du projet de loi C-244 y parviendra avec succès.

### **Recommandation 1**

LKQ Corporation recommande l'adoption de l'article 1 du projet de loi C-244 tel qu'il est rédigé.

L'article 2 du projet de loi C-244 propose d'ajouter un nouvel article 41, 121 à la LDA, qui, en complément de l'article 1 du projet de loi, introduit une nouvelle exception aux mesures de protection technologiques. Cette nouvelle exception s'appliquera au contournement d'un programme informatique lorsque ce contournement a pour but de diagnostiquer, d'entretenir ou de réparer un produit dans lequel le programme est intégré. L'article 2 permettra également aux fournisseurs de produits ou de services permettant le contournement mentionné ci-dessus de commercialiser ou de distribuer de tels produits ou services. Par conséquent, en substance, l'adoption de cette disposition permettra au consommateur, soit par lui-même, soit par l'intermédiaire d'un tiers qu'il aura mandaté à cette fin, de contourner les verrous numériques mis en place par un fabricant d'origine afin de procéder à la réparation d'un véhicule à moteur sans enfreindre la LDA. En ce sens, LKQ estime que cette disposition fait progresser le droit à la réparation pour les Canadiens.

### **Recommandation 2**

LKQ Corporation recommande l'adoption de l'article 2 du projet de loi C-244 tel qu'il est rédigé.

## **LES CONSOMMATEURS CANADIENS ONT BESOIN DU PROJET DE LOI C-244... ET PLUS ENCORE**

Il est clair que le projet de loi C-244 est un outil chirurgical pour les législateurs. Il constitue un élément important du droit à la réparation pour les Canadiens.

Cependant, il convient de noter qu'il reste un outil unidimensionnel, axé sur la seule question des verrous numériques. Le droit à la réparation dans le secteur automobile est une question multidimensionnelle. De plus, l'industrie est soumise à des changements technologiques si rapides que l'expérience de la dernière décennie a démontré que même les initiatives volontaires, telles que *The Canadian Automotive Service Information Standard* (Accord CASIS), sont fondamentalement inefficaces pour garantir un instrument durable de protection des consommateurs dans notre industrie. LKQ profite de cette soumission pour indiquer que les accords volontaires tels que le CASIS ne constituent pas une option acceptable pour la mise en œuvre d'un véritable droit à la réparation dans le secteur automobile canadien. Cet instrument est de nature dépassée et ne peut pas être réformé à la lumière de l'évolution technologique de notre industrie. C'est pourquoi nous croyons que, dans ce cas, la seule façon pour les Canadiens de protéger leurs intérêts en tant que consommateurs est par le biais de la législation; ce qui

signifie maintenir et restaurer un environnement concurrentiel sain dans l'industrie de la réparation et de l'entretien automobile.

En ce sens, contrairement à un accord volontaire, l'adoption du projet de loi C-244 sera un pas décisif dans la bonne direction.

Cela dit, comme c'est le cas aux États-Unis depuis 2018, nous soumettons au Comité que l'action législative doit aller bien au-delà de la question des verrous numériques si l'on veut que les Canadiens soient correctement protégés. En réalité, la véritable menace pour les consommateurs dans le domaine des réparations et de l'entretien des véhicules est, en l'absence d'un régime législatif spécifique à cette question, les innovations technologiques croissantes qui poussent naturellement l'industrie vers un système fermé contrôlé par les fabricants d'équipements d'origine et leurs réseaux de concessionnaires. Cela est d'autant plus vrai que ce contrôle est désormais acquis par le biais de la gestion des données dans le *cloud*. Comme les fabricants peuvent obtenir un accès exclusif à des données critiques, les acteurs du marché secondaire sont de facto exclus du système. Ainsi, il reste possible pour les fabricants de contourner les dispositifs visant ces verrous numériques et, à notre avis, c'est pourquoi il est également crucial que les législateurs prennent acte de ce phénomène et combrent le vide juridique qui en résulte en légiférant le plus rapidement possible.

## LA LOI SUR LA CONCURRENCE

LKQ estime qu'un véritable droit à la réparation dans le secteur automobile ne sera pas atteint sans que les législateurs mobilisent l'outil législatif pour maintenir une concurrence saine au Canada, c'est-à-dire des modifications à la Loi sur la concurrence. Il est important de rappeler que la question de la concurrence est en effet la question centrale du droit à la réparation. Il est donc attendu que les législateurs devront intervenir à ce sujet, du moins s'ils espèrent ne pas esquiver leur responsabilité d'agir en matière de droit à la réparation. Nous croyons que les législateurs ont le devoir de faire preuve de cohérence et qu'ils doivent immédiatement prendre des mesures pour modifier la Loi sur la concurrence.

### Recommandation 3

LKQ Corporation recommande que des amendements parallèles à la Loi sur la concurrence soient intégrés au projet de loi C-244 afin de prévoir l'inclusion d'un régime spécifique de droit à la réparation pour le secteur du diagnostic, de la réparation et de l'entretien automobile. Cette inclusion devrait être considérée comme une étape nécessaire pour les législateurs qui, autrement, n'auraient pas réussi à offrir aux Canadiens un véritable droit à la réparation de leurs véhicules.

## LA NÉCESSITÉ D'UN RÉGIME LÉGISLATIF SPÉCIFIQUE POUR LE SECTEUR DE L'AUTOMOBILE

Premièrement, comme mentionné ci-dessus, LKQ exhorte les législateurs à s'éloigner de l'ancien modèle de réglementation volontaire de l'industrie du diagnostic, de la réparation et de l'entretien

automobile, car le temps et l'innovation technologique ont démontré à la fois son obsolescence et l'impossibilité de le réformer.

Deuxièmement, LKQ soutient le projet de loi C-244 qui aborde efficacement la question des verrous numériques, mais qui ne crée pas un véritable régime de droit à la réparation pour le secteur du diagnostic, de la réparation et de l'entretien automobile.

Troisièmement, LKQ considère que l'adoption de certains amendements déjà proposés devant le Comité de la Chambre des communes, par exemple par AIA Canada et inspirés du projet de loi C-231—Loi modifiant la Loi sur la concurrence (réparation de véhicules) - parrainé par le député de Windsor-Ouest, M. Brian Massé, sont également des initiatives très souhaitables. Cependant, nous croyons également que l'adoption de cette législation laisserait tout de même un régime de droit à la réparation incomplet pour le secteur du diagnostic, de la réparation et de l'entretien automobile.

En effet, dans le cas du projet de loi C-231, nous comprenons que l'établissement d'un régime de droit à la réparation est confié au commissaire de la concurrence qui, de sa propre initiative, pourrait renvoyer à une question de droit à la réparation dans le secteur du diagnostic, de la réparation et de l'entretien automobile au Tribunal de la concurrence. Le Tribunal pourrait alors, après examen de la question, rendre une ordonnance exigeant qu'un fabricant d'origine fournisse l'accès aux informations de diagnostic et de réparation ainsi qu'aux pièces de rechange à la partie à qui le droit de réparation est refusé. Sans aucun doute, l'adoption d'une telle législation aiderait à combler le vide juridique créé par les évolutions technologiques dans l'industrie automobile. LKQ recommande donc l'adoption rapide d'une telle disposition qui constituerait, selon nous, un pas de plus dans la bonne direction pour le législateur.

Bien que le projet de loi C-59 tente de résoudre le problème de la concurrence en offrant le droit de recourir à un tribunal afin d'accroître le droit à la réparation au pays et d'obtenir un meilleur accès aux informations de réparation, aux logiciels, aux outils ou aux documents, il ne résout pas le problème de manière fondamentale et reste très limité.

#### **Recommandation 4**

Dans le cas où les législateurs ne considéreraient pas rapidement l'adoption d'un régime législatif pour le droit à la réparation dans le secteur du diagnostic, de la réparation et de l'entretien automobile, LKQ recommande l'adoption rapide des amendements à la Loi sur la concurrence inspirés par le projet de loi C-231. LKQ souligne que, bien que cette législation présente l'avantage de combler une partie du vide juridique omniprésent dans ce domaine, de tels amendements ne pourraient pas offrir aux Canadiens un droit à la réparation complet, prévisible et abordable. Dans ce contexte, ces amendements devraient être accompagnés d'un régime législatif spécifique pour le droit à la réparation.

Cela dit, si un tel régime était adopté seul, il risquerait de soumettre le droit à la réparation des Canadiens à des retards procéduraux potentiellement importants et donc à des coûts significatifs pour les parties concernées. De plus, il n'est pas impossible qu'un tel régime génère un droit à la réparation asymétrique, car celui-ci serait essentiellement fondé sur une évaluation *ad hoc* par le Tribunal et son activité jurisprudentielle. D'un point de vue commercial et des investissements, cette approche présente l'inconvénient majeur de réduire la prévisibilité des droits et obligations des parties concernées. Nous réitérons donc que seul un régime législatif spécifique qui codifie de manière claire et explicite les éléments du droit à la réparation dans le secteur du diagnostic, de la réparation et de l'entretien automobile permettra de garantir aux Canadiens un droit à la réparation complet.

## **POUR UN CADRE LÉGISLATIF SUR LE DROIT À LA RÉPARATION**

Comme le démontre cette soumission, pour offrir un véritable droit à la réparation aux Canadiens dans le secteur du diagnostic, de la réparation et de l'entretien automobile, les législateurs doivent s'engager à codifier ce droit par le biais d'une législation fondée sur un ensemble de principes. LKQ estime que ces principes devraient être les suivants :

- **La nécessité de maintenir la concurrence grâce à l'accès aux données :** La réparation et l'entretien des véhicules à moteur au Canada nécessitent l'accès à une grande quantité de données générées par les véhicules, ainsi qu'à des logiciels. Les consommateurs canadiens et leurs représentants doivent avoir accès aux données générées par les véhicules et aux pièces de rechange nécessaires pour maintenir le choix des consommateurs et l'accès à des prix compétitifs ;
- **Compatibilité entre la sécurité et la concurrence :** La cybersécurité et la sécurité sont des préoccupations légitimes qui ne sont pas mutuellement exclusives par rapport aux impératifs du droit à la réparation. Les fabricants d'équipement d'origine (FEO) ne doivent pas utiliser des prétextes technologiques ou juridiques non fondés pour bloquer la transmission de données, car cela entraverait la capacité du consommateur ou de son représentant à accéder aux données générées par leur véhicule ou à accéder à une pièce de rechange ;
- **Le droit aux données décryptées :** Un fabricant de pièces de rechange, un atelier de remorquage ou de réparation indépendant, leurs distributeurs et prestataires de services doivent pouvoir accéder aux informations et aux outils de réparation essentiels pour réparer un véhicule. Les consommateurs ou leurs représentants doivent pouvoir diagnostiquer, réparer et entretenir un véhicule à moteur de la même manière que tout fabricant d'équipement d'origine ou concessionnaire. Ces tâches doivent être effectuées par les fournisseurs du marché secondaire sans restriction ou limitation (y compris sans redevance, licence ou restriction sur l'utilisation du véhicule) sur l'accès aux informations et à la technologie. À cette fin, tout dispositif de réparation et d'entretien FEO associé à un véhicule doit permettre le décryptage des données générées par le véhicule, ce qui permet au consommateur ou à son représentant d'accéder aux données nécessaires générées par le véhicule ;

- **Le droit à l'accès aux données standardisé :** Dans le cas où un véhicule à moteur utilise une technologie de stockage sans fil, basée sur le *cloud* ou sur la télématique pour générer des données, le fabricant d'origine doit rendre ces données accessibles au consommateur ou à son représentant. Ces données doivent être transmises sous une forme standardisée, directement utilisable par le consommateur ou son représentant ;
- **Le droit à un accès non discriminatoire aux données :** Un FEO doit fournir toutes les informations et tous les outils de réparation essentiels liés aux véhicules à moteur qu'il fabrique à un coût qui soit équitable, raisonnable et non discriminatoire pour les concessionnaires du marché secondaire ;
- **Interdiction des déclarations trompeuses ou omissions :** En dehors des rappels de véhicules et des réparations sous garantie, un fabricant d'origine ne doit pas, dans ses procédures de réparation ou d'entretien, ses recommandations, ses bulletins d'information, ses manuels ou autres guides de service destinés aux consommateurs ou aux réparateurs professionnels, suggérer qu'une marque ou un fabricant particulier de pièces, d'outils ou d'équipements est recommandé. Les FEO devraient plutôt inclure une déclaration dans les documents ci-dessus indiquant que les consommateurs ou leurs représentants peuvent utiliser les pièces, outils et équipements de leur choix pour ces réparations et devraient examiner attentivement leurs options à cet égard ;
- **Gestion centralisée, indépendante et supervisée de la transmission des données :** Pour gérer les données de réparation et d'entretien générées et accumulées par les véhicules au Canada (qu'elles soient stockées localement ou à distance), le gouvernement doit désigner une entité indépendante chargée du mandat d'administrer une plateforme d'inventaire et d'analyse de données standardisée. Cette entité devrait être composée de représentants des différents acteurs de l'industrie, y compris les fabricants et distributeurs de pièces, les prestataires indépendants de services de télématique et de réparation, ainsi que les constructeurs de véhicules. Cette entité sera responsable de la gestion de l'accès sécurisé aux données générées par les véhicules, en s'appuyant sur toutes les normes internationales et nationales applicables. Elle sera également chargée de la gestion des demandes légitimes de transmission de données, de la standardisation et de l'harmonisation des données, ainsi que de la résolution des différends.

Les principes ci-dessus sont fondés sur l'approche utilisée dans l'*American Repair Act*<sup>12</sup> présentés à la Chambre des représentants des États-Unis le 2 février 2022. Cette initiative a été spécifiquement conçue pour répondre aux enjeux technologiques du secteur automobile. Elle appelle à la codification d'un régime spécifique aux questions de diagnostic, de réparation et d'entretien automobile. LKQ estime qu'il s'agit de l'approche privilégiée dans un contexte en évolution, tel que le contexte canadien actuel.

À notre avis, en ce qui concerne le secteur du diagnostic, de la réparation et de l'entretien automobile, une approche inspirée ou similaire à l'*American Repair Act* nous semble être la meilleure manière de répondre aux impératifs et aux engagements du gouvernement du Canada,

<sup>12</sup> <https://www.congress.gov/bill/117th-congress/house-bill/6570/text>

comme mentionné dans la lettre de mandat du ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, puisque cette approche couvre tous les aspects du droit à la réparation dans notre domaine.

Il s'agit également de l'approche la plus bénéfique pour la classe moyenne canadienne, car elle permettra de mieux contenir la flambée de l'inflation dans ce secteur de l'économie canadienne.

Cette approche réduira également le risque d'impacts négatifs sur la diversité économique du Canada. Il est nécessaire de rappeler ici que des milliers de PME canadiennes qui font partie du marché secondaire de l'automobile (ateliers de réparation indépendants, distributeurs de pièces, etc.) sont les premières victimes du vide juridique qui prévaut actuellement dans le secteur du diagnostic, de la réparation et de l'entretien automobile. Il est clair pour nous que laisser la situation se détériorer mènera inévitablement à une diminution du nombre de points de service accessibles à travers le pays et à un engorgement préjudiciable des réseaux de concessionnaires FEO. Cela obligera un nombre croissant de Canadiens à parcourir de plus grandes distances pour faire réparer leurs voitures (avec les conséquences environnementales que cela implique) et alimentera à son tour une résurgence des pressions inflationnistes dans le secteur, étant donné la réduction de l'offre de services.

Enfin, en veillant à ce que le marché secondaire de l'automobile reste en bonne santé au Canada et qu'il ne soit pas progressivement exclu des options disponibles pour les consommateurs (ce qui, sans intervention, tendra inévitablement à se limiter aux FEO et à leurs réseaux de concessionnaires), le législateur maximisera en même temps le niveau de recyclage des pièces au sein de l'industrie et mettra en œuvre les principes clés d'une économie durable et circulaire.

## CONCLUSION

LKQ soutient pleinement le projet de loi C-244, qui représente une première étape importante pour garantir le droit à la réparation dans l'industrie automobile canadienne, en particulier en ce qui concerne les verrous numériques. Cependant, ce projet de loi n'est que le début. Un cadre législatif plus large est nécessaire pour s'assurer que les consommateurs conservent l'accès aux outils et aux données de réparation essentielle, tout en promouvant la concurrence et en protégeant les petites entreprises du secteur du marché secondaire.

Nous exhortons les sénateurs à soutenir l'élargissement du projet de loi C-244 et, surtout, à plaider pour le développement d'une législation complète et autonome sur le droit à la réparation. Cette législation devrait garantir que tous les réparateurs, y compris les garages indépendants, bénéficient d'un accès non discriminatoire aux données essentielles générées par les véhicules, tout en respectant les normes de cybersécurité et de protection de la vie privée. En établissant des règles claires pour l'accès aux données, le Canada pourra promouvoir la concurrence, l'innovation et l'accessibilité financière pour les consommateurs.