



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent de l'industrie et de la technologie

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 042

Le lundi 31 octobre 2022

Président : M. Joël Lightbound



Comité permanent de l'industrie et de la technologie

Le lundi 31 octobre 2022

• (1100)

[Traduction]

Le président (M. Joël Lightbound (Louis-Hébert, Lib.)): La séance est ouverte. Bonjour, tout le monde.

Bienvenue à la 42^e réunion du Comité permanent de l'industrie et de la technologie de la Chambre des communes.

[Français]

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par la Chambre le mercredi 5 octobre, le Comité se réunit pour entamer l'étude du projet de loi C-244, Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur (diagnostic, entretien et réparation).

La réunion d'aujourd'hui se déroule de façon hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre le jeudi 23 juin.

Pour commencer cette étude, nous entendons le député de Richmond-Centre, M. Wilson Miao.

Sans plus tarder, cher collègue, je vous cède la parole. Vous disposez de cinq à dix minutes pour nous parler de votre projet de loi.

[Traduction]

M. Wilson Miao (Richmond-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les membres du Comité permanent de l'industrie et de la technologie de m'accueillir aujourd'hui pour parler de mon projet de loi d'initiative parlementaire, le projet de loi C-244, Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur aux fins de diagnostic, d'entretien et de réparation.

Je serais honoré de voir ce projet de loi adopté à l'unanimité à la Chambre. Je tiens à remercier tous ceux et celles qui l'ont appuyé et grâce à qui on en discute et on l'étudie aujourd'hui en comité permanent.

Ce projet de loi a déjà été déposé lors de la dernière législature par le député de Cambridge, qui est maintenant secrétaire parlementaire de la ministre de la Défense nationale. Je profite de l'occasion pour le remercier de son travail.

Il faut reconnaître l'importance de ce projet de loi et savoir qu'il pourrait être avantageux pour tous les consommateurs au Canada. On ne dira jamais assez tout l'effet qu'il aura sur les Canadiens, les consommateurs et notre environnement.

La Loi sur le droit d'auteur, dans sa forme actuelle, déborde de sa portée par l'interprétation qu'on en fait. Le projet de loi C-244 répond à des préoccupations qui sont de plus en plus fréquentes dans le monde d'aujourd'hui. Dans notre vie quotidienne, nous comptons de plus en plus sur des produits numériques pour obtenir des services courants, mais en même temps, l'obsolescence programmée

réduit de façon spectaculaire la durée de vie réelle de l'électronique, ce qui finit par coûter plus cher aux consommateurs et peser plus lourd sur notre environnement.

La raison d'être du droit d'auteur est de protéger la propriété intellectuelle et l'œuvre originale de son créateur, non d'empêcher le droit de réparer même si rien n'est copié ou distribué. La Loi sur le droit d'auteur actuelle contient des dispositions qui rendent extrêmement difficile à quiconque de réparer légalement un produit, quand elles ne l'empêchent pas totalement. C'est ainsi que les Canadiens n'ont pas de solutions de rechange pour faire réparer et souvent pas d'autre choix que de jeter leur nouvel achat à cause d'une petite défectuosité ou d'un dommage mineur.

À mesure que la technologie se perfectionne, on y intègre des mesures techniques de protection, ou MTP, habituellement sous la forme d'une restriction technique, pour barrer l'accès à l'œuvre originale. Il peut d'agir d'un verrou numérique, d'un code chiffré ou même d'une vis de conception spéciale. On en trouve dans les machines lourdes, depuis les tracteurs jusqu'aux scooters électriques, dans les téléphones portables et jusque dans des appareils médicaux qui sauvent des vies humaines. Ce ne sont là que quelques exemples des nombreux produits qui ont une MTP intégrée.

Il y a des exceptions, comme la Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles, un accord volontaire conclu en 2009 dans l'industrie automobile qui garantit que les constructeurs et les concessionnaires donnent accès à l'information sur l'entretien et les réparations aux ateliers de mécanique automobile partout au Canada.

Il est illégal de contourner une MTP. Ce projet de loi fait en sorte que tout contournement dans le seul but de diagnostiquer, d'entretenir et de réparer un produit ne contrevienne pas à la Loi sur le droit d'auteur.

Compte tenu des restrictions qu'impose actuellement la Loi sur le droit d'auteur au Canada, le projet de loi C-244 modifierait la définition d'une mesure technique de protection en l'appliquant au logiciel et au programme d'ordinateur intégrés au produit, de sorte que le consommateur puisse contourner la MTP aux seules fins de diagnostic, d'entretien et de réparation. Le consommateur canadien redevient maître du produit qu'il achète.

Le projet de loi C-244 est important parce qu'il règle un élément de responsabilité fédérale avant que toute loi sur le droit à la réparation puisse s'appliquer au Canada. Il ne réécrit pas la Loi sur le droit d'auteur, mais sans lui, toute autre loi ou modification par voie de règlement n'aura pas l'effet souhaité et on ne pourra pas contourner les MTP pour faire réparer des produits. Quiconque décide de contourner une MTP à l'heure actuelle peut s'attendre à en subir les conséquences juridiques.

Il est temps de redonner aux Canadiens une certaine emprise sur les produits qu'ils achètent. Ils devraient avoir le droit de les faire réparer. Avec ce projet de loi, nous travaillons à un avenir plus vert en réduisant les déchets dans nos sites d'enfouissement et en prolongeant la durée de vie des produits.

J'ai hâte d'entendre vos commentaires et de répondre à vos questions.

Je serai très heureux de discuter de tout amendement visant à prévenir des conséquences imprévues et à renforcer la durabilité et l'efficacité du projet de loi.

• (1105)

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Miao. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Pour ouvrir le débat, nous donnons la parole à M. Williams, qui dispose de six minutes.

M. Ryan Williams (Baie de Quinte, PCC): Merci, monsieur le président.

Je tiens d'abord à remercier M. Miao de présenter ce projet de loi. Nous sommes tous d'accord pour dire qu'une économie circulaire, qui permet au plus grand nombre possible d'entreprises de se faire concurrence, est une excellente chose.

J'ai quelques questions à vous poser ce matin, monsieur.

Je vais commencer par les garanties. Vous parlez du contournement des mesures techniques de protection et de faire en sorte que les entreprises ne puissent pas s'y soustraire en vertu de la Loi sur le droit d'auteur. Qu'en est-il des garanties? Une entreprise accorde une garantie sur un produit, mais en cas d'altération du produit ou de contournement d'une MTP, elle peut annuler cette garantie. Est-ce que votre projet de loi tient compte de cela? Que pouvons-nous faire à ce sujet?

M. Wilson Miao: Je vous remercie de vos commentaires et, bien sûr, de vos questions.

En ce qui concerne les garanties, il en a justement été question hier avec un de mes électeurs qui m'interrogeait sur le projet de loi et qui me disait combien c'était important. Il a acheté récemment un ordinateur portable Microsoft Surface Pro, qui s'est brisé durant la période de garantie. Il l'a rapporté au magasin, mais Microsoft a refusé d'honorer la garantie parce qu'il y avait des marques d'altération sur l'appareil.

J'estime que tant que le consommateur a des options pour le faire réparer dans un atelier — pas nécessairement un atelier autorisé, mais chez un technicien qui connaît son affaire —, il a le droit de le faire. En même temps, c'est au fabricant de déterminer s'il y a lieu ou non de modifier la garantie qu'il accorde au consommateur pour que la durée de vie du produit puisse aussi être prolongée.

• (1110)

M. Ryan Williams: Monsieur Miao, je regarde ce qui s'est fait aux États-Unis — parce qu'ils ont des lois à ce sujet — et ce que nous pouvons faire au Canada. Est-ce que nous devons agir sous le régime de la Loi sur le droit d'auteur, ou bien y a-t-il autre chose que nous devons examiner pour tenir compte des deux aspects de la situation?

Le premier concerne les garanties et les protections légales qu'elles apportent aux fabricants, et le deuxième, l'application des règles. Ou bien nous les appliquons, ou bien nous modifions la loi pour permettre à un tiers de se prévaloir d'une garantie pour un concurrent ou pour une entreprise. Par exemple, Tesla est connue aux États-Unis pour interdire aux autres de travailler sur ses systèmes, mais ce n'est pas appliqué. Ce n'est pas respecté, il n'y a pas d'intervention des autorités ni de sanction pour ceux qui passent outre à cette interdiction.

M. Wilson Miao: En ce qui concerne cette partie-là, je dirais qu'une garantie relève normalement de la Loi sur la protection du consommateur. Sans ce projet de loi, aucune autre loi ne pourrait entrer en jeu, parce qu'il s'agit de déjouer de quelque façon une mesure technique de protection — qu'il y ait garantie ou non — aux fins de la réparation.

Il y a certaines exceptions, dont on pourra discuter plus tard après que...

M. Ryan Williams: Je pense que c'est valable, pour commencer à tout le moins. Je ne suis pas sûr, cependant, que ce projet de loi règle le problème. Je pense qu'il ne va pas disparaître.

Mais à mon avis, dans l'économie circulaire, il y aura des tiers qui pourront travailler en dehors des garanties. Il y a certainement quelqu'un dans l'économie circulaire qui pourrait examiner un produit — que ce soit un téléphone cellulaire ou une voiture — en dehors de toute garantie et être encore en mesure de le réparer. Je pense que ce projet de loi fait l'affaire. Je ne suis pas certain que nous puissions contourner la garantie lorsqu'elle est en vigueur, simplement à cause des ramifications juridiques.

Voici ma deuxième question: est-ce que nous avons tenu compte de nos principaux partenaires commerciaux — les États-Unis, le Mexique, l'Union européenne — et est-ce que ce projet de loi est conforme à l'ACEUM et à l'AECG?

M. Wilson Miao: En ce qui concerne l'ACEUM, il y a certaines interdictions qui s'en viennent actuellement pour empêcher le contournement des mesures techniques de protection. À l'échelle mondiale, de nombreux États américains — je crois qu'il y en a 20 à l'heure actuelle — étudient ou élaborent une loi-cadre sur le droit à la réparation, comme le font nos partenaires commerciaux de l'Union européenne et de l'Australie. Ce seront des questions importantes à étudier une fois qu'on aura modifié cette partie de la Loi sur le droit d'auteur. Toute exception proposée peut aussi faire l'objet d'un amendement visant à renforcer davantage le cadre législatif du droit à la réparation.

M. Ryan Williams: Par votre entremise, monsieur le président, j'aimerais demander à M. Miao si nous avons des chiffres sur les marchés que ce projet de loi va toucher — des chiffres à jour sur le potentiel de croissance dans la réparation et l'entretien d'appareils électroniques par des tiers. Avons-nous les chiffres actuels du marché de la réparation et de l'entretien par les fabricants d'origine? Connaissions-nous le potentiel économique de ce projet de loi à ce jour?

M. Wilson Miao: Je n'ai pas ces chiffres sous la main. Il est certain que chez les fabricants d'origine et dans le marché secondaire, il y a des demandes d'accès à certaines pièces et à certains renseignements pour aider les fabricants ou les producteurs et pour aider aux réparations.

M. Ryan Williams: J'ai une dernière question, monsieur le président.

Le président: Veuillez répondre brièvement.

M. Ryan Williams: Vous avez dit que des États légifèrent à ce sujet aux États-Unis. Nous avons des provinces qui font de même au Canada. Comment ce projet de loi va-t-il fonctionner avec les provinces?

M. Wilson Miao: D'après ce que je comprends, il y a eu des lois qui se sont appliquées à l'échelon provincial. Cependant, la plupart sont tombées à cause de la difficulté à contourner les MTP.

M. Ryan Williams: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Erskine-Smith, qui dispose de six minutes.

• (1115)

M. Nathaniel Erskine-Smith (Beaches—East York, Lib.): Merci beaucoup.

Vous avez fait un excellent travail en nous renvoyant ce projet de loi. J'espère que nous pourrions le renforcer dans la mesure du possible.

Je veux commencer simplement.

À votre avis, quels secteurs seraient le plus touchés par une loi comme celle-ci?

M. Wilson Miao: À la vitesse où la technologie progresse aujourd'hui, je pense que ce projet de loi touchera tous les secteurs du pays. Les consommateurs ont un choix beaucoup plus grand de produits électroniques. En même temps, ces produits viennent avec de nombreuses restrictions d'accès, dont j'ai parlé, comme les MTP, qui empêcheront les consommateurs d'accéder à la propriété intellectuelle ou aux œuvres des créateurs originaux, et qui limiteront par le fait même leur droit à la réparation.

M. Nathaniel Erskine-Smith: Au cours de notre étude, nous entendrons, j'en suis certain, des opinions très favorables au projet de loi. Je m'attends à ce qu'on nous fasse part aussi de certaines préoccupations. Vous qui parrainez ce projet de loi, vous travaillez évidemment en étroite collaboration avec Bryan May, qui nous l'a présenté la première fois lors de la dernière législature.

D'après vous, quelles sont les principales objections, et comment pouvons-nous le mieux y répondre?

M. Wilson Miao: Cette modification de la Loi sur le droit d'auteur vise à encadrer de façon substantielle le droit à la réparation. Si nous ne la faisons pas, il sera jugé illégal pour un consommateur ou un tiers d'effectuer des réparations.

Avant de pouvoir discuter d'autres mesures liées à la portée de la Loi, il faut absolument franchir cette étape pour que tout contournement de MTP ne soit pas considéré illégal ici, au Canada.

M. Nathaniel Erskine-Smith: De toute évidence, vous devez communiquer avec M. May, qui a dû mener sa propre consultation à ce sujet. Parmi les organisations que vous avez consultées, y en a-t-il que nous devrions inviter qui seraient en faveur du projet de loi? D'autre part, y en a-t-il qui auraient exprimé des préoccupations que nous voudrions aborder?

M. Wilson Miao: Merci.

Je crois que vous entendrez plusieurs témoins durant la deuxième heure de la réunion d'aujourd'hui, dont des représentants des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, de l'Association des industries de l'automobile du Canada et d'Associated Equipment

Distributors. J'ai parlé à certains d'entre eux et ils m'ont effectivement fait part de certaines préoccupations.

Cependant, je dois dire que toute industrie qui se soucie d'encadrer le droit à la réparation le fait dans la perspective d'offrir plus d'avantages au consommateur. Peu importe de quelle industrie nous parlons ici, différents producteurs dans de nombreux secteurs ont des préoccupations semblables quant à l'interdiction de contourner un verrou numérique sur l'appareil ou le produit que possède un consommateur. Si on veut lui ouvrir l'accès et qu'il puisse réparer, il faut apporter ce changement à la Loi sur le droit d'auteur avant de présenter d'autres mesures législatives.

M. Nathaniel Erskine-Smith: Votre projet de loi aborde de façon très précise et concrète une importante question de droits des consommateurs. Je suis certain que vous aurez affaire à des organisations qui viendront nous faire part de leurs objections, et je m'attends à en voir d'autres aussi qui voudront que le projet de loi aille plus loin.

C'est ce que nous vivons avec le député Carr au sujet de son projet de loi. Il s'est montré ouvert à certains amendements. Est-ce qu'il y a des amendements à votre projet de loi dont vous pourriez dire: « Peut-être qu'un ajustement de ce côté-là pourrait l'améliorer » ou « Je me suis posé la question, mais je n'ai pas pu y répondre dans le temps dont je disposais »? Y a-t-il moyen de renforcer ce projet de loi?

M. Wilson Miao: Bien sûr, je pense qu'il y a encore amplement lieu d'améliorer ce projet de loi. Par exemple, j'ai parlé à Stryker, une entreprise qui met au point des appareils médicaux, et sa plus grande crainte est qu'un profane se mette à jouer dans la machine et cause un décès. C'est critique.

Bien sûr, quand on parle d'amendements, il y a des exceptions à considérer en particulier, en raison d'autres conséquences qui pourraient survenir.

S'il est question de vie ou de mort, par exemple, nous nous retrouvons devant un dilemme. Pendant la pandémie, des techniciens n'ont pas pu entrer dans des établissements de santé pour réparer ou diagnostiquer un appareil médical. Que se passe-t-il dans ces circonstances?

Ce sont les situations dont nous devons tenir compte à mesure que nous avançons vers un cadre législatif du droit à la réparation.

• (1120)

M. Nathaniel Erskine-Smith: Merci beaucoup. Je comprends.

Merci de nous avoir présenté ce projet de loi. C'est extrêmement important pour les droits des consommateurs.

M. Wilson Miao: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Erskine-Smith.

Nous passons à M. Lemire, qui dispose de six minutes.

[Français]

M. Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Miao. Je vous félicite pour votre leadership et pour la confiance que vous démontrez en défendant votre projet de loi sur des aspects techniques. C'est toujours agréable de voir des députés prendre autant à cœur leur projet de loi.

L'article 41.21 de la Loi sur le droit d'auteur permet au gouverneur en conseil de prendre des règlements pour modifier certains aspects du cadre anticcontournement de la Loi, notamment en prévoyant d'autres exceptions aux règles anticcontournement.

Lorsqu'on veut permettre à une personne de contourner une mesure technique de protection, ou MTP, pour diagnostiquer, entretenir ou réparer un produit, en quoi inscrire cela dans une loi est-il une meilleure façon de faire que de procéder par voie de règlement? Pourquoi légiférer? Selon vous, pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas adopté de tels règlements?

[Traduction]

M. Wilson Miao: Je pense que les deux sont importants. C'est très important parce qu'à l'heure actuelle, il n'y a rien au Canada qui protège les droits des consommateurs et qui leur offre le choix de faire réparer au lieu de remplacer, ce qui nuit par ailleurs très gravement à notre environnement.

Ce projet de loi permettrait non seulement de contourner les MTP, mais il serait aussi bénéfique pour l'environnement, parce que les consommateurs font face à un très grand dilemme de nos jours, quand la plupart des appareils sont fabriqués avec une obsolescence programmée pour en limiter la durée de vie. Moi-même, j'ai déjà eu un produit que je pourrais facilement réparer avec une pièce que je pourrais trouver, mais seuls les concessionnaires autorisés l'ont en stock. Si vous l'obtenez d'ailleurs et que vous l'installez, l'appareil détecte quelque chose qui ne fait pas partie de l'original et vous dit que vous ne pouvez pas l'utiliser.

La plupart du temps, le consommateur décide qu'au lieu de le réparer, il va s'en procurer un neuf. Le vieux finit au dépotoir ou dans un pays du tiers monde qui n'a pas le privilège de démonter ces appareils ou de les recycler à d'autres fins.

[Français]

M. Sébastien Lemire: C'est effectivement le nœud du problème, et je vous remercie de votre leadership.

Votre projet de loi apporte aussi une notion très intéressante, soit la confirmation que nous avons le droit de réparer ou de faire réparer des biens qui nous appartiennent. Du coup, ce projet de loi libère les réparateurs, soit les mécaniciens ou les informaticiens, de poursuites pour atteinte au droit d'auteur.

Pensez-vous que votre projet de loi est particulièrement utile pour les gens qui demeurent en région, donc en milieu rural, où il est difficile de trouver des personnes autorisées à faire les réparations?

[Traduction]

M. Wilson Miao: Bien sûr.

Je peux vous donner un exemple dans les Prairies. Les agriculteurs ont besoin d'équipement lourd comme des tracteurs pour produire des denrées pour notre pays. Chaque fois qu'une réparation ou un diagnostic est nécessaire, ils doivent s'organiser pour amener le tracteur chez le plus proche concessionnaire autorisé. Non seulement cela coûte plus cher et cela prend plus de temps, mais cela affecte aussi le rendement de l'industrie agricole. Une simple réparation peut entraîner des conséquences à ce moment-là, parce que

l'équipement lourd comme un tracteur coûte des millions de dollars, et la moindre altération annule toutes les garanties qui viennent avec.

Dans ces circonstances, les agriculteurs ne seraient-ils pas justifiés de faire eux-mêmes les réparations, ou doivent-ils absolument se donner la peine d'amener leurs machines chez le concessionnaire?

• (1125)

[Français]

M. Sébastien Lemire: Il y a effectivement là un enjeu d'équité territoriale.

Que dites-vous aux fabricants ou aux concessionnaires d'automobiles en ce qui concerne votre projet de loi?

[Traduction]

M. Wilson Miao: Au cours de nos discussions avec des gens de l'industrie automobile, c'est la sécurité qui est ressortie comme une priorité absolue, ainsi que l'avancement de la technologie. L'importance de ce projet de loi découle du contexte de la Loi sur le droit d'auteur qui, au moment où elle a été adoptée, ne tenait pas compte de la programmation informatique liée à un produit. En l'occurrence, nous ne créons pas une loi uniquement pour notre usage immédiat, mais aussi pour des considérations futures.

Dans l'industrie automobile, les préoccupations sont nombreuses. Toutefois, avec l'entente volontaire en vigueur actuellement, les propriétaires de voitures ont tout loisir de faire réparer leurs véhicules à l'atelier du coin au lieu de se déplacer loin.

L'industrie automobile est certainement très préoccupée, mais je dirais qu'il est aussi important de considérer toutes les autres industries au Canada.

[Français]

M. Sébastien Lemire: Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lemire.

Je donne maintenant la parole à M. Masse pour six minutes.

[Traduction]

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président.

Bienvenue au Comité. Nous sommes heureux de vous accueillir du côté des témoins.

J'aimerais revenir sur les bonnes questions de M. Lemire au sujet de l'industrie automobile.

En 2007, 2008 et 2009, j'ai parcouru le pays pour faire valoir le droit à la réparation dans le secteur de l'automobile, et j'ai présenté ensuite un projet de loi qui est actuellement devant la Chambre. L'entente NCREVA, la Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles, a été conclue après que mon projet de loi a franchi l'étape de la première lecture à la Chambre des communes et qu'il s'en allait en deuxième et troisième lectures. C'est à ce moment-là qu'est intervenue l'entente volontaire.

Quelle incidence ce projet de loi aurait-il sur l'entente volontaire, à votre avis?

M. Wilson Miao: Tout d'abord, monsieur Masse, je vous remercie de tout le travail que vous avez fait en ce qui concerne le cadre législatif du droit à la réparation.

Je comprends qu'il y a eu beaucoup de discussions au sujet de cette entente volontaire depuis son entrée en vigueur en 2009, et surtout maintenant. Plus nous approcherons de l'objectif d'éliminer tous les véhicules à essence d'ici 2035, plus il y aura de véhicules électriques sur nos routes. Dans la situation actuelle, certains constructeurs ne sont pas liés par l'entente volontaire et n'ont pas à offrir l'option de la réparation par un tiers. Ce n'est pas seulement le cas des consommateurs canadiens, mais il y a un manque de concurrence dans notre marché à cause de cela.

Je crois que ce projet de loi sera solide et qu'il encadrera le droit à la réparation avec toute la portée que la Loi sur le droit d'auteur n'a jamais été censée avoir.

M. Brian Masse: On parle beaucoup de rendre obligatoire l'adhésion à l'entente volontaire. Dans le cas de Tesla en particulier, il est ironique de voir que nous installons des bornes de recharge dans des parcs et différents endroits au Canada, alors que Tesla a décidé de ne pas adhérer à l'entente volontaire. Il y a des gens comme moi qui se demandent pourquoi elle pourrait vendre des voitures au Canada si elle peut juste se retirer de cette entente, se jouer du marché de la consommation et se jouer des jeunes qui essaient d'obtenir une formation en entretien automobile. Puis il y a les autres enjeux de sécurité publique.

Il y a aussi le cas de Honda dont on pourrait parler.

Savez-vous si ce projet de loi rendra obligatoire l'adhésion à cette entente? Est-ce que nous devrions envisager un amendement à cette fin?

Je vous remercie de vos efforts, mais c'est le genre de choses que j'examine. Nous avons cette entente volontaire qui a fait l'affaire plus ou moins, mais elle me semble dépassée.

• (1130)

M. Wilson Miao: Je pense que c'est très important. Je suis certain qu'il y a beaucoup de facteurs et d'avenues à explorer pour rendre l'entente obligatoire. En même temps, oui, je conviens que nous devrions offrir cette option non seulement au fabricant ou au constructeur d'automobiles qui est lié par l'entente volontaire, mais aussi à tout fabricant qui veut faire des affaires dans notre pays, parce que cela apporte une protection bienvenue non seulement aux Canadiens, mais aussi aux propriétaires d'automobiles qui épargnent leur argent durement gagné pour investir dans un mode de transport qui leur permet de continuer à travailler et de gagner leur vie dans notre pays.

M. Brian Masse: J'ai une dernière petite question.

Un des problèmes que je vois, c'est que si nous transférons une grande partie des pouvoirs aux provinces, les lois et les règles pourraient différer de l'une à l'autre. J'ai travaillé dans le passé sur les paris sportifs simples, et M. Waugh a fait adopter son projet de loi. Nous travaillions ensemble là-dessus. C'était essentiellement mon projet de loi. Je l'ai retiré, puis il l'a présenté à nouveau. On a fait de l'excellent travail, mais le problème est que chaque province a maintenant ses propres règles, et je trouve inquiétant de voir comment les choses ont évolué dans certains cas.

Que pensez-vous du fait que des provinces puissent prendre des décisions différentes en ce qui concerne cette initiative?

M. Wilson Miao: Il est important que tous les gouvernements travaillent ensemble. L'idée d'adopter une loi comme celle-ci, c'est qu'elle répond vraiment à un besoin et à un désir des Canadiens. Plus important encore, je crois que les provinces peuvent appliquer

des lois différentes selon leur emplacement. Il faudra certainement mener d'autres études pour voir comment améliorer la situation et assurer une certaine uniformité entre les provinces.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, messieurs Masse et Miao.

Je donne maintenant la parole à M. Vis pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Brad Vis (Mission—Matsqui—Fraser Canyon, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Miao, d'être ici aujourd'hui. Vous nous donnez certainement matière à réflexion. Il s'agit d'une modification mineure aux conséquences majeures.

Cet été, j'ai consulté des concessionnaires de tracteurs et le secteur agricole en général au sujet de ce projet de loi. Il suscite beaucoup d'attention en Colombie-Britannique. Un des concessionnaires avec qui je me suis entretenu, Matsqui Ag Repair, est autorisé par divers fabricants de tracteurs à effectuer des réparations en leur nom, et une des choses qu'il a mentionnées, et qui est importante à mon avis, c'est la somme de temps, d'énergie et d'argent qu'il doit consacrer à son personnel pour le tenir au courant de tous les programmes d'ordinateur qui assurent la bonne marche des tracteurs modernes. Les entreprises qui font de la réparation de tracteurs investissent beaucoup là-dedans. Je voulais juste ajouter cet élément au débat.

Le deuxième point qu'il a soulevé, c'est que ce projet de loi aura de graves conséquences environnementales, parce qu'à l'heure actuelle, le carburant coûte très cher aux agriculteurs dans tout le Canada. Une chose avec laquelle il doit déjà composer en vertu des normes de fabrication des véhicules au Canada et peut-être en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, qui doit encore être modifiée à cet égard, c'est que les agriculteurs trouvent des façons de couper leurs dépenses en passant outre aux programmes d'ordinateur parce qu'ils ne peuvent pas nécessairement se permettre, ou ne veulent pas se permettre, tous les coûts des intrants pour faire leurs récoltes.

Il a donné l'exemple d'un carburateur. Il est facile dans certains cas à un agriculteur de passer outre au logiciel pour essentiellement réduire l'efficacité du carburateur.

Avez-vous entendu parler de cas semblables dans vos consultations sur les conséquences environnementales possiblement néfastes de ce projet de loi, pour ce qui est de déjouer des programmes d'ordinateur pour éviter des coûts d'intrants trop élevés?

• (1135)

M. Wilson Miao: Merci de vos commentaires.

C'est une très bonne question, parce que, oui, j'ai entendu parler de répercussions négatives pour l'environnement, mais j'ai aussi une question pour vous.

Au prix que coûte un tracteur, imaginez un peu la situation suivante: l'agriculteur qui se passe du compresseur pour obtenir un rendement maximal et qui altère ce que je considère aussi comme une MTP non seulement fait quelque chose d'illégal, mais il risque aussi de voir annuler la garantie éventuelle chez le concessionnaire.

Qu'advient-il alors de cet investissement coûteux qui ne sert plus à rien et qui reste là sur la terre agricole? Il se peut même que l'agriculteur achète un autre véhicule, ce qui suppose d'exploiter encore des matières premières et toute la technologie nécessaire, sans parler d'investir peut-être dans de nouvelles recherches pour recycler au mieux ce vestige de la technologie.

Pour ce qui est des préoccupations environnementales, oui, nous avons toutes ces ressources dans notre sous-sol, mais en même temps, les environnementalistes vont demander pourquoi nous exploitons plus de ressources alors que nous pouvons recycler l'équipement que nous avons déjà.

M. Brad Vis: En général, lorsqu'un agriculteur fait l'investissement d'un tracteur, c'est pour s'en servir. Le cycle de vie de ce véhicule est assez long. C'est un placement de 20 ans, dans certains cas, pour certains producteurs de votre circonscription et de la mienne, qui ont des machines semblables.

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez aussi parlé des conséquences juridiques. Pouvez-vous nous indiquer des affaires judiciaires ou des décisions rendues par des tribunaux au Canada que nous pourrions examiner en vue d'éventuels amendements, auxquels vous avez dit être ouvert, pour voir comment la Loi sur le droit d'auteur a été invoquée dans le contexte qui vous intéresse? Avez-vous en tête des affaires judiciaires que vous pourriez nous signaler de mémoire?

M. Wilson Miao: Merci beaucoup.

En fait, je n'ai pas d'affaires judiciaires en tête, mais en ce qui concerne cette question, il y a toujours une zone grise. Le consommateur peut toujours faire venir des pièces de l'endroit où le produit est fabriqué, et s'en servir pour le réparer. La réparation chez un concessionnaire autorisé coûte certainement plus cher que dans un atelier indépendant qu'on trouve probablement dans certaines localités. Est-ce illégal de contourner les règles de cette façon?

Je pense que cela a d'énormes conséquences pour le consommateur, parce que le fait de trouver une solution de réparation moins coûteuse amène d'autres restrictions quant au recours ultérieur à la garantie.

M. Brad Vis: Merci, monsieur le président.

Je vais partager le reste...

Le président: Merci.

Il ne reste plus de temps, monsieur Vis. Je suis désolé. Vos cinq minutes sont écoulées.

Monsieur Dong, vous avez cinq minutes.

M. Han Dong (Don Valley-Nord, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens également à féliciter le député Miao d'avoir présenté son premier projet de loi d'initiative parlementaire à la Chambre.

C'est un sujet très intéressant. Merci beaucoup d'avoir attiré l'attention sur cette question.

J'ai étudié ce projet de loi et examiné les différents documents d'information et analyses, et il me semble important d'instaurer, d'une part, un équilibre entre la maximisation de l'efficacité de notre économie et l'incitation à l'innovation et, d'autre part, un équilibre entre la protection des consommateurs ou de leurs droits et leur sécurité. La protection de la vie privée est un sujet d'actualité.

Je me suis mis à réfléchir à rebours. À l'époque de l'élaboration de la Loi sur le droit d'auteur, l'interdiction des MTP avait certainement une raison. J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Selon vous, pourquoi les mesures techniques de protection ne devraient-elles pas être contournées dans le contexte actuel de la Loi sur le droit d'auteur?

• (1140)

M. Wilson Miao: Merci de vos questions.

Il y a effectivement des préoccupations à régler, selon le produit et selon ce qu'il est permis de contourner. La Loi sur le droit d'auteur comporte des risques, entre autres pour la santé, la sécurité, la cybersécurité et la protection des renseignements personnels.

En général, les gens ne pensent pas au droit de réparer dans le contexte du droit d'auteur. Et pourtant, pour réparer un produit, il faut y avoir accès. À l'heure actuelle, d'après ce que je vois, il existe des programmes informatiques qui limitent l'accès qui permettrait le diagnostic, la réparation ou l'entretien.

M. Han Dong: J'ai seulement besoin de clarifier. Si je comprends bien, à l'époque où le projet de loi a été élaboré, on n'a pas suffisamment tenu compte du droit de réparer et de la vitesse d'évolution de la technologie. Il y a des choses qu'on peut apprendre sur YouTube, des choses simples, et, de nos jours, les gens sont plus outillés pour réparer eux-mêmes.

J'ai beaucoup entendu parler de l'accord avec les constructeurs automobiles. Je me souviens de l'époque où on se demandait ce qu'il en coûtait d'acheter un téléphone avec ou sans contrat. Le principal obstacle était que, si on achetait un téléphone sans contrat, il fallait trouver quelqu'un pour le déverrouiller si on devait voyager. Nous n'avons plus ce souci.

Je vois bien l'avantage de ce dont vous parlez. Mais je me demande s'il ne faudrait pas limiter les types de produits ou de secteurs d'activité, parce qu'il semble bien que les professionnels dûment formés soient inquiets, eux aussi.

Peut-être pensez-vous que n'importe qui peut effectuer des réparations ou contourner les mesures de protection? Est-ce que seuls les techniciens qui ont reçu une certaine formation devraient être autorisés à contourner les MTP? Qu'en pensez-vous?

M. Wilson Miao: Je dirais que les réparations ne sont pas à la portée de tout le monde. Il faut faire des efforts pour acquérir et comprendre les compétences nécessaires et pour savoir quoi faire sur certains produits. Surtout à l'époque, il n'y avait pas beaucoup de pièces électriques dans les voitures. Les gens aimaient mettre les mains dans le cambouis et réparer leur voiture. Dans ces circonstances, oui.

YouTube permet de faire beaucoup de choses soi-même. Dans certains cas, ce n'est pas recommandé, par exemple s'il s'agit de retirer le bloc-batterie d'une Tesla pour l'installer sur une autre voiture. Ce sont des opérations risquées qui, à mon avis, devraient être confiées à des professionnels et des techniciens.

M. Han Dong: Vous semblez croire également qu'il devrait y avoir une exigence minimale pour ceux qui feraient ces réparations.

Ma dernière question porte sur l'ACEUM. Beaucoup de gens ont soulevé cette question, et j'aimerais donc savoir ce que vous en pensez.

Si cet amendement était adopté et prenait force de loi, cela ferait-il baisser notre compétitivité à l'échelle internationale, qu'il s'agisse de concurrencer nos homologues américains aussi bien que de la place des pays de l'ACEUM dans la concurrence avec le reste du monde?

M. Wilson Miao: Les dispositions actuelles l'ACEUM prévoient des exceptions interdisant le contournement des MTP. Il y a, évidemment, bien d'autres choses à examiner dans l'Accord pour éviter des conséquences imprévues. Cela permet par ailleurs aussi d'ouvrir un nouveau marché proposant des pièces et des produits du marché secondaire pour que le consommateur puisse réparer, voire modifier, des appareils pour en obtenir un meilleur rendement.

• (1145)

M. Han Dong: D'accord.

D'après votre recherche, que pensez-vous de...

[Français]

Le président: Je suis désolé de vous interrompre, monsieur Dong, mais votre temps de parole est écoulé.

Je donne maintenant la parole à M. Lemire pour deux minutes et demie.

M. Sébastien Lemire: Merci, monsieur le président.

Monsieur Miao, que pensez-vous de l'obsolescence programmée? Avez-vous examiné cette question ou voulu changer certaines pratiques afin de prolonger la durée de vie des biens?

Êtes-vous en faveur d'un étiquetage qui contiendrait une cote de durabilité et de réparabilité?

[Traduction]

M. Wilson Miao: Je pense évidemment qu'il faut absolument tenir compte des valeurs qui importent aux consommateurs, comme la durabilité d'un produit. De nos jours, la durée de vie escomptée ou souhaitée d'un produit fait effectivement partie de sa définition, et, avec l'obsolescence programmée... J'ai en tête un excellent exemple. Nous avons presque tous un iPhone et nous savons qu'une mise à jour peut réduire son rendement. Ce sont des programmes informatiques auxquels seul le fabricant peut avoir accès pour les ajuster.

Je pense aussi, et M. Vis en a parlé, à la situation où on essaie de créer des dérogations ou des modifications dans certains logiciels pour maximiser certains éléments de rendement. Il faudrait effectivement y réfléchir et trouver le moyen de fixer, à tout le moins, une norme de qualité ou de durabilité pour qu'un produit puisse être vendu aux consommateurs canadiens.

[Français]

M. Sébastien Lemire: Depuis 2015, la réglementation américaine permet de contourner, au besoin, une MTP pour diagnostiquer, réparer ou modifier légèrement un véhicule terrestre motorisé.

En quoi votre projet de loi est-il comparable aux mesures législatives américaines?

[Traduction]

M. Wilson Miao: Je dirais que c'est très semblable dans le contexte. Ce sont des éléments différents du cadre du droit de réparer dont il nous faut tenir compte. Pour en revenir à mon projet de loi d'initiative parlementaire, la Loi sur le droit d'auteur n'est pas faite pour empêcher le contournement des MTP à des fins de répa-

ration. Il est important d'en tenir compte dans toutes les discussions portant sur le projet de loi.

[Français]

M. Sébastien Lemire: Je vous remercie.

[Traduction]

M. Wilson Miao: Merci.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lemire.

Je donne maintenant la parole à M. Masse.

[Traduction]

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Pensez-vous que vous obtiendrez également le soutien de jeunes et de ceux qui veulent créer des technologies — sans objectif lucratif, mais qui sont aptes à explorer la technologie et à manipuler des appareils dont certains sont anciens? Des jeunes ont été poursuivis pour ces raisons.

M. Wilson Miao: Effectivement, et vous soulevez une question très importante, à mon avis. La réglementation du droit de réparer va permettre d'offrir aux consommateurs la possibilité de réparer un produit et de ne pas le jeter, ce qui permettra d'alléger le fardeau environnemental au profit des générations à venir.

Par ailleurs, les jeunes sont de plus en plus créatifs et innovateurs, et le fait de les autoriser à apprendre à réparer ou à entretenir un produit leur permettra de trouver des moyens de l'améliorer, par exemple, et peut-être aussi créer quelque chose de nouveau qui fera progresser la technologie.

M. Brian Masse: Merci. J'ai terminé, monsieur le président.

Je remercie le député de sa question, car certains intentent des poursuites frivoles contre des jeunes qui font ce genre de travail et ne le font pas pour obtenir un profit. Nous avons pu le constater.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Masse.

Monsieur Fast, vous avez cinq minutes.

L'hon. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Merci beaucoup d'avoir présenté ce projet de loi, monsieur Miao.

J'aimerais revenir à la discussion sur l'ACEUM et sur nos relations avec d'autres partenaires commerciaux dans le monde. Vous êtes-vous demandé si votre projet de loi respecte non seulement l'ACEUM, mais aussi les traités de l'OMPI, qui réglementent précisément l'utilisation des biens protégés par le droit d'auteur dans le monde?

• (1150)

M. Wilson Miao: Merci de cette question, monsieur.

Cet élément n'est pas entré en ligne de compte dans la préparation de ce projet de loi d'initiative parlementaire. Cela dit, pour ce qui est de l'ACEUM, la Loi sur le droit d'auteur prévoit trois interdictions concernant les activités de contournement des MTP. La première disposition concerne le contournement, la deuxième, le service et la troisième, l'appareil. Mais l'accord prévoit des exceptions à ces trois interdictions dans certains cas, à savoir l'application de la loi et la sécurité nationale, l'interopérabilité des programmes informatiques, les renseignements personnels, la sécurité, les personnes ayant une déficience perceptuelle et les appareils radio.

L'hon. Ed Fast: Je vais vous interrompre très brièvement.

Ma question portait précisément sur nos obligations multilatérales. L'ACEUM est évidemment un accord trilatéral entre le Canada, le Mexique et les États-Unis, mais nous avons toute une série de partenaires commerciaux partout dans le monde dans le cadre de l'OMC. Beaucoup d'entre eux ont signé les traités de l'OMPI. Puis-je vous demander de revenir nous voir ou, du moins, de nous fournir des renseignements supplémentaires sur la conformité à ces traités?

Ma prochaine question concerne les garanties et fait suite à ce que plusieurs de mes collègues ont déjà abordé.

Si je devais conseiller un fabricant d'équipement d'origine, je lui dirais d'utiliser des garanties pour contourner l'esprit et l'intention de votre projet de loi. Est-ce que ce projet de loi prévoit des dispositions précises sur l'utilisation de garanties comme moyen de contournement?

M. Wilson Miao: Les garanties couvrent généralement une certaine période. Le plus souvent, cela va de un à dix ans, selon l'investissement en équipement.

Cela dit, une partie du projet de loi prévoit une exception permettant le contournement par un tiers pour effectuer des réparations.

Mais je pense que, oui, on peut envisager d'apporter d'autres amendements au projet de loi actuel à cet égard.

L'hon. Ed Fast: Je suis heureux de l'entendre.

J'allais justement vous proposer d'envisager un amendement portant sur les garanties, précisément parce que je m'attends à ce que le secteur de la fabrication d'équipement d'origine trouve le moyen d'utiliser des garanties prolongées pour s'assurer que le droit de réparer puisse être contourné et que des tiers ne puissent pas faire ce travail.

M. Wilson Miao: Je pourrais peut-être ajouter quelque chose à ce sujet.

Si ce projet de loi est adopté avec l'appui que j'ai déjà obtenu, d'autres lois pourraient être adoptées par des provinces et des territoires ou par le gouvernement fédéral.

L'hon. Ed Fast: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il vous reste environ une minute, monsieur Fast.

L'hon. Ed Fast: Monsieur Miao, pourriez-vous nous expliquer plus précisément ce qui a changé dans le secteur de la réparation au point qu'il faille un projet de loi pour créer le droit de réparer?

À l'heure actuelle, des tiers travaillent sur toutes sortes d'équipement, mais quelque chose a dû changer dans le paysage juridique ou dans le paysage numérique pour qu'il soit maintenant nécessaire de présenter un projet de loi comme le vôtre.

M. Wilson Miao: Je vais utiliser un exemple. L'autre jour, je cherchais un nouveau réfrigérateur pour ma famille. Un réfrigérateur est censé servir à entreposer des fruits et des légumes dans un environnement frais, mais ces appareils sont maintenant dotés de toutes sortes de nouvelles technologies — des écrans tactiles ou un système de rappel si, par exemple, le réfrigérateur ne détecte pas la présence de lait. Ils ont donc beaucoup plus de composantes numériques. Il n'y en avait pas autant dans les appareils que nous utilisions auparavant.

Il faut tenir compte de beaucoup plus d'éléments aujourd'hui parce que l'Internet des objets est devenu très courant. La programmation informatique relève de la Loi sur le droit d'auteur, mais celle-ci ne tient pas compte de la possibilité qu'une MTP soit contournée.

• (1155)

L'hon. Ed Fast: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Miao.

Monsieur Gaheer, vous avez cinq minutes.

M. Iqwinder Gaheer (Mississauga—Malton, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci au député Miao de comparaître devant le Comité. Félicitations.

La quantité de déchets électroniques qui est produite est extraordinaire, comme on le sait. Et la situation ne fait qu'empirer, car les fabricants font en sorte qu'il soit de plus en plus difficile de réparer des appareils, y compris les iPhone.

Quel impact le projet de loi aurait-il sur l'environnement?

M. Wilson Miao: Il aura effectivement un impact important sur l'environnement, parce que, au lieu de jeter un produit facile à réparer, on pourra envisager de le réparer. Il est possible de réutiliser les matériaux et de prolonger la durée de vie du produit ou de le recycler.

Imaginez la quantité des achats en ligne actuellement. Tous ces produits sont jetés à cause d'un défaut mineur ou d'une défectuosité causée par quelque chose que le consommateur ne peut pas contrôler. Il n'a pas accès au contenu du produit et ne peut pas le réparer lui-même, pas plus que l'apporter à un atelier de réparation tiers.

M. Iqwinder Gaheer: Super. Merci.

Y a-t-il des risques associés à l'autorisation de contourner des MTP à des fins de réparation? Par exemple, si quelqu'un qui n'a pas d'expertise particulière s'occupe de réparer de l'équipement agricole, ne risque-t-il pas de l'endommager?

M. Wilson Miao: Effectivement, et c'est un point très important.

Si un technicien n'a pas les compétences et les permis nécessaires pour effectuer une réparation, il existe un risque lié à la sécurité ou à l'utilisation de l'équipement. Cela peut avoir de graves conséquences. C'est pourquoi il est important d'en tenir compte dans le contournement d'une MTP. Je discuterais volontiers de tout amendement susceptible d'améliorer le projet de loi pour qu'on en tienne compte également.

M. Iqwinder Gaheer: On sait que les voitures sont très interactives de nos jours grâce à toute la technologie qu'elles contiennent et que, par exemple, elles enregistrent des données sur le comportement des automobilistes. Les entreprises de technologie ont également pris des mesures pour avoir un accès exclusif à ces données. Qu'en pensez-vous?

M. Wilson Miao: Comme je l'ai dit tout à l'heure au sujet de la prévalence de l'Internet des objets, ces appareils communiquent entre eux par réseau. Je crois qu'un député de l'opposition a présenté le projet de loi C-294 au sujet de l'interopérabilité des appareils. C'est un enjeu qu'il serait utile d'examiner de plus près pour circonscrire les moyens de garantir notre sécurité et envisager les effets et les conséquences des communications entre programmes informatiques.

M. Iqwinder Gaheer: Merci beaucoup.

M. Wilson Miao: Merci à vous.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gaheer.

Merci beaucoup, monsieur Miao, d'avoir présenté ce projet de loi et de vous être joint à nous aujourd'hui.

C'est la fin de la première heure. Je vais devoir suspendre brièvement la séance pour que nous puissions accueillir les témoins de la deuxième heure.

Merci encore, monsieur Miao.

La séance est suspendue.

• (1200) _____ (Pause) _____

• (1205)

Le président: Bonjour à tous. Bienvenue au Comité permanent de l'industrie et de la technologie.

Pour notre deuxième heure de réunion, nous accueillons M. Craig Drury, ancien président d'Associated Equipment Distributors.

Nous accueillons également Alana Baker, directrice principale des relations gouvernementales à l'Association des industries de l'automobile du Canada.

[Français]

L'Association est également représentée par Sylvain Séguin, président du Réseau Fix Canada.

De plus, nous recevons M. David Adams, président et chef de la direction des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.

Sans plus tarder, je cède la parole à M. Drury pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Craig Drury (ancien président, Associated Equipment Distributors): Merci.

Bonjour. Je vous remercie d'avoir invité Associated Equipment Distributors à présenter son point de vue sur le projet de loi C-244. C'est un honneur pour moi de comparaître devant vous aujourd'hui comme président sortant d'AED et vice-président des opérations de Vermeer Canada.

AED est une association commerciale internationale représentant des entreprises qui vendent, louent, entretiennent et fabriquent de l'équipement de construction et de l'équipement agricole, minier,

énergétique, forestier et industriel, ainsi que des fournitures connexes. Les entreprises membres d'AED au Canada représentent plus de 8,7 milliards de dollars de ventes et de services annuels et emploient plus de 27 000 travailleurs dans 400 endroits au pays.

Le « droit de réparer » est un slogan simple. Mais les politiques proposées à cet égard sont complexes et ont des conséquences importantes.

Je tiens d'abord à préciser que les membres d'AED appuient le droit des clients de réparer leurs machines et le droit des distributeurs de mettre à leur disposition des outils de diagnostic, de l'information sur les réparations, des pièces et du soutien à distance. Du matériel inactif et non fonctionnel est synonyme de perte de temps et d'argent. Qu'il s'agisse de matériel agricole pendant la récolte ou d'équipement dans le cadre d'un projet de construction de routes, il n'y a aucune raison de ne pas faire tout en notre pouvoir, nous les distributeurs et fabricants d'équipement, pour veiller au bon fonctionnement des machines. Les réparations peuvent être effectuées par un technicien du distributeur, du client ou d'un fournisseur tiers. Le secteur de l'équipement est très concurrentiel. Si Vermeer Canada ne fournit pas un service satisfaisant et rapide, rien n'empêche le client de se tourner vers l'un de nos nombreux concurrents et ses produits.

Mais nous ne sommes pas en faveur d'un accès sans entrave à des logiciels de bord essentiels et à l'information concernant les mesures de protection de l'environnement et de la sécurité ou d'importantes fonctions opérationnelles, contrairement à ce que prévoit le projet de loi C-244. Les clients peuvent effectuer la plupart des réparations sur leurs machines, mais les fonctions de protection de l'environnement et de la sécurité, ainsi que les moyens technologiques de pointe qui permettent d'améliorer l'efficacité et la productivité de l'équipement, exigent des restrictions d'accès au code source et aux logiciels qui garantissent que d'importantes fonctions opérationnelles ne soient pas modifiées ou désactivées.

Les fabricants d'équipement s'appuient sur un réseau de petites et moyennes entreprises indépendantes, dont beaucoup sont des entreprises familiales, pour vendre, louer et entretenir l'équipement. Ces distributeurs investissent des sommes importantes dans leurs employés, notamment en formant des techniciens aptes à réparer et à entretenir la machinerie de pointe. Beaucoup de membres d'AED sont installés dans des régions rurales et mal desservies et y créent des emplois bien rémunérés et des possibilités économiques.

Le secteur de l'équipement a investi beaucoup de temps et de ressources dans des mesures d'atténuation des dommages environnementaux et ainsi favorisé une réduction importante des émissions. Nous sommes très inquiets du fait que le projet de loi C-244 menace d'importants gains environnementaux, puisqu'il permettrait d'accéder sans restrictions aux logiciels intégrés et de contourner les mesures de protection contre les émissions.

L'équipement moderne comporte aussi de nombreux dispositifs de sécurité pour protéger à la fois les opérateurs de l'équipement et les passants qui longent souvent des chantiers de construction et d'autres zones pendant que des machines sont en marche. En accordant l'accès par le contournement de dispositifs de sécurité, comme le permettrait le projet de loi C-244, on ferait courir un risque inacceptable aux opérateurs et à la population.

De plus, les distributeurs d'équipement investissent énormément de ressources pour former des techniciens certifiés qui travailleront sur des machines complexes. En ayant accès au code source intégré, les personnes non qualifiées qui tenteront de réparer l'équipement le plus perfectionné au monde s'exposeront à des risques importants et en feront courir aux opérateurs et à la population.

Ce qui précède soulève la question suivante: pourquoi voudrait-on contourner les mesures de protection relatives aux émissions ou à la sécurité? La réponse est simple: pour améliorer le rendement des machines. Il est nécessaire de limiter la puissance de la machine ou d'autres fonctions qu'elle serait susceptible d'exécuter pour veiller à ce que l'équipement soit écologique et sûr. Une simple recherche dans Google permet de trouver une pléthore de distributeurs offrant des produits et des services pour aider les propriétaires d'équipement à modifier leurs machines. Le fait d'exiger l'accès au code source et aux logiciels intégrés ne fera que multiplier cette pratique et aura des répercussions négatives importantes sur l'environnement et la sécurité.

Les partisans du projet de loi C-244 vantent ses avantages sur le plan environnemental, puisque les consommateurs seront moins enclins à jeter des produits aussi facilement s'ils sont capables de les réparer eux-mêmes. Cependant, l'équipement lourd est l'un des produits manufacturés les plus durables sur le marché. Il est souvent vendu à un client, puis échangé quand celui-ci en achète un autre, et revendu ou loué par la suite. Un entretien insuffisant ou des modifications permises par un accès sans entrave au code source mettent en péril le fonctionnement et la longévité d'une machine, et cela peut avoir des répercussions négatives sur l'environnement et sur la sécurité et réduire sa durée de vie productive.

Pour le dire simplement, du point de vue du secteur de l'équipement, les propositions relatives au droit de réparer sont une solution en quête d'un problème. Les membres d'AED fournissent aux clients et aux fournisseurs de services de réparation tiers des pièces, des outils et d'autres ressources pour effectuer la majeure partie des réparations. Ce ne serait pas une bonne affaire de ne pas le faire. L'équipement hors service n'est pas seulement un inconvénient; il peut ruiner la récolte d'un agriculteur ou retarder l'achèvement d'un pont ou d'une route.

Merci encore de l'honneur qui m'est fait de comparaître devant vous aujourd'hui. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1210)

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Drury.

Avant de céder la parole aux représentants de l'Association des industries de l'automobile du Canada, je tiens simplement à aviser les députés que je ne donnerai pas la parole à ceux qui n'ont pas l'équipement fourni par la Chambre.

Je crois que cela répond à l'interrogation de M. Généreux.

Je cède maintenant la parole à Mme Alana Baker.

Mme Alana Baker (directrice principale des relations gouvernementales, Association des industries de l'automobile du Canada): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Merci, honorables membres du Comité, de me donner l'occasion de comparaître devant vous pour parler du projet de loi C-244.

[Français]

Je vais faire ma présentation en anglais, mais nous serons heureux de répondre également aux questions en français.

[Traduction]

Je m'appelle Alana Baker et je suis la directrice principale des relations gouvernementales à l'Association des industries de l'automobile du Canada, autrement désignée comme AIA Canada.

Je suis accompagnée aujourd'hui de Sylvain Séguin, président de Fix Network Canada, chef de file mondial dans le domaine des services de réparation après collision, de réparation de vitres et de réparation mécanique, qui exploite plus de 2 000 points de service dans le monde.

AIA Canada représente, appuie et dirige l'innovation dans le secteur canadien de l'entretien automobile, qui produit des recettes de 32,2 milliards de dollars. Nos plus de 4 000 membres, répartis dans toutes les circonscriptions du Canada, contribuent à entretenir le parc de véhicules du pays, qui en compte près de 30 millions. Qu'il s'agisse de réparer votre véhicule après une collision ou que celui-ci ait besoin d'entretien, nos entreprises prolongent la vie des véhicules, les rendent moins polluants et protègent les conducteurs canadiens en leur offrant les produits ou services dont ils ont besoin dès qu'ils sortent leur véhicule de chez le concessionnaire.

Je tiens d'abord à dire clairement que le marché secondaire de l'automobile appuie l'intention et les principes énoncés dans ce projet de loi. Le projet de loi C-244 est un pas dans la bonne direction du point de vue de l'uniformisation des règles du jeu en matière d'entretien et de réparation des biens de consommation, et c'est important non seulement pour le secteur de l'automobile, mais pour bien d'autres.

La possibilité de réparer vos biens ou de les faire entretenir par des fournisseurs tiers est cruciale pour les consommateurs avertis, puisque cela permet aux Canadiens de magasiner pour obtenir des prix concurrentiels. Compte tenu des niveaux persistants d'inflation, le fait d'assurer un marché concurrentiel n'aide pas seulement les entreprises, mais aussi les consommateurs.

Ce projet de loi arrive à un moment critique où les fabricants, notamment les constructeurs automobiles, savent de mieux en mieux créer un circuit fermé pour les services de diagnostic, d'entretien et de réparation. Plus un produit est complexe à réparer, plus il est difficile à entretenir. C'est de plus en plus le cas des véhicules qui roulent sur nos routes et qui sont, en fait, des ordinateurs sur roues.

Cela dit, il est effectivement important de s'attaquer aux verrouillages numériques, mais il existe encore des échappatoires que les fabricants peuvent exploiter pour empêcher des tiers de réparer ou d'entretenir des produits. Toute mesure législative proposée à cet égard devrait contenir un libellé clair empêchant les fabricants de contourner le partage de données dans le but d'empêcher des ateliers indépendants d'obtenir des renseignements relatifs au diagnostic, à la réparation ou à l'entretien à des fins légitimes.

C'est pourquoi il faudrait, selon nous, apporter des amendements à ce projet de loi pour consolider son intention et vraiment ouvrir la voie au droit de réparer au Canada. Ces amendements, qui comprendraient des modifications parallèles à la Loi sur la concurrence, contribueraient à solidifier l'obligation du fabricant de permettre l'accès aux données des véhicules. Je me ferai un plaisir d'en parler plus en détail pendant la période de questions.

Sans accès aux données diagnostiques d'un véhicule, les ateliers indépendants de réparation automobile ne peuvent pas en faire l'entretien. Il devient donc plus difficile de s'assurer que les véhicules fonctionnent le plus efficacement possible, et, à notre avis, le problème va s'aggraver considérablement dans les prochaines années. À moins d'une intervention, les constructeurs automobiles continueront de contrôler les conditions d'accès à ces données pour les ateliers indépendants.

Les législateurs du monde entier ont pris acte de l'importance du droit de réparer, notamment sous la forme de lois donnant aux consommateurs le droit de réparer leur véhicule, et 83 % des Canadiens sont d'avis que les constructeurs automobiles devraient être légalement tenus de communiquer des données aux ateliers de réparation indépendants. Le Canada ne peut pas se permettre de rester à l'écart. Le gouvernement doit agir rapidement pour faire avancer les principes du droit à la réparation par des mesures législatives.

C'est tous les jours que nos membres nous parlent de leur incapacité à entretenir des véhicules parce que les constructeurs font en sorte qu'il soit difficile, et parfois impossible, d'accéder aux données et aux renseignements essentiels. Un autre député en a récemment donné un exemple au cours de notre journée de sensibilisation. L'atelier de réparation automobile dont ce député est un client habituel avait acheté des plaquettes de frein pour réparer son véhicule, mais il n'a pas pu accéder aux renseignements du fabricant, Volvo en l'occurrence, pour effectuer la réparation. L'atelier a donc remis au député les plaquettes de frein qu'il avait achetées et a fait remorquer la voiture chez le concessionnaire. Celui-ci a alors expliqué au client qu'il ne réparerait pas la voiture avec des plaquettes de frein achetées sur le marché secondaire. Autrement dit, le client devait payer plus cher pour obtenir les pièces d'origine du fabricant.

Des histoires comme celle-ci sont trop fréquentes, et elles deviendront plus courantes à moins de mesures législatives. Il est indispensable que les propriétaires de véhicules, et non pas les constructeurs automobiles, soient les propriétaires des données de leur véhicule afin qu'ils puissent continuer à choisir l'endroit où ils le font réparer. En réglant ce problème, on permettra à nos petites et moyennes entreprises de rester concurrentielles et de rester les principaux fournisseurs de services automobiles essentiels pour les Canadiens.

Je tiens à remercier encore une fois le député Wilson Miao de son travail sur ce projet de loi et les membres du Comité de m'avoir donné l'occasion de témoigner aujourd'hui.

Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

• (1215)

Le président: Merci beaucoup, madame Baker.

Monsieur Adams, vous avez cinq minutes.

M. David Adams (président-directeur général, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada): Merci, monsieur le président et merci aux membres du Comité de me donner l'occasion de vous parler au nom des 15 entreprises membres de Global Automakers of Canada.

Nos entreprises manufacturières, Honda et Toyota, représentaient 55 % de la production canadienne de véhicules légers en septembre 2022, et toutes les entreprises membres, comme distributeurs canadiens exclusifs de certains des plus grands constructeurs automobiles du monde, représentaient 62 % des ventes canadiennes en 2021.

Nos entreprises sont conscientes de l'importance d'un secteur de la réparation ouvert, équitable et concurrentiel, mais aussi de normes de sécurité et de qualité pour le bien des consommateurs. C'est ce que prévoit la Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles pour le secteur automobile.

Cela dit, certaines entreprises du marché secondaire de l'automobile ont utilisé ce projet de loi pour essayer d'obtenir plus de droits, et c'est ce que nous essayons encore de comprendre. Le projet de loi C-244 nous inquiète beaucoup, parce qu'il expose les véhicules au risque de vol, de piratage et de compromission de la sécurité et des normes d'émissions auxquelles les fabricants sont rigoureusement assujettis avant de pouvoir mettre un véhicule en circulation et par la suite. Le projet de loi permet le contournement des mesures techniques de protection d'un programme informatique si ce contournement ne vise que le diagnostic, l'entretien ou la réparation. Concrètement, comment une personne ordinaire peut-elle contourner des mesures techniques de protection? Et, surtout, quelles seraient les conséquences de l'autorisation générale de contournement légal des MTP pour quelque raison que ce soit?

Les risques de blessures ou de décès associés à une automobile roulant à grande vitesse sur une voie publique sont évidemment, pour l'utilisateur et pour la population en général, exponentiellement supérieurs à ceux qui sont associés à d'autres produits quand les MTP sont retirées. Surtout, comment un consommateur, le fabricant ou même les tribunaux pourraient-ils savoir qui a contourné les MTP et pour quelles raisons? Quelle diligence raisonnable faudrait-il appliquer pour s'assurer que la personne qui contourne les MTP possède la certification et la formation qui conviennent pour effectuer un diagnostic ou des réparations? Le contournement des MTP sera-t-il inscrit sur l'acte de vente du consommateur pour que celui-ci comprenne les recours auxquels il a droit dans le cadre de la protection du consommateur? Le réparateur assumera-t-il également la responsabilité associée au contournement des MTP? Fournira-t-il au fabricant un registre complet des travaux de réparation entrepris afin de garantir la continuité du service en cas de problèmes de responsabilité en matière de sécurité, de non-conformité aux normes d'émissions ou d'atteinte à la cybersécurité?

Lorsque le député Bryan May a présenté une version antérieure de ce projet de loi, il avait été précisé que le secteur automobile n'était pas visé, parce que nous avons déjà une solution qui fonctionne depuis 2010, à savoir la Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles, en bref la CA-SIS. En vertu de cette entente volontaire, les constructeurs sont tenus de fournir l'information sur le service, les outils de formation et l'équipement au marché secondaire pour que n'importe quel mécanicien qualifié puisse réparer le véhicule d'un consommateur. Nous sommes fiers du soutien, des conseils spécialisés et des services d'assistance que notre secteur met à la disposition des mécaniciens automobiles partout au pays. Nous sommes disposés à examiner les moyens d'améliorer la situation.

Pour le secteur automobile, le droit de réparer existe sans équivoque. Les statistiques sur les réparations le confirment quand on compare les réparations effectuées par des entreprises du marché secondaire et par des concessionnaires de FEO. Autrement dit, les entreprises du marché secondaire de l'automobile ont exercé des pressions vigoureuses pour obtenir des soi-disant « droits » qui existent déjà.

Enfin, le Parlement est saisi du projet de loi C-26, Loi concernant la cybersécurité. Cette loi imposera des normes et des mesures de surveillance plus rigoureuses pour s'assurer que les Canadiens soient protégés contre les risques et les menaces en matière de cybersécurité. Pourtant, le projet de loi dont le Comité est saisi ferait courir des risques liés à la cybersécurité et au piratage. C'est non seulement incompatible, mais cela expose les consommateurs à des risques inutiles.

En effet, la protection des consommateurs est au cœur de cette question. Ceux-ci doivent avoir l'assurance que l'entretien et la réparation de leur véhicule se fassent conformément aux normes du FEO et que les personnes qui réparent le véhicule sont responsables et imputables devant le consommateur et les organismes de réglementation.

Nous sommes d'accord avec les solutions relatives au droit de réparer. Nous le sommes depuis une douzaine d'années, depuis la création de la CASIS. Cette solution profite aux consommateurs et au marché secondaire sans créer de vulnérabilités dangereuses en matière de sécurité et de cybersécurité.

Merci beaucoup de votre temps. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1220)

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Adams.

Je donne maintenant la parole à M. Fast pour six minutes.

[Traduction]

L'hon. Ed Fast: Merci beaucoup à tous les témoins de leur présence parmi nous.

Permettez-moi de commencer par poser une question très générale à M. Drury et à M. Adams. L'un ou l'autre appuie-t-il le droit de réparer accordé à des tiers?

M. David Adams: Je peux parler pour moi-même. Je pense que le fait que nous ayons une entente volontaire depuis une douzaine d'années témoigne de notre appui au droit de réparer.

M. Craig Drury: AED appuie également le droit de réparer. Comme je l'ai déjà dit, il s'agit simplement de faire en sorte que l'équipement fonctionne pour que ce soit la solution de choix pour nos clients — donc, oui, nous sommes d'accord.

L'hon. Ed Fast: Dois-je comprendre que, si le Parlement était saisi d'un projet de loi sur le droit de réparer qui répondrait à certaines de vos préoccupations, voire à toutes, vous l'appuieriez?

M. David Adams: En fait, ce dont le Comité est actuellement saisi renvoie à toute une série de questions et de difficultés concernant, comme M. Drury et moi-même l'avons signalé, le risque d'atteinte à la sécurité, le risque de non-conformité aux normes environnementales et divers autres enjeux problématiques.

M. Craig Drury: Oui, je suis d'accord. La réponse à votre question est que, oui, nous l'appuierions si les problèmes de sécurité et de contrôle des émissions étaient...

L'autre aspect dont on ne parle pas beaucoup est le rendement de l'équipement. Le logiciel est là pour contrôler la façon dont la machine est censée fonctionner de façon sûre du point de vue du rendement. Il serait facile de le modifier de telle sorte que l'équipement ne fonctionnerait plus de façon sûre. Cela nous préoccupe également.

L'hon. Ed Fast: D'accord.

Madame Baker, je vous remercie également de votre exposé.

Ai-je bien compris que ce sont les propriétaires d'automobiles, et non les constructeurs, qui devraient être les propriétaires de leurs données, y compris des données de diagnostic?

Mme Alana Baker: En effet, c'est votre véhicule, et ce sont vos données comme propriétaire du véhicule.

L'hon. Ed Fast: D'accord.

Comment protéger les FEO des situations signalées par M. Drury et M. Adams?

Mme Alana Baker: Pour commencer, on entend beaucoup parler de protection de la vie privée et de cybersécurité. Cela a toujours été une priorité pour le marché secondaire. La cybersécurité et la protection des renseignements personnels ne devraient pas devenir des raisons de justifier la limitation de la capacité d'entretien. À titre d'exemple notable, la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis a récemment publié une mise à jour des pratiques en matière de cybersécurité pour les véhicules automobiles et a recommandé que le secteur automobile offre de solides mesures de protection de la cybersécurité des véhicules sans restreindre indûment l'accès pour les services de réparation tiers autorisés par le propriétaire du véhicule. Le marché secondaire souhaite que les informations relatives aux réparations soient accessibles par le biais d'un système ouvert, normalisé et interopérable.

Il faut aussi souligner que, parmi les experts en TI, certains estiment qu'une architecture multiniveaux de systèmes ouverts interopérables pourrait offrir une meilleure protection contre les atteintes à la cybersécurité dans les systèmes fermés.

De plus, les risques liés à la cybersécurité et à la protection des renseignements personnels peuvent être gérés. Ils peuvent être gérés tout au long du cycle de vie du véhicule grâce à la collaboration entre les constructeurs automobiles, le marché secondaire et les experts de l'industrie et de la réglementation. Je dirais que la mise en œuvre de normes industrielles peut être sécuritaire. On peut créer un accès sécurisé, direct et normalisé aux données du véhicule, qui peuvent ensuite être acheminées aux installations de réparation choisies par le consommateur. Au final, cela revient au choix du consommateur.

• (1225)

L'hon. Ed Fast: Vous avez également dit qu'il faudrait peut-être apporter des modifications à la Loi sur la concurrence pour veiller à ce que les fabricants d'équipement d'origine ne contournent pas le droit de réparation. Peut-être pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet.

Mme Alana Baker: Certainement. À notre avis, on pourrait amender le projet de loi C-244 pour consolider son intention. Cela ouvrirait vraiment la voie au droit de réparer au Canada. Des modifications corrélatives à la Loi sur la concurrence aideraient à resserrer l'obligation du fabricant de donner accès aux renseignements sur le diagnostic et la réparation, ce qui réglerait certains des problèmes systémiques liés à la propriété des données et permettrait à nos petites et moyennes entreprises de vraiment affronter la concurrence.

Nous avons pris connaissance du projet de loi C-231 présenté par le député Brian Masse. Je tiens à remercier M. Masse de l'avoir proposé en février 2022. Ce projet de loi contient un certain nombre de modifications à la Loi sur la concurrence qui faciliteraient l'accès aux données. Nous proposons notamment d'ajouter un nouvel article après l'article 75 de la Loi sur la concurrence, soit l'article 75.1 intitulé « Véhicules — Accès à l'information et pièces de rechange ». Je me ferai un plaisir de vous en fournir le texte précis après l'exposé d'aujourd'hui.

L'hon. Ed Fast: Pourriez-vous expliquer au Comité comment ce projet de loi améliorera la concurrence sur le marché?

Mme Alana Baker: Permettez-moi de revenir un instant aux consommateurs. Les consommateurs d'aujourd'hui sont aux prises avec d'importantes dépenses de subsistance. Le contrôle monopolistique et le comportement que nous observons de la part des fabricants sont franchement inacceptables, surtout en cette période où cela s'ajoute au fardeau de l'augmentation des coûts.

Les gouvernements ont une responsabilité. Il est temps de moderniser nos lois et de les mettre à jour pour suivre le rythme des progrès rapides de la technologie automobile et s'adapter au monde sans fil dans lequel nous vivons aujourd'hui. Il ne s'agit pas seulement d'assurer une concurrence équitable. Il s'agit de préserver et de protéger le choix des consommateurs et de veiller à ce qu'ils aient un accès durable à des services d'entretien et de réparation fiables, essentiels et abordables.

L'hon. Ed Fast: Merci. Je n'ai pas d'autres questions.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, madame Baker et monsieur Fast.

Je cède maintenant la parole à Mme Lapointe pour six minutes.

Mme Viviane Lapointe (Sudbury, Lib.): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Ma question s'adresse à M. Drury.

Je viens de Sudbury, un centre minier mondial. Nous savons que les entreprises minières utilisent une grande quantité de matériel. Pourriez-vous expliquer au Comité les conséquences que le projet de loi C-244 aurait sur ce secteur? Je m'intéresse plus particulièrement aux conséquences économiques et environnementales sur le secteur minier.

M. Craig Drury: Je ne travaille pas directement dans le secteur minier et je vais donc vous en parler de façon générale. Par exemple, il y a un projet en cours à Fort McMurray, dans le cadre duquel un certain nombre de flottes de camions autonomes utilisent des logiciels et des systèmes de contrôle très complexes pour fonctionner de façon sûre.

J'aimerais également faire une autre remarque de nature générale. Je suis certain que, de nos jours, il y a des logiciels qui vont et viennent dans toutes les exploitations minières au Canada. Des techniciens dûment formés seront affectés à ces postes pour le compte des FEO, des concessionnaires et des clients eux-mêmes, pour s'assurer que ces machines sont aussi productives que possible. Les entreprises minières sont probablement celles où la production compte énormément. Simplement en termes de chiffres, si des machines tombent en panne, c'est grave. Il y a beaucoup de mesures de soutien pour qu'elles fonctionnent.

Du point de vue économique, d'après ce que j'ai entendu, cela crée des emplois pour les trois — les concessionnaires, les FEO et les sites eux-mêmes.

Mme Viviane Lapointe: Merci.

Cet été, nous avons tenu une table ronde à Sudbury avec la ministre de l'Agriculture lorsqu'elle est venue nous rencontrer ainsi que certains de nos agriculteurs. L'un des défis mentionnés pour les agriculteurs, surtout dans les régions rurales, est le manque croissant d'accès à des mécaniciens et des pièces mécaniques pour leur équipement agricole. Pensez-vous que le projet de loi C-244 pourrait aider à relever ce défi pour les agriculteurs ruraux?

• (1230)

M. Craig Drury: Je vais dire non. Aujourd'hui, je le répète, nous partageons le plus de renseignements possible. En fait, je ne suis pas tout à fait d'accord avec ce qui a été dit au début. Il n'y a vraiment pas de tracteurs actuellement à l'arrêt parce qu'on ne dispose pas des renseignements nécessaires. Les bons vendeurs fournissent les renseignements nécessaires au bon fonctionnement de ces machines. À l'heure actuelle, j'ai des employés qui reçoivent des codes d'erreur sur leur téléphone avant même que le client le sache. Les pièces sont en route pour que le client puisse faire la réparation lui-même, avant même qu'il ne sache qu'il y a un problème.

C'est la réalité de ce qui se passe sur le terrain aujourd'hui, peu importe l'éloignement. Je dirais que si les clients entretiennent de bons rapports avec leurs concessionnaires, ils seront probablement tout aussi productifs que s'ils essayaient de le faire eux-mêmes.

Mme Viviane Lapointe: Merci.

Madame Baker, j'ai lu le mémoire que vous avez fait parvenir au Comité. J'aimerais que vous nous élaboriez sur ce que vous avez dit au sujet de la protection des consommateurs « par une loi qui est adaptée à la nouvelle réalité des véhicules au Canada ». Je pense que vous dites aussi « qui donne au marché secondaire un accès direct, à distance et en temps réel aux données de diagnostic ».

Mme Alana Baker: Je dirais que nous observons des progrès rapides dans la technologie des véhicules.

Comme je l'ai dit, les véhicules sur les routes d'aujourd'hui sont en fait des ordinateurs sur roues. Les voitures sont équipées de systèmes télématiques. Ces systèmes font référence au matériel informatique intégré à un véhicule. Il recueille, stocke et traite toutes les données sur l'état des systèmes du véhicule, y compris les données nécessaires au diagnostic et à la réparation. Ces données sont ensuite transmises directement du véhicule à un serveur dorsal, sans fil, qui relève du constructeur et qui lui appartient.

Le problème que nous observons maintenant, c'est que les systèmes télématiques installés dans les véhicules par les constructeurs automobiles vont remplacer les diagnostics de bord comme source de données de diagnostic des véhicules. Étant donné que les constructeurs automobiles possèdent les systèmes télématiques par lesquels ces données sont recueillies, stockées, traitées et transmises sans fil, ils sont les propriétaires de facto des données et en contrôlent l'accès. En ce qui concerne le consommateur, il n'a pas le choix de l'endroit où, en fin de compte, il apporte son véhicule pour l'entretien et la réparation. Si nos ateliers n'ont pas accès à ces données, ils ne peuvent tout simplement pas réparer la voiture.

Mme Viviane Lapointe: J'ai une question pour tous les témoins.

Avez-vous l'impression que l'industrie sera protégée par le projet de loi? Est-ce que ce sera proportionnel à la perte que subiront les entreprises de technologie?

M. David Adams: Je dirais que les risques que présente le projet de loi à l'étude, pour l'industrie automobile dans tous les cas, l'emportent sur les gains que procurerait l'adoption du projet de loi, pour les raisons que j'ai exposées dans mon témoignage.

M. Craig Drury: J'abonderais de façon générale dans le même sens.

Dans les cas où nous avons transmis des renseignements de haut niveau sur les machines pour que les clients puissent réparer quelque chose eux-mêmes, ils ont de façon générale empiré leur situation initiale. Il s'ensuit que leurs machines sont moins productives. Je suis donc d'accord avec cet énoncé.

M. Sylvain Séguin (président – Fix Network, Canada, Association des industries de l'automobile du Canada): J'ajouterais que sur mon site, je représente 600 franchisés, qu'il s'agisse de collisions ou de problèmes mécaniques. Nous sommes tout à fait d'accord avec les programmes de certification et de formation, et nous avons en fait trois centres de formation au pays. Malheureusement, à ce jour, nous n'avons pas accès à toutes les données sur les réparations. À cet égard, il est très important que lorsque le véhicule est réparé, il le soit conformément à la certification OE. Si nous n'avons pas accès à ces données, je crains fort que certains véhicules soient réparés sans suivre la procédure appropriée.

C'est mon point de vue à ce sujet.

[Français]

Mme Viviane Lapointe: Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, madame Lapointe.

Je donne maintenant la parole à M. Lemire pour six minutes.

M. Sébastien Lemire: Merci, monsieur le président.

Madame Baker et monsieur Séguin, l'arrivée des véhicules électriques sur le marché doit chambouler énormément votre industrie, car la conception mécanique d'un véhicule électrique est évidemment très différente.

Sur le plan de l'interopérabilité, y a-t-il en ce moment des éléments de conception des véhicules électriques qui pourraient compliquer leur réparation et leur entretien?

• (1235)

M. Sylvain Séguin: Oui, assurément.

Aujourd'hui, seulement 30 % des véhicules que nous réparons dans notre réseau sont équipés de systèmes avancés d'aide à la conduite, ce qu'on appelle les ADAS.

Il y aura de plus en plus de véhicules électriques, et les nouvelles technologies qui y sont associées vont engendrer un coût immense pour les réseaux, que l'on parle de la sécurité, de l'équipement ou de la formation. D'ailleurs, les réseaux ne sont pas prêts actuellement à répondre à cette demande. Il y a déjà un manque important de main-d'œuvre et d'équipement. Les investissements, les certifications et les formations nécessaires vont limiter davantage la capacité et faire augmenter les coûts et les retards, et ce, dans un très proche avenir.

M. Sébastien Lemire: Conséquemment, une industrie comme la vôtre pourrait-elle être menacée par ces systèmes de plus en plus sophistiqués qu'utilisent les constructeurs de véhicules?

M. Sylvain Séguin: La rentabilité des ateliers et des entrepreneurs indépendants, que ce soit en région ou dans les grandes villes, est excessivement sollicitée présentement.

M. Sébastien Lemire: Vous êtes allé au-devant de ma prochaine question, au sujet de la capacité à recevoir des services en région. Que va-t-il se passer si personne en région n'est autorisé à effectuer ces réparations?

M. Sylvain Séguin: Apporter les véhicules dans une région où il y a des ateliers certifiés engendrera des coûts de transport auxquels notre industrie ne pourra certainement pas survivre, sans compter les effets néfastes sur l'environnement.

M. Sébastien Lemire: Je vais faire sourire mon collègue M. Génereux en disant que je possède un véhicule électrique et que je reçois par l'entremise de mon téléphone une série de données relatives à l'utilisation de mon véhicule ainsi qu'un bilan mensuel. Je reçois également des alertes m'indiquant à quel moment telle ou telle réparation a besoin d'être effectuée. Or, selon les dispositions actuelles de la Loi sur le droit d'auteur, vous n'aurez jamais accès à ces données.

Un projet de loi comme celui que nous étudions présentement pourrait-il ouvrir la porte à une meilleure concurrence et à une meilleure qualité de services, particulièrement en région?

M. Sylvain Séguin: Oui, assurément.

Ce qui est extrêmement important pour nous, c'est d'avoir accès à toutes les données qui nous permettront de réparer les véhicules. Ce que vous mentionnez concerne davantage les manufacturiers. Cela dit, si les ateliers mécaniques ont accès à ces données, c'est sûr et certain que la qualité des services offerts aux consommateurs va augmenter.

M. Sébastien Lemire: Votre réponse m'amène à réfléchir à la question du point de vue du consommateur. Lorsque l'industrie automobile protège les données, le client risque de payer plus cher. En effet, parce que les concessionnaires créent une espèce de monopole, le consommateur se verra refiler une facture plus élevée. Est-ce que je me trompe?

M. Sylvain Séguin: Vous avez tout à fait raison. D'ailleurs, c'est déjà le cas aujourd'hui.

Je vais vous donner un exemple. Le fait qu'il n'y a pas assez d'ateliers certifiés pour réparer toutes les marques de véhicules engendre des délais supplémentaires. Lorsqu'une personne a un accident de voiture, sa compagnie d'assurance peut lui fournir un véhicule de courtoisie ou de location, mais ce prêt doit respecter une période maximale prévue. Aujourd'hui, il arrive souvent que cette période maximale soit insuffisante, alors le consommateur n'a d'autre choix que de payer les coûts associés au véhicule de remplacement.

M. Sébastien Lemire: Qu'en est-il des véhicules d'urgence, notamment ceux des pompiers? Le fait de ne pas être en mesure de trouver une pièce ou de ne pas savoir comment effectuer une réparation peut-il créer un problème sur le plan de la sécurité, particulièrement en région?

M. Sylvain Séguin: Assurément, si une ambulance a besoin de réparations, mais qu'il n'y a pas de manufacturiers ou de réparateurs certifiés dans la région, cela engendrera des délais de transport et des coûts supplémentaires.

M. Sébastien Lemire: Les projets de loi sont toujours perfectibles. Selon vous, y a-t-il des éléments du projet de loi qui devraient être amendés ou bonifiés? Si notre première réflexion est en faveur du consommateur, il faudrait nous assurer tout particulièrement que, dans son application, le projet de loi permettra à une concurrence de s'établir.

M. Sylvain Séguin: Absolument. En ce qui nous concerne, il faut avoir des techniciens formés et certifiés pour réparer les véhicules. Ce que nous voulons, c'est avoir accès aux données afin de bien former nos membres et nos franchisés.

• (1240)

M. Sébastien Lemire: Que répondez-vous aux gens de l'industrie qui disent que cela peut avoir un effet sur la sécurité et sur l'environnement?

M. Sylvain Séguin: Je suis beaucoup plus inquiet de la sécurité aujourd'hui, alors que nous n'avons pas accès aux données. Aujourd'hui, un manufacturier n'a pas toutes les capacités nécessaires pour réparer tous ces véhicules. Cela veut donc dire que les réparateurs réparent des véhicules sans avoir accès à des données qui sont pourtant cruciales. Selon moi, la sécurité est encore plus compromise aujourd'hui qu'elle ne le serait si nous avions accès aux données.

M. Sébastien Lemire: C'est particulièrement le cas dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre.

Merci beaucoup, monsieur Séguin.

M. Sylvain Séguin: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lemire.

Je donne maintenant la parole à M. Masse pour six minutes.

[Traduction]

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins.

Je suis heureux de vous voir, monsieur Adams, même en virtuel. Nous nous connaissons depuis longtemps.

J'aimerais vous poser la question suivante, en commençant par votre association: est-ce que tous les participants à votre association partagent la même information et offrent le même accès au Canada qu'aux États-Unis, dans l'Union européenne et en Asie? Honda offre-t-elle, par exemple, les mêmes services au Canada qu'aux États-Unis, en Asie et dans l'Union européenne?

M. David Adams: Je ne peux pas parler de l'Asie ou de l'Union européenne. Je peux parler des États-Unis, cependant, et je crois savoir que oui, c'est le cas.

M. Brian Masse: Voici ce qui se passe. Les concessionnaires me posent beaucoup de questions. Je vais peut-être m'adresser à M. Drury à ce sujet, parce que nous avons l'entente relative à la Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles, et je reviendrai à M. Adams et à Mme Baker à ce sujet plus tard.

Vous dites que c'est une solution en quête d'un problème. Cependant, nous avons trois grands partis politiques qui ont une mesure législative sur le marché secondaire. Pourquoi pensez-vous que nous en sommes saisis, et pourquoi pensez-vous que tant de préoccupations ont été soulevées au Parlement à ce sujet si vous pensez qu'il n'y a aucun problème? Est-ce parce que nous avons été induits en erreur?

M. Craig Drury: Non, je ne pense pas que vous ayez été induits en erreur. Je pense que dans certaines situations, nous, les concessionnaires, pourrions faire mieux en ce qui concerne les machines qui sont en panne dans les régions rurales, par exemple.

Je sais que dans notre secteur, plus de la moitié des pièces que nous vendons vont directement au client pour qu'il les pose lui-même, par exemple. Nous soutenons...

M. Brian Masse: Mais vous dites que c'est une solution en quête d'un problème. J'aimerais savoir ce qui, selon vous, vous a amenés ici s'il n'y a pas de problème, et pourquoi trois grands partis politiques ont des projets de loi pour traiter de cette question.

M. Craig Drury: Il y a deux choses. Premièrement, nous appuyons le droit de réparer. Nous fournissons à nos clients les renseignements et les pièces nécessaires pour réparer eux-mêmes les machines. C'est la première chose.

Deuxièmement, il y a le problème des conséquences imprévues de permettre à nos clients d'avoir un certain accès aux machines...

M. Brian Masse: Je comprends cette position, mais cela n'explique pas pourquoi nous sommes ici. Je comprends votre position, mais je pense que c'est une chose assez difficile à accepter sur la Colline du Parlement quand vous dites que c'est une solution en quête d'un problème. Nous sommes ici pour une raison.

Je vais donc revenir à l'exemple de la NCREVA.

Monsieur Adams, quelles sont les conséquences si un de vos membres ne veut pas se conformer à la NCREVA? Pouvez-vous confirmer que chacun de vos membres se conforme de la même façon?

M. David Adams: Je ne peux pas confirmer que tous mes membres se conforment de la même façon. Pour ce qui est des conséquences, je pense que ce que nous avons établi, c'est que l'entente fonctionne bien depuis une douzaine d'années. Les cas de personnes qui disent ne pas pouvoir obtenir de renseignements sur l'entretien et la réparation sont rares.

M. Brian Masse: Ce n'est pas ce que j'entends, soit dit en passant, et j'espère que nous entendrons d'autres témoignages à ce sujet. Je suis heureux que vous soyez ici pour le dire.

Croyez-vous que la NCREVA doit être mise à jour ou rendue obligatoire et qu'elle pourrait avoir des conséquences? À l'heure actuelle, nous avons un bon exemple avec Tesla. Ce constructeur ne participe même pas. Comment pouvons-nous régler ce problème dans le cas d'autres qui arrivent sur le marché?

M. David Adams: Lorsque nous avons mis sur pied la NCREVA il y a une douzaine d'années, je pense que c'était un problème que nous savions que nous allions devoir régler plus tard, tout comme les renseignements de sécurité, par exemple. Je pense que vous savez, monsieur Masse, que les renseignements de sécurité ne faisaient pas partie de l'entente relative à la NCREVA, parce que nous n'avions pas de mécanisme pour les traiter au Canada à l'époque.

Deux ans après la création de la NCREVA, nous avons mis sur pied un mécanisme professionnel de sécurité des véhicules qui était meilleur qu'aux États-Unis. Malheureusement, la personne qui faisait le suivi de tout cela pour le marché secondaire est décédée. Il y avait alors une lacune dans le système et il n'y avait aucun moyen d'y remédier. Les Canadiens n'en profitent plus.

• (1245)

M. Brian Masse: Je vais passer à Mme Baker.

L'une des choses qui me préoccupent... J'ai un concessionnaire. Je vais chez un concessionnaire Ford. Je vais aussi au marché secondaire. Je peux vous dire que j'entends suffisamment de témoignages de gens qui ne peuvent pas obtenir les renseignements, et j'en ai été effectivement la victime.

Qu'est-ce que cela signifie pour les jeunes qui veulent exercer cette profession à l'avenir? Au fur et à mesure que les véhicules changent, ce qui me préoccupe, c'est que les concessionnaires savent qu'ils ne peuvent pas effectuer tous les travaux d'entretien et toutes les choses qui sont nécessaires, et le marché secondaire est essentiel.

Je m'inquiète pour les jeunes qui assument le coût des études et qui consacrent le temps nécessaire pour entrer dans un marché instable. C'est l'une des raisons pour lesquelles je pense que l'entente relative à la NCREVA doit au moins être modernisée ou appliquée.

Mme Alana Baker: Je suis d'accord pour ce qui est de la NCREVA. Encore une fois, cette entente est maintenant désuète. Elle existe depuis plus de 10 ans, et l'accès à l'information doit suivre le rythme des progrès technologiques. Aujourd'hui, nous voyons des professionnels de l'automobile qui s'occupent de systèmes et de composantes de véhicules qui n'existaient tout simplement pas en 2009, lorsque la NCREVA a été créée.

Contrairement à ce que vous entendez, la NCREVA ne fonctionne pas et ne règle pas le problème, et ce, pour plusieurs raisons.

Premièrement, elle n'est pas exécutoire. Il n'existe aucun mécanisme d'application juridiquement contraignant.

Deuxièmement, comme vous l'avez mentionné, les constructeurs automobiles ne sont pas tenus de participer et certains, comme Tesla, ne le font pas.

Troisièmement, elle s'applique aux systèmes de diagnostic embarqués, ou OBD. C'est une technologie qui devient désuète. Tesla est un autre exemple. Certains modèles Tesla ne sont pas équipés d'équipement OBD standard. La NCREVA ne s'applique pas aux systèmes télématiques des véhicules, dont j'ai parlé plus tôt. C'est une technologie que l'on retrouve dans 60 % des véhicules dans le monde, et on estime que ce sera dans 95 % d'ici 2030.

Enfin, je dirais que l'entente fournit un cadre permettant aux constructeurs automobiles de partager des renseignements sur les réparations avec l'industrie des soins d'entretien automobile à un niveau équivalant à celui de leurs concessionnaires agréés; cependant, certains constructeurs automobiles sont passés à un modèle de vente directe, ce qui élimine complètement les concessionnaires traditionnels, ainsi que leur obligation envers les garages indépendants.

M. Brian Masse: Oui, et c'est ce que je voulais savoir. Tout ce que vous demandez, c'est d'être traités de façon juste et uniforme, ce qui était la pratique antérieure, la norme, au Canada, avant d'exiger une entente volontaire sur le marché secondaire. Vous ne demandez rien de spécial. Vous ne demandez rien de gratuit. Vous ne demandez pas de ne pas rendre de comptes. Vous voulez simplement un processus adéquat, transparent et uniforme. Est-ce exact?

Mme Alana Baker: C'est exact.

Aux termes de l'entente relative à la NCREVA, les garages indépendants sont prêts à payer des prix raisonnables sur le plan commercial pour obtenir des renseignements sur les réparations. Nous avons vu un sondage réalisé en 2019 auprès des garages indépen-

dants partout au Canada. On a constaté qu'un peu moins de 90 % des répondants ont acheté un certain type d'abonnement.

Les garages indépendants veulent simplement avoir le droit de réparer le véhicule. Personne ne demande quoi que ce soit de gratuit ou de l'aide gouvernementale. Ils paieront pour la formation et l'accès à l'information. Ce qu'ils ne veulent pas, c'est devoir payer à une douzaine de fabricants d'équipements d'origine une douzaine de frais différents. Il serait plus efficace et efficient d'avoir un contrôle centralisé de ces renseignements.

M. Brian Masse: Oui. Je viens du secteur de l'automobile où, ironiquement, les équipementiers ont en réalité reçu un financement et un soutien publics importants par le passé et aussi pour l'avenir pour l'innovation que nous faisons. Le public est en fait partie prenante de ces grandes entreprises de notre pays.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Masse et madame Baker.

Je donne maintenant la parole à M. Généreux pour cinq minutes.

M. Bernard Généreux (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence et de leurs témoignages très intéressants. C'est très important pour nous d'entendre le point de vue de tout le monde.

Madame Baker et monsieur Séguin, qu'en est-il des garanties? C'est quelque chose qui m'intéresse beaucoup.

Lorsqu'on achète un véhicule, il est assorti d'une garantie de trois, quatre ou cinq ans, par exemple. On peut aussi acheter une garantie prolongée pour certains types de véhicules.

Si une personne fait réparer sa voiture ailleurs qu'à l'endroit où elle l'a achetée ou que chez le concessionnaire, qu'en est-il de la garantie, à l'heure actuelle?

Dans l'avenir, qu'arrivera-t-il de cette garantie si c'est un tiers qui répare le véhicule, et ce, en utilisant des pièces d'origine? C'est important de le préciser, car il y a aussi des pièces qui ne sont pas d'origine. Selon vous, la garantie tiendra-t-elle toujours?

● (1250)

M. Sylvain Séguin: Présentement, les programmes de certification sont faits pour cela. Plusieurs manufacturiers y participent. Ils vont transmettre l'information et appuyer la formation pour s'assurer que le véhicule est réparé selon les spécifications du manufacturier. Cela fonctionne très bien.

J'aimerais cependant soulever un autre élément. À la suite d'une collision, souvent le concessionnaire ne possède pas nécessairement tout ce qu'il faut pour réparer la carrosserie. Dans ce cas, il signe une entente avec un réparateur indépendant ou avec un de nos membres pour faire réparer la carrosserie ou pour traiter la rouille, par exemple. Il n'y a jamais de problèmes de ce côté, la personne qui fera la réparation aura toujours accès aux normes du manufacturier quant à la façon dont le véhicule doit être réparé. Comme je vous le dis, plusieurs manufacturiers travaillent avec nous et nous donnent accès à l'information. Malheureusement, certains ne le font pas, et c'est là qu'un problème se pose.

Pour ce qui est des garanties, tant que les réparations sont faites selon les spécifications du manufacturier, la garantie est approuvée.

M. Bernard Généreux: Autrement dit, la garantie demeure valide.

M. Sylvain Séguin: Oui, c'est exact.

M. Bernard Généreux: D'accord.

Depuis un siècle, soit depuis son invention, essentiellement, l'automobile a vécu une grande évolution. Nous nous dirigeons inévitablement vers une période où toutes les automobiles utiliseront les nouvelles technologies. En fait, c'est déjà le cas aujourd'hui pour la quasi-totalité d'entre elles. Comme vous l'avez dit, les automobiles sont des ordinateurs sur quatre roues.

Personnellement, l'endroit où je vais faire réparer mon auto est situé à deux minutes de chez moi. Je vais chez le mécanicien du coin, qui a pris la relève de son père et qui essaie de faire fonctionner son garage du mieux qu'il peut. Je ne le lui ai pas demandé, mais j'imagine qu'il est membre d'une association comme les vôtres et qu'il suit des formations.

Comme on le sait, de nouvelles technologies vont être utilisées un jour ou l'autre. Comme l'a dit tantôt M. Miao, le parrain du projet de loi, même son réfrigérateur est devenu un ordinateur sur quatre pattes. Je n'arrive pas à comprendre comment on pourra réparer tous ces équipements, dont ces ordinateurs sur quatre roues que sont les automobiles, si on ne possède pas l'information qui est fondamentale.

M. Sylvain Séguin: Je suis d'accord avec vous. Il est important d'avoir l'information, mais aussi la formation.

Je tiens à dire que votre garagiste du coin doit être formé et avoir l'équipement nécessaire pour être capable de réparer le véhicule. Cependant, l'accès à l'information doit être offert à un coût raisonnable. Un peu comme le disait Mme Baker tantôt, on devrait offrir un programme de certification un peu plus généralisé, au lieu que chaque fabricant utilise ses outils et ses équipements, ce qui génère de plus en plus de coûts.

J'ai eu une conversation avec un fabricant, la semaine passée. Il me disait que seulement 30 % de ses véhicules, à la suite d'une collision, étaient réparés selon les spécifications du fabricant, et ce, parce qu'on n'a pas la capacité nécessaire et que son programme est extrêmement coûteux.

Je comprends que le fabricant veuille contrôler l'aspect du marketing, mais, s'il ne nous donne pas plus facilement accès à la formation et aux équipements comme nous le souhaitons en ce moment, ce sera difficile de réparer les véhicules comme il faut.

M. Bernard Généreux: Monsieur...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Généreux. Étant donné que le temps presse, je dois vous interrompre.

Je cède maintenant la parole à M. Gaheer pour environ trois minutes.

[Traduction]

M. Iqwinder Gaheer: Excellent. Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer.

Ma question s'adresse à M. Drury.

Vous avez dit que le projet de loi pourrait menacer d'importants gains environnementaux en contournant les restrictions intégrées ou en permettant des modifications de moteur inconvenantes ou en ajoutant plus de puissance que ce qui est recommandé.

Ma question est la suivante: n'y a-t-il pas d'autres règlements ou lois qui empêchent cela? La Loi sur le droit d'auteur ne peut certainement pas être le seul obstacle. Si des personnes enfreignent déjà ces lois et règlements, qu'est-ce que le projet de loi va changer s'ils la violent déjà?

M. Craig Drury: Vous avez raison. Ces personnes la violent déjà. Nous pensons simplement que cela va leur faciliter la tâche et amplifier le problème.

M. Iqwinder Gaheer: Êtes-vous d'accord pour dire qu'il existe d'autres lois et règlements qui empêchent cela?

• (1255)

M. Craig Drury: Oui.

Soit dit en passant, nous nous entendons pour dire que c'est le cas de certains produits de consommation, ce qui est logique. Si vous pouvez garder ces choses en bon état, empêcher que les téléphones et tout le reste se retrouvent dans les sites d'enfouissement, alors nous sommes là pour en faire l'entretien. Dans notre secteur, nous essayons de maintenir les machines en état de fonctionnement pendant 20 ans. Il faut les réparer.

M. Iqwinder Gaheer: Merci.

Nous savons, par exemple, que les procédures d'étalonnage des systèmes avancés d'assistance à la conduite peuvent être très coûteuses dans le cas des véhicules. Par exemple, le processus d'étalonnage de certaines Audi prend huit heures. Si on applique un coût horaire de 125 \$, cela représente plus de 1 000 \$.

Je pense que M. Masse a soulevé la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui. Ne convenez-vous pas que la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui, ce sont les coûts? Comparativement aux ateliers de réparation indépendants, les concessionnaires facturent 36 % de plus aux consommateurs pour les réparations.

Ma question s'adresse à tous les témoins.

M. David Adams: Je pourrais peut-être commencer.

Si vous regardez la représentation actuelle sur le marché des pièces installées, vous voyez que les concessionnaires détiennent 28 % de ce marché et le marché secondaire, 59 %. Pour ce qui est des pièces de bricolage, les concessionnaires détiennent 4,5 % de ce marché et le marché secondaire, 67,6 %. Si vous examinez la composition actuelle du marché et sa croissance, vous constatez qu'il ne s'agit pas de savoir s'il y a de la concurrence ou non. Il y a clairement de la concurrence.

Les questions ont été posées plus tôt: pourquoi sommes-nous tous ici? Qu'est-ce qui nous préoccupe tous? Je pense que, fondamentalement, la question concerne davantage l'avenir et ce qui va se passer. C'est inquiétant. Je pense que tout le monde dans l'industrie automobile s'inquiète de ce qui va se passer à l'avenir, parce que la technologie évolue si rapidement, peu importe que vous soyez un constructeur, un concessionnaire de ce constructeur ou un élément du marché secondaire.

La solution n'est pas de mettre en place un projet de loi comme celui dont nous parlons aujourd'hui, qui expose non seulement le consommateur, mais aussi la société à des risques beaucoup plus grands associés à la cybersécurité, à la sécurité et aux émissions. Cela a déjà été mentionné.

M. Iqwinder Gaheer: Je pense que vous avez déjà répondu à cette question plus tôt. Vous avez dit que vous appuieriez le projet de loi, avec certaines modifications qui répondraient à vos préoccupations.

M. David Adams: Si vous pouvez trouver une façon de régler les préoccupations de cybersécurité...

Permettez-moi de reformuler. Si le marché secondaire de l'automobile est prêt à accepter toute la responsabilité associée aux droits que vous suggérez, alors l'équation est complètement différente.

À l'heure actuelle, dans bien des cas, les véhicules se rendent au marché secondaire pour y être réparés. Le consommateur ne retourne pas chez le concessionnaire du marché secondaire lorsqu'il a un problème avec son véhicule; il retourne chez le constructeur. Comment pouvons-nous avoir un registre de tous les travaux d'entretien effectués à l'égard de ce véhicule lorsque ces renseignements ne sont pas communiqués entre le concessionnaire du marché secondaire et le constructeur?

Nous sommes tous en faveur de la capacité du consommateur de faire réparer son véhicule, mais les droits et les responsabilités doivent être équilibrés.

M. Iqwinder Gaheer: Oui.

Madame Baker, je me demande si vous êtes d'accord avec moi pour dire que les FEO ont de plus en plus recours, et continueront de le faire, à [l'utilisation de conceptions et] à des droits [...] de conception afin d'augmenter les prix pour les consommateurs, d'empêcher la concurrence et de menacer la viabilité du marché secondaire des pièces de rechange d'automobiles extérieures. Voulez-vous ajouter quelque chose?

Mme Alana Baker: Bien sûr. Je vous remercie de la question.

Permettez-moi de dire quelques mots sur le coût et l'abordabilité dont vous avez parlé. Nous savons déjà que les Canadiens sont aux prises avec les augmentations du coût de la vie. Vous avez donné une statistique selon laquelle les concessionnaires exigent 36 % de plus pour les réparations, ce que j'ai aussi constaté. Nous sommes heureux de vous faire part de nombreux exemples de consommateurs qui montrent que le fait de ne pas pouvoir faire l'entretien de la voiture entraîne une augmentation des coûts.

Imaginez que vous devez faire remorquer votre voiture jusque chez un concessionnaire. Si vous avez un accident à Thunder Bay avec votre Tesla, par exemple, et que vous devez la faire remorquer jusqu'à Toronto, cela représente un coût accru. C'est la même chose si vous devez vous tourner vers des pièces FEO plus coûteuses plutôt que vers des pièces du marché secondaire. À mesure que la technologie automobile progresse, le coût de l'entretien des véhicules augmente. Le fait que les consommateurs aient un choix aide les Canadiens à accéder à des services d'entretien et de réparation offrant un plus large éventail de prix.

J'ajouterais que les propriétaires de garages indépendants sont des petites entreprises. Ils ont tout investi dans ces ateliers. Ce sont des entreprises familiales. Il s'agit des deuxième et troisième générations, souvent avec une quatrième génération qui se joint. Faire en sorte que ce soit un fardeau d'offrir un service aux gens de leur quartier qui viennent là où ils veulent faire affaire, où ils font affaire depuis un certain temps et où ils se sentent à l'aise... Lorsqu'on leur dit que l'atelier n'a pas les données nécessaires pour régler le problème ou qu'ils n'ont pas accès à la technologie utilisée dans le

véhicule, cela met en péril les emplois des petites entreprises et rend leur modèle d'affaires difficile.

C'est une préoccupation pour l'avenir. Nous savons que c'est ce qui se passe, et cela ne fera qu'augmenter.

• (1300)

M. Iqwinder Gaheer: Merci.

Le président: Merci, monsieur Gaheer et madame Baker.

[Français]

Monsieur Lemire, je vous cède la parole brièvement, si vous désirez poser quelques questions.

M. Sébastien Lemire: En fait, je n'en poserais qu'une seule.

Lors d'un accident, les pompiers et les services d'urgence doivent trouver comment débrancher les batteries, notamment. Or, les mécanismes sont différents d'une voiture à l'autre, maintenant. On est loin d'une mécanique traditionnelle.

Monsieur Adams, que proposez-vous pour remédier à ce problème et assurer la sécurité dans des situations d'urgence?

[Traduction]

M. David Adams: Je pense que vous avez tout à fait raison, surtout en ce qui concerne l'électrification. Il y a une haute tension sur le véhicule. Les premiers intervenants doivent recevoir une formation sur la façon de composer avec cette technologie à bord du véhicule à leur arrivée. Plusieurs organismes ont mis en place des protocoles pour veiller à ce que les premiers intervenants soient formés lorsqu'ils arrivent au véhicule et qu'ils sachent comment réagir aux situations de haute tension dans les véhicules électriques.

[Français]

M. Sébastien Lemire: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lemire.

Vous avez la parole, monsieur Masse.

[Traduction]

M. Brian Masse: Merci.

Monsieur Adams, selon vous, quelles améliorations pourraient être apportées à la NCREVA? Qu'est-ce qui fonctionne bien et qu'est-ce qui fonctionne moins bien?

M. David Adams: Ce qui fonctionne bien, c'est que nous avons un mécanisme en place pour nous assurer que l'information est communiquée au marché secondaire. Tous les PDG des sociétés membres ont signé à l'époque une déclaration selon laquelle ils fourniraient cette information et la rendraient disponible. Je pense que ce que nous avons tous dit autour de la table, c'est que les véhicules sont devenus plus complexes et qu'ils le seront davantage à l'avenir.

Je pense que l'occasion que la NCREVA offre, c'est qu'il s'agit d'une entente volontaire, c'est-à-dire qu'elle est évolutive et peut être modifiée, plutôt que de devoir modifier la loi.

M. Brian Masse: Quels changements, cependant? Nous recevons beaucoup de plaintes, alors je vous pose la question en toute sincérité au sujet des changements.

Si vous pensez que tout fonctionne parfaitement, il n'y a aucune raison pour que nous soyons ici. Nous savions que l'électrification et la gestion des données poseraient un problème, mais êtes-vous en train de dire que la NCREVA, à part cela, fonctionne parfaitement, fonctionne assez bien pour tout le monde, et est suffisamment cohérente pour ne pas être modifiée?

M. David Adams: Non, je ne pense pas avoir dit cela. Je pense que nous pouvons toujours apporter des améliorations. Je pense que c'est ce que nous avons demandé aux représentants du marché secondaire qui font partie du groupe de travail avec nous depuis cinq ou six réunions. Nous leur avons demandé de nous dire précisément ce qui ne va pas, quels sont les défis auxquels ils essaient de trouver des solutions, et nous serons heureux de les aider. Notre porte est ouverte. Nous avons soutenu que nous étions prêts à travailler sur l'entente.

M. Brian Masse: D'accord. Peut-être qu'à un moment donné, nous devrions mettre en lumière la NCREVA et l'entente. Il pourrait être utile pour nous tous au Parlement de le faire.

Merci beaucoup à tous de vos témoignages. Nous vous en sommes reconnaissants.

Le président: Merci, monsieur Masse.

Cela met fin à notre deuxième heure de questions.

Je remercie tous nos témoins de leur présence aujourd'hui.

[Français]

Je vous remercie d'avoir pris de votre temps pour venir nous parler du projet de loi C-244.

De plus, je remercie grandement les interprètes, les analystes, le greffier et tout le personnel de soutien.

Sur ce, la séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>