



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

# Comité permanent de l'industrie et de la technologie

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 043**

Le lundi 14 novembre 2022

---

Président : M. Joël Lightbound





## Comité permanent de l'industrie et de la technologie

Le lundi 14 novembre 2022

• (1105)

[Français]

**Le président (M. Joël Lightbound (Louis-Hébert, Lib.)):** Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la 43<sup>e</sup> réunion du Comité permanent de l'industrie et de la technologie de la Chambre des communes. Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 5 octobre 2022, nous étudions aujourd'hui le 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 sous forme hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre le jeudi 23 juin 2022.

Vous m'excuserez de présider la séance à distance, aujourd'hui. J'aurais bien préféré être avec vous à Ottawa, mais ce n'était malheureusement pas possible.

Je vous présente les témoins que le Comité reçoit pour la première heure de la réunion.

[Traduction]

Nous avons, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, Brian Kingston, président-directeur général, et Jennifer Steeves, directrice, Industrie et Affaires aux consommateurs; de LKQ Corporation, Tyler Blake Threadgill, vice-président, Affaires gouvernementales, et Derek Willshire, vice-président régional, Canada; et enfin, de la North American Equipment Dealers Association, John Schmeiser, président, et Eric Wareham, vice-président, Affaires gouvernementales.

Merci à vous tous de vous joindre à nous aujourd'hui. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Sans plus tarder, je cède la parole à l'Association canadienne des constructeurs de véhicules pour cinq minutes.

**M. Brian Kingston (président-directeur général, Association canadienne des constructeurs de véhicules):** Monsieur le président, membres du Comité, je vous remercie de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui dans le cadre de l'étude du projet de loi C-244, Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur.

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules, l'ACCV, est l'association qui représente les principaux fabricants canadiens de véhicules automobiles légers et lourds. Elle compte parmi ses membres Ford, General Motors et Stellantis FCA Canada. L'industrie automobile canadienne est responsable de plus de 13 milliards de dollars d'activité économique annuelle, de 117 000 emplois directs et de 371 000 emplois supplémentaires dans les services après-vente et les réseaux de concessionnaires en 2020. L'industrie est le deuxième secteur d'exportation du Canada, avec plus de 36,5 milliards de dollars d'exportations l'an dernier.

L'ACCV est un fervent partisan de la Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles, NCREVA, depuis sa création il y a 12 ans. Les membres de l'ACCV sont des chefs de file de l'industrie qui fournissent des renseignements et des outils de réparation de véhicules au marché secondaire au même niveau que leurs concessionnaires indépendants autorisés respectifs, afin de s'assurer que les véhicules canadiens sont réparés conformément aux spécifications du fabricant d'équipement d'origine, dans l'intérêt du consommateur et sa protection. Au cours des derniers mois, nos membres ont examiné le site Web de la Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles et recommandé des mises à jour en vue de s'assurer que les techniciens disposent de liens à jour vers les portails d'information technique de nos membres respectifs. Les réunions régulières des groupes de travail de la Norme ont l'occasion d'apporter des précisions sur tout problème relevé par le marché secondaire, en vue d'une étude plus approfondie et d'une collaboration pour trouver des solutions.

La sécurité est la priorité absolue des fabricants de véhicules, et les fabricants d'équipement d'origine ont la responsabilité d'assurer la conformité des systèmes de sécurité des véhicules à la Loi sur la sécurité automobile. Les technologies de sécurité des véhicules sont bénéfiques pour la société et peuvent sauver des vies, notamment celles du conducteur, des passagers et des personnes dans l'environnement immédiat, notamment les autres automobilistes et les piétons.

Les systèmes d'échappement des véhicules doivent également être conformes aux règlements fédéraux au titre de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, la LCPE. La modification du système d'échappement d'un véhicule peut désaligner un capteur, ce qui entraîne des problèmes de conformité en raison de l'augmentation des émissions, et peut également augmenter la consommation de carburant. Autoriser un accès illimité aux logiciels des systèmes de sécurité et d'échappement des véhicules, qui n'est pas indispensable pour une réparation, présente des risques importants en matière de conformité et de sécurité dans le cas d'une modification qui amène le système à ne pas fonctionner tel que conçu. La norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles veille à ce que les réparations soient effectuées en toute sécurité et en conformité avec les lois sur la sécurité automobile et la protection de l'environnement, entre autres cadres réglementaires qui s'appliquent aux fabricants d'équipement d'origine.

La cybersécurité est une autre priorité de l'industrie, et la protection et la confidentialité des données sont intégrées dès le tout début du développement des produits. Les fabricants d'équipement d'origine investissent et intègrent des mesures de sécurité dès le processus de conception et dans tout l'écosystème automobile, et respectent les règles qui régissent la gestion de la cybersécurité.

Le fait de contourner une mesure de protection de la technologie du véhicule ou modifier le micrologiciel du véhicule peut affaiblir les mesures de protection de la cybersécurité, rendant les véhicules plus vulnérables au piratage. Les technologies d'automatisation et de connexion des véhicules, les systèmes d'assistance au conducteur et la transition vers un parc de véhicules électriques avec une infrastructure de recharge nécessitent une vigilance accrue en matière de cybersécurité.

Selon le rapport 2020 de Transports Canada intitulé « Lignes directrices sur la cybersécurité des véhicules au Canada », une atteinte à la cybersécurité, qu'elle soit délibérée ou accidentelle, pourrait avoir des conséquences néfastes, comme la compromission de la sécurité des véhicules, l'accès non autorisé à des renseignements confidentiels et le vol de véhicules, entre autres.

Le contexte est essentiel ici. Les conséquences de la modification sans restriction des micrologiciels et de certains logiciels des véhicules automobiles sont plus graves que pour d'autres biens de consommation, ce qui, nous le comprenons, est l'objet de ce projet de loi.

Tandis que le Comité poursuit son étude du projet de loi C-244, nous recommandons fortement qu'il entende un expert en cybersécurité afin d'être informé des menaces en matière de cybersécurité des véhicules, y compris les mesures de protection de l'intégrité des systèmes des véhicules. Nous vous recommandons également d'inviter un représentant de Transports Canada, qui pourrait fournir au Comité des renseignements du point de vue de la sécurité routière et de la réglementation des véhicules automobiles, ainsi qu'un représentant d'Environnement et Changement climatique Canada, qui pourrait parler de l'importance de l'intégrité des systèmes des véhicules en ce qui concerne la consommation de carburant et la conformité aux normes d'émissions.

En conclusion, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules maintient son engagement à l'endroit du modèle NCREVA, qui fonctionne depuis plus de 10 ans et qui peut servir de modèle à d'autres industries. Nous demandons instamment au Comité de poursuivre son examen détaillé, d'entendre des experts en cybersécurité et en sécurité des véhicules, et de continuer à échanger avec l'Association au gré de l'évolution de cette étude.

• (1110)

Sur ce, je serai heureux de répondre à vos questions, et je vous remercie encore une fois de votre invitation.

**M. Rick Perkins (South Shore—St. Margarets, PCC):** Merci. J'interviens temporairement, puisque l'ordinateur de notre président a apparemment gelé.

Je vais passer au témoin suivant, la LKQ Corporation.

[Français]

**M. Derek Willshire (vice-président régional, Canada, LKQ Corporation):** Monsieur le président, honorables membres du Comité, je m'appelle Derek Willshire et je suis vice-président régional de LKQ Canada. Je suis accompagné aujourd'hui de mon collègue M. Tyler Threadgill, vice-président et chef des affaires gouvernementales fédérales.

Je vous remercie de donner à LKQ l'occasion de commenter le projet de loi C-244, un projet de loi important visant à améliorer le droit à la réparation. Une réglementation complète du droit à la réparation se fait pressante. Les petites entreprises et les consommateurs, en particulier ceux des régions rurales, subiront des consé-

quences négatives importantes si aucune action n'est entreprise. Pour plus de détails, nous vous invitons à prendre connaissance du mémoire que nous avons déposé sur le projet de loi C-244.

LKQ distribue des pièces automobiles de rechange de qualité, qu'il s'agisse de pièces d'origine ou de pièces de marques de remplacement, pour la réparation des véhicules de consommateurs, ainsi que des services complets de diagnostic et d'étalonnage partout au Canada et aux États-Unis.

LKQ est également l'entreprise qui recycle le plus grand nombre d'automobiles. Chaque année, elle recycle plus de 900 000 véhicules en fin de vie en Amérique du Nord.

LKQ compte 1 175 employés répartis dans 37 sites au Canada. Je travaille dans nos locaux de Lévis, en banlieue de Québec, aux côtés de 92 hommes et femmes que je suis très fier de considérer comme ma famille. Nos employés au Canada ne représentent qu'une infime partie des 491 000 employés du marché secondaire de l'automobile au pays.

Pour de nombreux Canadiens, une voiture est l'un des achats les plus importants, après l'achat d'une maison. Bien que l'innovation et la technologie aient permis une plus grande mobilité, les automobiles peuvent être des appareils difficiles à entretenir. Ce que nous avons vu et entendu de la part de la majorité de nos clients, c'est que les consommateurs ont de moins en moins le choix de l'endroit où ils peuvent faire entretenir leur véhicule. Selon l'Auto Care Association, 70 % des réparations automobiles sont effectuées sur le marché secondaire indépendant. Nous sommes ici aujourd'hui pour défendre l'avancement du projet de loi C-244 afin de nous assurer que les Canadiens continueront d'avoir ce choix.

La Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien, ou CASIS, une entente volontaire conclue en 2009, est désuète, car les professionnels de la réparation automobile manipulent aujourd'hui des technologies qui n'existaient pas en 2009.

Les consommateurs méritent d'avoir un marché secondaire dynamique qui leur permet de choisir comment et, surtout, où leur véhicule doit être entretenu. C'est un réel besoin pour eux. Le projet de loi C-244 va dans ce sens.

Mon collègue M. Threadgill abordera certains des obstacles actuels.

[Traduction]

**M. Tyler Blake Threadgill (vice-président, Affaires gouvernementales, LKQ Corporation):** Merci, monsieur Willshire.

Monsieur le président, honorables membres du Comité, je m'appelle Tyler Threadgill. Je suis le vice-président des Affaires gouvernementales de la LKQ Corporation et je travaille dans tout le Canada et aux États-Unis. Je vous remercie de nous accueillir ici aujourd'hui pour vous faire part de nos réflexions sur cet important projet de loi.

Le projet de loi C-244 fait partie intégrante de la protection non seulement des consommateurs canadiens, mais des propriétaires de petites entreprises canadiennes également. Notre objectif est d'élaborer un cadre qui permet le partage des données sur la réparation et l'entretien avec le marché secondaire de l'automobile et l'atelier de réparation de choix du propriétaire du véhicule. Plus précisément, nous croyons que l'inclusion d'un régime du droit de réparer pour le secteur du diagnostic, de la réparation et de l'entretien automobiles est indispensable pour suivre l'évolution constante de l'industrie automobile.

Comme y a fait allusion M. Willshire, la NCREVA a été créée en 2009 pour permettre au marché secondaire de l'automobile d'accéder à des renseignements importants sur la réparation et l'entretien. Les mêmes parties à cette entente ont conclu un protocole d'entente aux États-Unis environ cinq ans plus tard. Toutefois, l'entente comportait des failles imprévues. Elle ne tenait pas compte de diverses percées technologiques. Par exemple, lorsque ces ententes ont été signées, il fallait brancher un ordinateur dans une voiture pour accéder aux données. Aujourd'hui, les données du véhicule sont envoyées par un système télématique qui transmet les données sans fil à un serveur géré par le fabricant, un processus qui n'existait pas au moment de la signature de ces ententes.

Pour se maintenir à jour dans ce paysage technologique en pleine évolution et protéger l'accès aux données des véhicules par le marché secondaire indépendant, le projet de loi C-244 devrait tenir compte des concepts suivants:

Les véhicules compilent des quantités extraordinaires de données, comme les endroits où vous allez et la vitesse à laquelle vous conduisez. C'est beaucoup de renseignements personnels. Je veux être très clair: nous ne voulons pas de ces renseignements. Ce que nous voulons, c'est que le marché secondaire ait accès aux données qui sont nécessaires pour réparer et entretenir une voiture.

La cybersécurité est un autre élément clé à prendre en compte. Ces données doivent être envoyées dans un format sûr et lisible pour que tous les techniciens puissent y accéder.

Je répète l'objectif du secteur: nous demandons une loi qui maintient le statu quo historique sur le marché de la réparation et de l'entretien.

Nous vivons une époque de progrès technologiques considérables. Il est essentiel que les lois suivent le rythme pour garantir que les choix et les droits des Canadiens restent protégés.

Je vous remercie encore une fois de votre temps. Nous répondrons volontiers à vos questions et nous nous réjouissons de travailler avec vous sur cet important dossier.

• (1115)

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant donner la parole à la North American Equipment Dealers Association pour cinq minutes.

**M. John Schmeiser (président, North American Equipment Dealers Association):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les membres du Comité permanent de l'industrie et de la technologie de m'avoir invité à comparaître devant vous aujourd'hui pour discuter du projet de loi C-244.

La North American Equipment Dealers Association Canada représente les concessionnaires d'équipement agricole du pays depuis

1927. En plus des 850 concessionnaires d'équipement agricole que nous représentons dans tout le Canada, nous comptons aussi parmi nos membres de nombreux concessionnaires d'équipement de construction, de manutention et de foresterie, ainsi que de matériel de plein air motorisé. Nous sommes également ici aujourd'hui au nom de notre organisation sœur au Québec, l'AMMAQ, qui représente les concessionnaires de cette province depuis 1949.

Nos concessionnaires d'équipement agricole emploient directement plus de 20 000 personnes dans tout le pays. La plupart de nos membres sont situés dans des régions rurales et, dans bien des cas, nos concessionnaires d'équipement sont les plus gros employeurs de ces collectivités rurales.

Nous voulons être très clairs sur le fait que les concessionnaires d'équipement agricole au Canada soutiennent le droit des clients de réparer leur propre équipement, et personne n'a retiré à un agriculteur le droit de réparer son propre équipement. Notre entreprise est fondée sur les relations, et le succès de nos concessionnaires dépend du succès de nos clients. Il s'agit également d'un secteur très concurrentiel; si le concessionnaire ne prend pas soin de son client, celui-ci ira ailleurs.

Pour montrer comment nous soutenons la réparation d'un client, j'aimerais partager l'engagement de l'industrie que les fabricants d'équipement d'origine et les concessionnaires ont pris envers le client. Les fabricants d'équipement d'origine offrent à nos clients agriculteurs l'accès aux codes d'erreur ou de défaillance, ainsi que les mêmes manuels de réparation, équipements de diagnostic, outils spéciaux, manuels de formation et pièces offerts aux concessionnaires. Si un agriculteur ou un atelier de réparation tiers souhaite les acheter, il peut se les procurer auprès de tous les grands fabricants qui ont souscrit à cet engagement de l'industrie et, grâce à cet engagement, 98 % des réparations peuvent être effectuées par les agriculteurs ou des ateliers de réparation tiers. Les 2 % des réparations restantes nécessitent l'accès aux critères de sécurité ou d'émissions, ou encore une réinitialisation du logiciel.

Une autre partie de notre engagement industriel est notre initiative « repair done right », par laquelle nous formons les employés des concessionnaires sur ce qui est disponible sur le marché. Ceci est de s'assurer que notre personnel et nos clients savent ce qui est disponible pour soutenir leur réparation.

Les concessionnaires investissent des millions de dollars dans les stocks de pièces et la formation des techniciens pour soutenir les réparations des clients. De plus, au cours des dernières années, notre association a consacré plus de 3,5 millions de dollars à des projets d'immobilisations pour la formation des techniciens dans certains des meilleurs établissements postsecondaires du Canada, et nous avons accordé plus de 1 200 bourses d'études aux techniciens des concessionnaires pour qu'ils puissent parfaire leur formation. Nous faisons cela parce que ce n'est pas seulement bon pour les affaires; il est crucial aussi, lorsqu'une machine est en panne, que le personnel de nos concessionnaires sache quel est le problème et puisse le réparer correctement du premier coup.

Selon une enquête indépendante, 56 % des pièces que nous vendons sont installées par quelqu'un d'autre que le concessionnaire, ce qui prouve que nous n'avons pas le monopole de la réparation. Selon cette même enquête, les ateliers de réparation indépendants, dans de nombreux cas, sont les principaux clients de nos concessionnaires pour les pièces. Ce que nous n'appuyons pas, par contre, c'est la modification, et le projet de loi C-244 ouvrirait la porte à des modifications qui ont des conséquences négatives sur le plan de l'environnement et de la sécurité.

Nos concessionnaires signalent de nombreux cas de clients qui modifient les systèmes d'échappement de leur équipement hors route pour améliorer la consommation de carburant et la performance. Cependant, cela enfreint la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, et celle-ci n'est pas suffisamment appliquée dans ce domaine. Si le projet de loi C-244 est adopté dans sa forme actuelle, il ouvrira la porte à une modification généralisée des systèmes d'échappement, puisque l'accès au logiciel sera libre.

En outre, l'accès au logiciel créera de nombreux risques sur le plan de la sécurité. Par exemple, les freins d'un tracteur sont conçus pour une vitesse maximale de 40 kilomètres par heure; cependant, avec l'accès au logiciel, cette vitesse peut être augmentée jusqu'à 70 kilomètres par heure. Cette vitesse rend le tracteur dangereux et présente un danger pour le public. Permettre l'accès aux logiciels des équipements agricoles pose également un problème en matière de cybersécurité.

La plupart des équipements agricoles modernes ont des capacités d'accès à distance et de diagnostic. Des pirates informatiques se vantent déjà d'avoir réussi à arrêter des tracteurs à distance. En ouvrant l'accès aux logiciels, on met en danger la chaîne d'approvisionnement alimentaire du Canada.

Plus tôt cette année, John Deere a pu désactiver à distance des tracteurs qui avaient été volés en Ukraine par les troupes russes. Si l'on autorise l'accès au code propriétaire, cela pourrait mettre le contrôle des unités entre les mains d'autres personnes, ouvrant la porte à des conséquences désastreuses et des risques pour la sécurité nationale.

Pour ces raisons, nous nous opposons au projet de loi C-244 dans sa forme actuelle. Il ne tient pas compte de l'engagement de l'industrie qui soutient la réparation par les clients et a des conséquences imprévues sur le plan de la sécurité, de l'environnement et de la cybersécurité pour l'industrie agricole canadienne.

Nous saluons les commentaires du député Miao, qui s'est dit prêt à envisager des amendements au projet de loi en ce qui concerne notre industrie, et nous avons soumis un projet de formulation qui exempterait notre construction dans les industries agricoles.

Notre industrie s'est mobilisée pour soutenir le droit pour le client de réparer son propre équipement. J'espère que vous conviendrez qu'une solution industrielle est préférable à une solution législative.

• (1120)

Merci, et nous serons ravis de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Schmeiser.

Nous passons maintenant à M. Perkins pour lancer la discussion. Vous avez six minutes.

**M. Rick Perkins:** Merci, monsieur le président. Merci aux témoins d'être venus.

Monsieur Schmeiser, j'aimerais approfondir quelques-uns des points que vous avez soulevés.

Vous pourriez peut-être expliquer un peu plus le dernier, la modification. Je serais surpris que quelqu'un paie 1 million de dollars pour une pièce d'équipement agricole et essaie ensuite de la réparer lui-même et de la modifier.

Quelles sont certaines des modifications que vous voyez? Quelles sont les conséquences de ces modifications sur l'équipement?

**M. John Schmeiser:** Je vous remercie de votre question.

Il y en a deux.

La première est l'installation d'un dispositif de suppression du liquide de conversion des gaz d'échappement sur les moteurs diesel hors route. Cela permet de contourner les normes d'émissions établies par la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. C'est illégal. Cependant, certains de nos concessionnaires nous ont signalé que, dans leur secteur commercial, jusqu'à 50 % des équipements agricoles sont équipés d'un dispositif de suppression des gaz d'échappement. Le problème est l'absence de mécanisme d'application.

Le deuxième problème est l'ajout d'une puce et le réglage. Il s'agit de l'installation d'une puce pour augmenter la puissance d'un tracteur ou d'une moissonneuse-batteuse. Ce n'est pas illégal, et un client peut faire ce qu'il veut avec son équipement agricole après l'avoir acheté. Cependant, cela annule la garantie du fabricant. Les fabricants indiquent très clairement que toute modification de la norme du fabricant d'équipement d'origine constitue une violation de la garantie.

Ces deux choses présentent un risque. D'une part, c'est illégal ou cela annule la garantie, et d'autre part, il y a un effet en aval. Quatre-vingt-quinze pour cent des machines que nos concessionnaires vendent font l'objet d'un échange. Si un concessionnaire reprend une machine qui a été modifiée ou dans laquelle une telle puce a été installée, puis la revend à un autre client, qui est responsable si la transmission ou le moteur explose parce qu'il a été modifié?

Ce sont les deux principaux problèmes: l'installation du dispositif de suppression des gaz d'échappement et la puce permettant de modifier le réglage du moteur.

**M. Rick Perkins:** Si vous modifiez la puissance, j'imagine que vous modifiez en conséquence la transmission et sa capacité.

**M. John Schmeiser:** Absolument.

**M. Rick Perkins:** Il y a eu des discussions pour savoir si ce projet de loi enfreint ou non les dispositions de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique, l'ACEUM. Je me demande si chacun des trois groupes, en commençant par M. Kingston, veut commenter brièvement cet aspect.

**M. Brian Kingston:** Je ne peux pas donner une réponse définitive. Je recommanderais aux responsables du commerce d'Affaires mondiales Canada de se pencher sur cette question. L'ACEUM comporte des engagements et des exigences en ce qui concerne des choses comme la propriété intellectuelle. Je pense que cela doit faire l'objet d'une enquête plus approfondie.

**M. Tyler Blake Threadgill:** Je crois que nous sommes d'accord. Nous ne pouvons pas dire avec certitude si c'est le cas, mais nous serions heureux de travailler avec vous et d'autres membres pour obtenir une réponse définitive.

**M. Eric Wareham (vice-président, Affaires gouvernementales, North American Equipment Dealers Association):** Je suis d'accord avec M. Kingston.

J'ajouterais, cependant, que ce processus... Lorsque nous examinons les catégories de travail représentées ici par les fabricants d'automobiles et d'équipement agricole, nous allons entendre — et vous entendrez parler de nombreux autres produits — que cette loi est très générale. Elle ne fait pas de distinction entre un avion, du matériel agricole ou un téléphone cellulaire, qui ont des caractéristiques très différentes.

Je dis que sur d'autres marchés, en général, il existe un processus de délibération qui établit une distinction entre les catégories de travail, de sorte que les particuliers puissent demander l'exemption de mesures de protection du droit d'auteur à des fins de réparation et d'entretien. Ce n'est pas un instrument aussi global que le serait cette loi. Il s'agit plutôt d'un instrument délicat pour la séparation des catégories de travail de façon plus délibérée, avec des mesures de protection visant certaines des préoccupations qui ont été mentionnées ici.

**M. Rick Perkins:** Il est évident qu'en ce qui concerne les véhicules commerciaux, les considérations diffèrent quelque peu.

Je vais céder le reste de mon temps de parole à M. Vis.

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

J'aimerais poursuivre sur ce point.

En examinant la loi actuelle, croyez-vous qu'il y a moyen de contourner l'approche globale dont vous venez de parler au moyen d'un amendement?

**M. Eric Wareham:** C'est une excellente question.

Dans les autres marchés que j'ai mentionnés, il existe un processus par lequel les producteurs de différents produits ou les promoteurs de produits demandent une exemption des mesures de protection technologique à des fins de réparation et d'entretien. Ils lancent la demande, puis constituent un dossier de preuves expliquant les raisons pour lesquelles ils en ont besoin.

• (1125)

**M. Brad Vis:** À l'heure actuelle, ce qui nous est présenté aujourd'hui dans le projet de loi C-244, comme vous l'avez mentionné, est une loi globale. Les concessionnaires d'équipements dans ma circonscription me disent qu'il y a de graves conséquences à ce qui est en jeu ici.

Avez-vous présenté d'éventuels amendements en toute bonne foi à ce comité?

**M. Eric Wareham:** Oui, nous l'avons fait.

**M. Brad Vis:** Quelles étaient vos recommandations générales sur la façon de contourner certains des défis dont nous entendons parler en ce moment?

**M. Eric Wareham:** Eh bien, vous les avez dans le dossier de preuve que nous vous avons soumis. Nous pourrions parler plus en détail, je pense, de ces amendements. Pour l'instant, c'est une liste de produits...

**M. Brad Vis:** Bien.

**M. Eric Wareham:** ... mais je pense que c'est peut-être un peu...

**M. Brad Vis:** Merci.

Monsieur Kingston, rapidement, pouvez-vous décrire ce qui distingue une modification d'une réparation et, si possible, définir les deux?

**M. Brian Kingston:** Oui. Nous voyons des modifications semblables à celles mentionnées par mes collègues de l'association des concessionnaires d'équipement, comme l'ajout d'une puce. Ce sont les genres de modifications que l'on voit sur les véhicules, et elles peuvent causer...

**M. Brad Vis:** Je suis désolé: qu'est-ce qu'une modification?

**M. Brian Kingston:** Une modification serait le contournement d'un système qui est en place pour protéger et maintenir la conformité du véhicule au Règlement de la LCPE — pour des raisons de performance, par exemple. Cela se produit.

La réparation est ce que nous voyons par le truchement de la Norme. Les fabricants de voitures et le marché secondaire échangent des renseignements sur les diagnostics et les réparations d'un véhicule et veillent à ce que le concessionnaire et le marché secondaire puissent effectuer ces réparations.

**M. Brad Vis:** Pensez-vous que la version actuelle de cette loi engloberait les modifications ainsi que les réparations?

**M. Brian Kingston:** Ce n'est pas clair.

**M. Brad Vis:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Vis.

Nous passons maintenant à M. Fillmore pour six minutes.

**M. Andy Fillmore (Halifax, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins de nous avoir consacré du temps et d'avoir partagé leur expérience aujourd'hui.

Il est clair que nous avons deux perspectives de la part des témoins d'aujourd'hui. Notre travail consiste à comprendre ces deux points de vue et à essayer de trouver le milieu et de faire en sorte que la position de chacun soit prise en compte.

Je voudrais commencer par dire que l'auteur de la loi et l'auteur précédent de la loi précédente sont tous deux très clairs sur le fait que cette loi repose sur le droit de réparer, pas le droit de modifier et pas le droit de recueillir des données. Il s'agit vraiment de réparation. Il s'agit de respecter réellement, dans un contexte technologique, l'évolution de vos industries, les parties à l'entente sur la Norme, d'une manière que la Norme ignore, je pense, à l'heure actuelle.

Pour ce qui est de la préoccupation concernant les modifications, il est évident que nous ne voulons pas... Vous avez brossé un tableau désastreux de la situation, monsieur Schmeiser, pour quelle raison? Je dois dire que cela semble un peu exagéré, étant donné ce que contient réellement le projet de loi. Il s'agit en fait du droit de réparer. Qu'est-ce qui vous fait craindre que ces honorables parties à l'entente sur la Norme feraient ces modifications?

**M. John Schmeiser:** Notre inquiétude est vraiment fondée sur ce que nous voyons déjà se produire dans l'industrie. Si un concessionnaire me signale que plus de 50 % de l'équipement est déjà modifié, cette loi ouvre vraiment la porte à un accès libre au logiciel, de sorte que nous pourrions avoir 100 % de l'équipement agricole en circulation qui violent la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Je ne pense pas que ce soit bon pour l'économie ou pour l'industrie, et je ne pense pas que ce soit bon pour l'agriculture.

C'est la même chose pour la puce. Nous le constatons, et nous venons ici avec le message qu'il y a un manque d'application du contrôle des normes d'échappement qui sont en place. Si l'on ne se penche pas sur cette question et que cette loi est adoptée dans sa forme actuelle, je crois que nous aurons sur les bras un problème encore plus grave que celui que nous avons à l'heure actuelle.

**M. Andy Fillmore:** Le Comité a entendu des témoignages sur... Je vais vous donner un exemple. C'était le propriétaire d'une Volvo qui ne pouvait plus aller chez le réparateur du quartier et qui devait se rendre, à un coût plusieurs fois supérieur, chez le concessionnaire. Pensez-vous qu'il est possible, dans le contexte de cette mainmise de plus en plus étroite des fabricants sur la technologie, que l'un des résultats soit que les gens cherchent en fait à apporter ces modifications en raison de la rigidité des restrictions?

**M. John Schmeiser:** Je ne peux pas parler pour mes collègues assis à la table ici, mais je peux parler pour notre industrie, et l'engagement de notre industrie est très clair: un atelier de réparation tiers ou un client agriculteur peut avoir accès aux mêmes outils — outils de diagnostic, outils spéciaux, manuels de formation, codes d'erreur, tout — qu'un concessionnaire de matériel agricole peut obtenir à l'heure actuelle.

Ils doivent payer le prix de cela — c'est normal —, mais nous avons pris l'initiative, en tant qu'industrie, d'offrir ce service pour aider nos clients pour les réparations. Si nous faisons cela, c'est en partie parce que nous avons un problème de main-d'oeuvre dans notre secteur. Nous n'arrivons pas à trouver suffisamment de mécaniciens. Quoi que nous ayons fait et même avec ce que j'ai dit plus tôt en offrant des bourses d'études et de la formation, nous devons toujours combler ce vide, et il est donc dans notre intérêt que les clients soient en mesure de réparer leur propre équipement. C'est pourquoi nous les soutenons avec cet engagement de l'industrie.

• (1130)

**M. Andy Fillmore:** D'accord. Merci.

J'aimerais passer à LKQ.

En ce qui concerne la Norme, pouvez-vous caractériser de votre point de vue son état actuel? A-t-elle besoin d'être mise à jour, et quels sont ses points faibles?

**M. Derek Willshire:** Je vous remercie de votre question.

Tout d'abord, il s'agit d'une entente volontaire. Elle devrait être obligatoire.

Encore une fois, je pense que nous avons dit clairement qu'une grande partie de la technologie a évolué. Nous l'acceptons. C'est très bien. Cependant, tout ce qui est transmis à l'heure actuelle sur les serveurs n'est pas accessible par le diagnostiqueur de bord OBD-II. Soixante pour cent des voitures sont équipées de cette nouvelle technologie. Nous pensons qu'avant 2030, 95 % de ces voitures ne seront pas...

Il faudrait que cette norme soit obligatoire. Il faudrait la réécrire et la resserrer un peu, à mon humble avis.

**M. Tyler Blake Threadgill:** Il faudrait également prévoir de véritables mécanismes d'application. Malheureusement, comme il s'agit d'un système volontaire, tous les fabricants n'en font pas partie, et rien ne les y oblige. S'ils ne la suivent pas, il n'y a pas de véritable application.

Estimons-nous que la Norme peut évoluer? C'est possible, mais il faudrait, comme mon collègue l'a mentionné, la renforcer, la rendre obligatoire et lui donner du mordant.

**M. Andy Fillmore:** Si cela devait se produire, votre groupe serait-il disposé à accepter certains des amendements dont parlent les fabricants pour contourner les mesures de protection technologiques? Y a-t-il un terrain d'entente ici entre la Norme et ce que les fabricants veulent?

**M. Tyler Blake Threadgill:** Comme nous l'avons dit, ce qui compte pour nous, c'est que les données sur les réparations et l'entretien soient disponibles. Nous ne nous intéressons pas aux autres données qui existent. Nous nous inquiétons également de la sécurité. Personne ne veut que sa voiture ne soit pas réparée de manière sûre.

Je pense que nous partageons les préoccupations qui ont été mentionnées. Nous voulons le véritable droit à la réparation, un régime qui permet aux consommateurs de faire des choix. En moyenne, les voitures sur la route aujourd'hui ont plus de 12 ans. Pour la plupart des gens, c'est un véhicule qui a déjà appartenu à trois ou quatre autres personnes. Il doit y avoir un choix. Les gens doivent pouvoir choisir entre retourner chez le fabricant ou aller chez leur mécanicien local.

**M. Andy Fillmore:** Est-ce que le statu quo historique de vos membres en matière de réparation est en train de s'éroder?

**M. Tyler Blake Threadgill:** Oui, en effet.

**M. Andy Fillmore:** Très bien, merci.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Fillmore.

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

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

Je remercie tous les témoins de leur présence.

Je vais m'adresser à MM. Willshire et Threadgill, de LKQ Corporation.

Aux États-Unis, la Federal Trade Commission a réalisé un rapport pour lequel elle a sollicité l'avis de LKQ. L'une des préoccupations signalées concerne le *VIN burning*, une pratique du fabricant qui fait qu'une pièce ne peut fonctionner que pour une seule voiture, car le logiciel embarqué du véhicule empêcherait l'utilisation de la pièce pour un autre véhicule. Cette pratique serait utilisée notamment par General Motors ainsi que par un certain nombre de marques de luxe européennes.

Y a-t-il ici, au Canada, un problème de réparation semblable?

**M. Derek Willshire:** Absolument.

Je vous remercie de la question, monsieur Lemire. Je vais demander à M. Threadgill d'y répondre.

[Traduction]

**M. Tyler Blake Threadgill:** C'est une très bonne question. Nous voyons aussi le *VIN burning*, le brûlage du numéro d'identification du véhicule.

En plus de distribuer des pièces neuves, des pièces de rechange, des pièces d'origine, LKQ est également le plus grand recycleur de voitures au monde. Nous recyclons plus de 900 000 voitures rien qu'en Amérique du Nord.

Souvent, ce qui arrive... Prenez le rétroviseur latéral, par exemple. Il peut être en parfait état, en très bon état, et c'est une très bonne option pour remplacer un rétroviseur latéral, mais il a un numéro d'identification du véhicule qui pourrait être brûlé lorsque vous le mettez sur une nouvelle voiture. Le rétroviseur n'est plus un simple miroir, n'est-ce pas? Il a un moteur. Il peut être chauffé. Il a des capteurs. Il doit pouvoir être posé et calibré correctement. Malheureusement, même si c'est une pièce du fabricant d'origine, dans de nombreux cas, elle ne fonctionne pas correctement.

[Français]

**M. Sébastien Lemire:** Il s'agit donc d'une pratique largement répandue.

Que répondez-vous aux fabricants de véhicules ou d'équipement qui affirment que le projet de loi C-244 pourrait aussi engendrer des lacunes sur le plan de la sécurité ou de la conformité?

• (1135)

**M. Derek Willshire:** Il est important de le répéter: tout ce qui nous intéresse, c'est l'information concernant l'entretien ou la réparation des véhicules. Les habitudes de conduite du consommateur ne nous intéressent aucunement.

Je suis favorable à la suggestion d'impliquer des gens qui travaillent dans le domaine de la cybersécurité. Je suis absolument convaincu que, en tenant de bonnes discussions, on pourra arriver à trouver une façon de transmettre l'information de façon sécuritaire et sans risque pour le consommateur.

**M. Sébastien Lemire:** Le recyclage et la récupération de matériaux électroniques, ce qu'on appelle l'*urban mining*, doivent être faits correctement. En ce sens, l'industrie de l'automobile est un joueur important dans la mise en place de l'économie circulaire.

Comment le projet de loi C-244 pourrait-il aider votre industrie à cet égard?

[Traduction]

**M. Tyler Blake Threadgill:** Nous pensons que cette loi est un excellent premier pas vers un régime plus large pour le droit de réparer. C'est pourquoi nous l'appuyons. Nous pensons qu'il faut faire davantage, en fin de compte, pour empêcher le brûlage des numéros d'identification du véhicule et permettre un véritable partage des données sur le droit à la réparation.

[Français]

**M. Sébastien Lemire:** À votre avis, que pourrait-on faire de plus pour accroître la récupération et la réutilisation de pièces automobiles et électroniques?

Le projet de loi C-244 peut-il être utile à cet égard? Que pourrions-nous améliorer pour en faire davantage?

**M. Derek Willshire:** La réutilisation des pièces provenant des 900 000 automobiles que nous recyclons et démantelons chaque année a deux énormes conséquences très bénéfiques.

Premièrement, j'ai entendu tous les collègues parler aujourd'hui de préoccupations environnementales. Nous donnons une seconde vie à des pièces qui, autrement, se seraient retrouvées dans des sites d'enfouissement.

Deuxièmement, nous sommes dans une situation d'inflation. Lorsqu'on a la possibilité de faire des réparations de manière sécuritaire et à un prix abordable, cela aide l'industrie au complet, tant les consommateurs qui détiennent des polices d'assurance que les compagnies d'assurances elles-mêmes.

**M. Sébastien Lemire:** Quelle incidence l'émergence des véhicules électriques risque-t-elle d'avoir sur votre industrie et sur les relations que vous aurez avec les fabricants et les concessionnaires automobiles? Cela risque-t-il d'engendrer davantage de frictions?

[Traduction]

**M. Tyler Blake Threadgill:** Il y aura certainement un impact. Ces voitures devront toujours être réparées, donc bon nombre des mêmes problèmes continueront à se poser, notamment en ce qui concerne le recyclage. Le recyclage d'une batterie est très différent du recyclage d'un moteur, par exemple. C'est une chose sur laquelle nous travaillons et que nous serons en mesure de faire.

Dans l'ensemble, la voiture électrique reste une voiture. Elle aura toujours besoin d'être réparée. Ces réparations peuvent devenir plus coûteuses. Il y a moins de pièces dans un moteur électrique, mais elles ont tendance à être plus chères. Il sera de plus en plus important de pouvoir offrir des réparations indépendantes au fur et à mesure que le nombre de véhicules électriques augmente.

[Français]

**M. Sébastien Lemire:** Étant député dans une région rurale, je sais que l'accès à des réparateurs spécialisés est souvent plus difficile. Par conséquent, dans l'industrie du service après-vente, et particulièrement dans le cas des véhicules, il faut tenir compte de deux facteurs en ce moment: le prix et la pénurie de main-d'œuvre.

Comment votre industrie contribue-t-elle à rendre les services accessibles et abordables pour les consommateurs?

**M. Derek Willshire:** Ces deux dernières années, personne n'a échappé au dérèglement de la chaîne d'approvisionnement causé par la pandémie de COVID-19.

Pour notre part, nous avons investi plusieurs millions de dollars pour nous assurer de disposer d'un bon inventaire de pièces à des prix compétitifs, toujours en ayant comme priorité la sécurité.

Comme vous l'avez dit, vous êtes d'une région rurale. La plupart des Canadiens n'habitent pas des villes comme Toronto ou Montréal, eux non plus, et n'ont pas toujours accès à des services de réparation pour certains véhicules. Il faut absolument penser non seulement aux 491 000 employés de petites et moyennes entreprises de réparation automobile en région rurale, mais aussi à tous les consommateurs canadiens qui devront se déplacer en ville pour faire un entretien d'usage. Vous avez parlé tantôt du *VIN burning*. Au Canada, lorsqu'on fait la permutation des pneus, il arrive que le système de surveillance de la pression des pneus doive être recalibré, par exemple après que le pneu avant gauche a été installé sur la roue arrière droite. Cela commence à être plus fréquent qu'on le pense. C'est dérangeant pour le consommateur.

**M. Sébastien Lemire:** Je vous remercie.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Lemire.

Je donne la parole à M. Williams pour cinq minutes.

[Traduction]

**M. Ryan Williams (Baie de Quinte, PCC):** Merci beaucoup.

J'aimerais revenir sur la question de mon collègue concernant le brûlage des numéros d'identification du véhicule. Dans quelle mesure le brûlage des numéros d'identification du véhicule est-il répandu dans l'industrie automobile à l'heure actuelle?

• (1140)

**M. Tyler Blake Threadgill:** C'est assez répandu maintenant, et c'est quelque chose que nous voyons se développer. Nous pensons que si un véritable régime du droit de réparer n'est pas mis en place, le problème s'aggravera au fur et à mesure que ces voitures deviennent technologiquement plus avancées.

Les pièces doivent pouvoir communiquer entre elles. Comme je l'ai déjà mentionné, le rétroviseur latéral n'était autrefois qu'un simple miroir. Les voitures sur la route ont en moyenne 12 ans, donc il se peut que cela soit sans conséquence dans le cas de ces voitures. Pour les voitures plus récentes dont les rétroviseurs ont un moteur, un capteur ou mécanisme de chauffage, cela entre en jeu.

**M. Ryan Williams:** Est-il possible que le brûlage des numéros d'identification du véhicule s'étende à d'autres industries que la construction automobile, comme l'électronique personnelle, les appareils ménagers et la machinerie lourde?

**M. Tyler Blake Threadgill:** Je ne saurais en parler personnellement, mais je le suppose.

**M. Ryan Williams:** Je voulais parler des garanties. Nous avons entendu parler du droit de réparer qui pourrait causer l'annulation de la garantie. Je pense que c'était seulement dans la modification de la puissance du moteur.

Dans quels autres cas le droit de réparer pourrait-il causer l'annulation de la garantie?

**M. John Schmeiser:** Si un dispositif de suppression des gaz d'échappement est installé sur un véhicule tout-terrain, la garantie serait également annulée dans ce cas. C'est à peu près toute modification des spécifications ou des normes du fabricant d'équipement d'origine qui annule la garantie.

**M. Ryan Williams:** Ce que j'entends, c'est qu'en offrant des options, nous permettons au client de choisir.

Lorsque nous examinons les amendements sur les garanties, il y a les voitures neuves, les voitures anciennes, l'équipement neuf et l'équipement ancien. Il semble que le droit de réparer est bon lorsque quelque chose n'est plus sous garantie. Lorsqu'un véhicule ou une pièce d'équipement sont un peu plus vieux, il faut les faire réparer. Cependant, un nouveau véhicule semble être un cas où la garantie pourrait être annulée et où il y a des répercussions sur l'environnement.

Dites-moi un peu plus ce que vous attendez de ce projet de loi, notamment en ce qui concerne le nouvel équipement, l'équipement plus ancien et la possibilité pour les gens de faire réparer quelque chose, qu'il s'agisse d'un véhicule neuf ou ancien.

**M. John Schmeiser:** Vous savez, il y a une école de pensée dans notre industrie. Si vous êtes un client et que vous avez acheté une moissonneuse-batteuse toute neuve — une moissonneuse-batteuse d'un fabricant coûte actuellement un million de dollars — vous seriez fou de la modifier de quelque façon que ce soit et annuler la garantie.

Il ne s'agit pas d'électronique grand public ou d'un appareil ménager. Les fabricants respectent rigoureusement leurs garanties. Les revendeurs placent généralement les produits sous garantie en tête de liste pour ce qui est de la réparation, car il s'agit d'un secteur concurrentiel et ils veulent prendre soin de leurs clients. Nous ne voyons pas vraiment de corrélation entre la garantie et le droit de réparer. Nous les voyons comme deux questions distinctes.

Le droit de réparer, pour ce qui est de la modification lorsqu'il s'agit d'équipement usagé, est devenu un problème plus important que le fait que les clients n'obtiennent pas la garantie de leurs nouvelles pièces d'équipement.

**M. Ryan Williams:** Dans le cas d'un client qui cherche à utiliser le droit de réparer une vieille pièce d'équipement, cela pose-t-il vraiment un problème?

**M. John Schmeiser:** Nous ne pensons pas qu'il y en ait, en raison de l'engagement de l'industrie. Le plus gros problème est peut-être l'absence d'information de notre industrie aux clients sur ce qui est disponible.

[Français]

**M. Sébastien Lemire:** Monsieur le président, il n'y a plus d'interprétation présentement. Serait-il possible de s'assurer que tout fonctionne?

**Le président:** D'accord, merci. Je vais demander au greffier de voir si l'interprétation fonctionne.

**M. Sébastien Lemire:** L'interprète me fait signe que cela fonctionne de nouveau. Je pense que cela devrait aller.

Merci.

**Le président:** C'est parfait.

Vous pouvez continuer, monsieur Schmeiser.

[Traduction]

**M. John Schmeiser:** Pour ce qui est d'une pièce d'équipement usagée, la question du droit de réparer est peut-être plus importante. Cependant, c'est là que l'industrie s'est engagée auprès du client ou de l'atelier de réparation tiers à mettre à la disposition du concessionnaire tout ce à quoi il peut avoir accès pour l'aider à bien faire la réparation.

**M. Ryan Williams:** Merci.

Messieurs de LKQ, avez-vous des remarques à ce sujet?

**M. Derek Willshire:** Je ne suis pas certain de saisir la différence entre les vieux et les nouveaux véhicules. Encore une fois, nous ne préconisons rien qui puisse annuler la garantie en cas de modification. Nous préconisons simplement l'accès à l'information sur tous les véhicules, neufs ou récents, pour l'industrie.

**M. Ryan Williams:** Merci beaucoup.

Je pense qu'il me reste 30 secondes ou une minute. Je vais céder mon temps à Bernard Généreux, monsieur le président.

[Français]

**M. Bernard Généreux (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, PCC):** Merci, cher collègue.

Je remercie les témoins d'être parmi nous.

Ma question s'adresse à vous, monsieur Willshire.

L'industrie de la réparation automobile est présente partout au Canada et est constituée en grande partie de petites entreprises. Pensons, par exemple, à tous les garagistes de quartier. Le projet de loi C-244 sonnerait-il la fin de cette réalité? On parle aussi du manque de main-d'œuvre un peu partout et de la nécessité d'avoir des réparateurs à l'échelle locale et régionale. Cela s'applique autant au monde agricole qu'au domaine de l'automobile, par exemple, et c'est bénéfique autant sur le plan de l'environnement qu'en ce qui concerne le prix, entre autres choses.

En viendrait-on à voir la fin de cela?

• (1145)

**M. Derek Willshire:** Je vais vous répondre spontanément, du fond du cœur: ce que nous demandons empêcherait l'érosion de ces entreprises, protégerait les 491 000 employés de l'industrie du marché secondaire de l'automobile et, du même coup, ne mettrait aucunement à risque les emplois du côté des fabricants.

Si rien n'est fait et qu'on n'encadre pas l'entente CASIS, qui est désuète, ce risque dont vous parlez sera de plus en plus grand. Nous le voyons d'ailleurs se manifester de plus en plus.

Je dirais donc qu'il y a effectivement un risque de ce côté.

**M. Bernard Généreux:** Ai-je encore du temps, monsieur le président?

**Le président:** Non, monsieur Généreux. Je vous remercie de m'avoir posé la question.

Je passe maintenant la parole à M. Longfield pour cinq minutes.

[Traduction]

**M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.):** Merci, monsieur le président.

La discussion d'aujourd'hui est très intéressante. J'ai participé à la discussion précédente lorsque cette question a été soumise au Comité de l'industrie.

Monsieur Willshire, ce que vous venez de dire me touche de très près. J'avais un atelier de réparation hydraulique à Winnipeg. Nous faisons des réparations sur des tracteurs et des moissonneuses-batteuses pendant la saison des moissons, lorsqu'il n'y avait pas le temps d'attendre que les chaînes d'approvisionnement rattrapent leur retard. Nous devons trouver des moyens de remettre les tracteurs en marche.

Pourriez-vous nous parler de ce que ce projet de loi pourrait faire pour soutenir l'amélioration des chaînes d'approvisionnement, surtout pendant les périodes cruciales?

**M. Derek Willshire:** Je vous remercie de votre question, monsieur.

Encore une fois, je pense que mon collègue M. Threadgill l'a bien dit. C'est un énorme pas dans la bonne direction. Nous allons avoir besoin de plus, mais on a beaucoup parlé aujourd'hui de formation, de sécurité. Ces ateliers, qu'ils soient de mécanique ou de carrosserie, ont des employés très dévoués et compétents. L'Association des industries de l'automobile, l'AIA, a engagé beaucoup de ressources pour améliorer la formation et se tenir à jour. Chez LKQ, nous sommes également engagés dans cette voie. I-CAR offre de nombreux cours.

Je ne pense pas que ce soit une question de compétences. Je veux vraiment ramener la question à un accès à des données essentielles,

importantes et lisibles, qui aideraient ces ateliers à continuer à réparer toutes sortes de véhicules.

**M. Lloyd Longfield:** Lorsque vous parlez de données, et je pense à la norme J1939, la norme des données sur l'équipement lourd, beaucoup de gens qui sont dans des fermes ou dans des collectivités rurales utilisent une norme pour adapter un équipement qui peut être branché sur leurs tracteurs ou leurs unités d'alimentation électrique pour faire des choses comme l'agriculture de précision ou même le traitement des aliments au moyen d'une pompe qui autrement se trouverait dans une pièce d'équipement sur le terrain. Avoir le droit de réparer stimulerait l'innovation dans les collectivités rurales. Est-ce quelque chose dont vous avez connaissance?

**M. Derek Willshire:** Je ne peux pas parler de ça. L'industrie agricole n'est vraiment pas mon fort.

Monsieur Threadgill, avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Tyler Blake Threadgill:** Non. Je dirais que du côté automobile, les données sont celles qu'il faut avoir pour réparer et entretenir une voiture. Historiquement, l'accès à ces données devait passer par le branchement au diagnostiqueur de bord OBD-II, ce qui, maintenant, est en train de disparaître, car elles sont transmises sans fil.

**M. Lloyd Longfield:** J'ai travaillé avec une entreprise à Québec. Je ne devrais peut-être pas être trop précis, mais elle mettait au point des modules informatiques qui communiqueraient avec ce système de diagnostic afin de fournir...

J'essaie d'être aussi anonyme que possible, pour respecter l'entreprise et ses activités. Elle utilisait ces données pour faire des choses, pour interagir avec d'autres ordinateurs qui signalaient ensuite l'exécution d'autres choses. Encore une fois, son innovation s'appuyait sur le réseau de la machine, mais elle a ensuite mis au point d'autres réseaux de communication pour l'exécution de tâches innovantes et complémentaires. Le fait de ne pas avoir accès à ces réseaux étouffe l'innovation.

**M. Tyler Blake Threadgill:** Nous sommes certainement pour l'innovation. Les voitures deviennent plus intelligentes chaque jour, et nous voulons que cette innovation se poursuive.

Je dirais qu'au fur et à mesure que les voitures deviennent plus intelligentes, deux choses sont importantes. Nous voulons que les données soient sûres. Nous voulons qu'elles soient transmises en toute sécurité, mais je pense aussi qu'il y aura de plus en plus de cas où ces données seront nécessaires. Chaque voiture sur la route a maintenant des capteurs partout. Il ne s'agit plus simplement de remettre un pare-chocs en place. Il faut calibrer ses capteurs pour s'assurer qu'ils fonctionnent correctement, parce que tout le monde est maintenant habitué aux bips qui se déclenchent lorsqu'on recule. S'ils ne fonctionnent pas, il y aura plus d'accidents. Nous devons nous assurer que ces données sont transmises en toute sécurité.

• (1150)

**M. Lloyd Longfield:** D'aucuns ont mentionné la dérogation aux normes environnementales. Y a-t-il d'autres lois qui nous protègent contre les gens qui dérogent à ces normes? Je suppose que c'est une question qui s'adresse également aux autres témoins.

**M. Tyler Blake Threadgill:** Il a également été mentionné que c'est illégal à l'heure actuelle.

**M. Lloyd Longfield:** Exact, et il y a d'autres lois en vigueur pour cela.

C'est peut-être pour les fabricants d'équipement. Encore une fois, j'ai travaillé à Calgary avec un groupe et à Saskatoon avec d'autres. Voyez-vous votre équipement être modifié sur le terrain et les améliorations apportées ensuite reprises par les fabricants?

**M. John Schmeiser:** En général, les modifications que nous voyons sont simplement pour un meilleur rendement, pour augmenter la puissance ou pour obtenir une meilleure économie de carburant. Les fabricants, dans leurs relations avec les concessionnaires, sont strictement opposés à cela.

**M. Lloyd Longfield:** Bon, mon expérience est tout autre, alors je vais en rester là, car je ne suis pas un témoin.

Je pense que j'ai dépassé le temps imparti. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Vous êtes juste à l'heure, monsieur Longfield. Je vous remercie.

Nous passons maintenant à M. Lemire.

[Français]

Vous avez la parole pour deux minutes et demie.

**M. Sébastien Lemire:** Merci, monsieur le président.

Ma prochaine question s'adresse à M. Schmeiser.

Je représente aussi une région agricole. De nombreux agriculteurs ont témoigné qu'ils avaient dû attendre pendant des heures, voire des jours, l'arrivée de techniciens d'un concessionnaire pour diagnostiquer un problème. Ces retards peuvent être encore plus importants si un agriculteur doit transporter son équipement ailleurs ou s'il habite loin des concessionnaires certifiés. Ces retards peuvent coûter des milliers de dollars à nos agriculteurs, particulièrement à la période des récoltes.

Si les agriculteurs tentaient de réparer leur équipement, ils risqueraient d'en subir diverses conséquences. Ils doivent donc attendre. Même s'ils font tout ce qu'il faut et attendent qu'un concessionnaire officiel fasse les diagnostics et les réparations, ils perdent une partie de leur gagne-pain. Quel recours existe-t-il pour ces agriculteurs?

[Traduction]

**M. John Schmeiser:** Malheureusement, votre exemple est très réel, et c'est quelque chose que nous, les concessionnaires d'équipements, voulons régler. Si nos clients sont en panne, cela ne nous avantage en rien. Cela ne nous avantage pas non plus que nos clients aient à attendre des heures ou des jours, surtout lors du semis ou de la récolte. Nous voulons que les clients puissent fonctionner le plus rapidement possible.

Je pense que le manque de main-d'œuvre est, en partie, la raison pour laquelle nous nous trouvons dans cette situation. Il n'y a pas assez de mécaniciens pour entretenir l'équipement qui est vendu sur le marché. Nous avons des capacités de diagnostic à distance sur à peu près tout ce qui a été fabriqué au cours des cinq dernières années, alors au moins il y a une certaine lumière au bout du tunnel. Nous pouvons diagnostiquer l'équipement avant même qu'une panne ne se produise. En fin de compte, cela permet au client d'économiser un peu d'argent. Nous ne voulons pas que nos techniciens se rendent chez l'agriculteur pour constater un problème qui les oblige à revenir chez le concessionnaire pour chercher la pièce et repartir. Cela coûte de l'argent à l'agriculteur et cela nuit à la réputation du concessionnaire.

La seule solution que nous voyons à ce problème est d'avoir plus de mécaniciens et un meilleur réseau rural à large bande.

[Français]

**M. Sébastien Lemire:** Je suis très sensible à ce que vous décrivez, mais je dois dire que les agriculteurs sont des gens très débrouillards. Or, l'accès au manuel technique de diagnostic et de réparation d'une moissonneuse-batteuse John Deere, par exemple, peut coûter jusqu'à 1 000 \$. Il est évident qu'il s'agit d'un obstacle considérable pour de nombreuses personnes. Pourquoi ces manuels coûtent-ils aussi cher?

N'y a-t-il pas une solution permettant d'aider les agriculteurs qui doivent faire des réparations? Personnellement, je pense que le projet de loi fait un pas en ce sens, mais j'aimerais connaître votre opinion à cet égard.

[Traduction]

**M. John Schmeiser:** Oui. Nous reconnaissons le coût. Nous sommes très conscients du coût, car, chaque dollar qu'un client doit dépenser pour une réparation est peut-être un dollar de moins qu'il va consacrer à l'achat d'un nouvel équipement. La réalité est que le coût de ces articles est fixé par le fabricant, et que le détaillant est le point de vente au détail.

Nous aimerions que les clients adoptent davantage les outils spéciaux et les équipements de diagnostic qui sont à leur disposition. Nos concessionnaires nous disent que l'adoption est très faible. Nous pensons que nos clients sont très ingénieux. S'ils ont les bons outils que nous leur fournissons, ils pourront effectuer beaucoup plus de réparations qu'ils ne le font à l'heure actuelle.

[Français]

**M. Sébastien Lemire:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Lemire.

Il nous reste un peu de temps en compagnie du premier groupe de témoins.

Monsieur Généreux, je sais que vous aviez des questions à poser. Je vous donne donc la parole pour environ deux minutes et demie.

**M. Bernard Généreux:** Merci, monsieur le président. C'est très généreux de votre part.

Monsieur Schmeiser, tout à l'heure, vous avez dit que les pièces représentaient à peu près 70 % du volume d'affaires de votre association. Évidemment, ce n'est pas nécessairement vous qui les installez. Dans le village où je demeure, il y a deux grands agriculteurs qui ont des garages aussi longs qu'un aréna. Ils ont leurs propres mécaniciens et ils achètent des pièces pour réparer eux-mêmes leur équipement.

De quelle façon l'accès à des services d'accompagnement est-il important, à la fois pour vous et pour les agriculteurs? Ces derniers veulent être autonomes le plus possible, afin de pouvoir faire les réparations le plus rapidement possible. De votre côté, les réparations font partie, aussi, des services que vous offrez. N'êtes-vous pas en contradiction, d'une certaine manière? Comment voyez-vous la situation?

• (1155)

[Traduction]

**M. John Schmeiser:** Il faut faire face à la réalité; nous ne pouvons pas faire toutes les réparations dont les clients ont besoin en raison de problèmes de main-d'oeuvre, du nombre de mécaniciens que nous avons, alors nous maintenons qu'il est dans notre intérêt de nous assurer que les ateliers de réparation tiers ont les pièces et ont accès aux outils et à l'équipement de diagnostic dont ils ont besoin.

Dans le cas d'un gros client, il est certain qu'un concessionnaire se rendra rapidement compte qu'il a intérêt à offrir ce matériel — les outils spéciaux, l'équipement de diagnostic et les pièces —, afin que le gros client puisse effectuer ses propres réparations.

[Français]

**M. Bernard Généreux:** Qu'en est-il de la garantie, dans ce cas?

Aujourd'hui, le prix moyen d'un tracteur est d'environ 1 million de dollars.

Qu'est-ce qui est compris dans la garantie? Combien de temps dure-t-elle? Jusqu'à quel point la personne peut-elle réparer son tracteur tout en gardant cette garantie?

[Traduction]

**M. John Schmeiser:** Certaines de nos provinces ont une loi qui garantit au client une garantie minimale d'un an à l'achat de matériel agricole neuf. Cela varie selon les provinces, mais c'est à peu près la norme dans l'industrie.

Les fabricants vont plus loin. Par exemple, pour la moissonneuse-batteuse dont j'ai parlé un peu plus tôt, le fabricant offre une garantie de trois ans et un service après-vente de trois ans, mais dans la pratique, s'il s'agit d'une pièce d'équipement sous garantie, le concessionnaire lui donne priorité pour ce qui est de l'affectation de la main-d'oeuvre. C'est son client qui vient d'acheter un nouveau matériel et qui a fait cet investissement important. Nos clients sous garantie sont toujours prioritaires.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs Généreux et Schmeiser.

Monsieur Dong, vous avez la parole pour environ deux minutes et demie.

[Traduction]

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

Ma question s'adresse à M. Kingston. Quelles mesures vos membres prennent-ils actuellement pour assurer un approvisionnement adéquat en composants automobiles et en produits de réparation que les consommateurs peuvent acheter pour réparer leurs véhicules?

**M. Brian Kingston:** Les membres de l'ACCV, par leur participation à l'entente sur la Norme, offrent exactement les mêmes renseignements et outils au marché secondaire qu'à leur réseau de concessionnaires. Il n'y a aucune différence, et ce, afin de garantir que les consommateurs puissent faire faire leurs réparations là où ils le souhaitent, selon les normes du fabricant d'équipement d'origine.

**M. Han Dong:** Pour le compte rendu, vos membres sont-ils pour ou contre la fabrication et la vente par des tiers de pièces de réparation pour les véhicules que vos membres produisent?

**M. Brian Kingston:** Je suis désolé, contre des tiers...?

**M. Han Dong:** Vos membres appuient-ils ou s'opposent-ils à la fabrication par des tiers de pièces qui peuvent être utilisées pour des réparations par des tiers?

**M. Brian Kingston:** Nous sommes pour la réparation dans la mesure où celle-ci est conforme aux normes établies par le fabricant dans le cadre de la Norme.

**M. Han Dong:** Vos membres sont-ils pour ou contre le droit de réparer et de modifier?

**M. Brian Kingston:** En vertu de ce projet de loi?

**M. Han Dong:** En général.

**M. Brian Kingston:** Nous sommes favorables à ce que les réparations soient effectuées selon les normes des fournisseurs d'équipement d'origine dans le cadre de la Norme, qui est un système très fonctionnel que nous avons en place aujourd'hui.

**M. Han Dong:** S'il y a une possibilité d'amendement — je suis sûr qu'il y aura une possibilité d'amendement — que proposez-vous à ce comité?

**M. Brian Kingston:** D'abord et avant tout, nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire d'appliquer cette mesure à l'industrie automobile, car nous avons une norme qui a produit de bons résultats et qui, je dirais, est un exemple à suivre pour les autres industries. Ce cadre est unique, et il a été établi. Il fonctionne très bien à l'heure actuelle, et il continue d'être amélioré. Nous ne pensons pas que ce type de loi soit nécessaire pour l'industrie automobile.

**M. Han Dong:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Dong.

Merci à tous nos témoins d'avoir pris le temps aujourd'hui d'éclairer les travaux de ce comité. Nous vous en sommes fort reconnaissants.

Je vais maintenant suspendre la séance pour quelques minutes.

• (1155)

(Pause)

• (1205)

**Le président:** Bon après-midi à tous.

Je vais demander aux membres présents dans la salle de prendre place. Nous sommes sur le point de commencer la deuxième heure de la réunion du Comité permanent de l'industrie et de la technologie.

Dans ce deuxième groupe de témoins, nous accueillons, de l'Association canadienne des automobilistes Jason Kerr, directeur principal des relations gouvernementales, et Ian Jack, vice-président des affaires publiques.

[Français]

Nous avons également deux représentants de Medtech Canada, qui comparaissent par vidéoconférence: M. Raj Malik, vice-président des affaires fédérales et des partenariats stratégiques nationaux, et Mme Mia Spiegelman, vice-présidente des affaires réglementaires.

Merci à vous tous de vous joindre à nous.

Sans plus tarder, pour commencer la discussion, je donne la parole à M. Kerr, de l'Association canadienne des automobilistes.

**M. Ian Jack (vice-président, Affaires publiques, Association canadienne des automobilistes):** En fait, monsieur le président, ce sera moi, Ian Jack, qui prendrai la parole pour commencer.

[Traduction]

Bonjour à tous.

[Français]

Monsieur le président, honorables députés, je vous remercie de l'invitation à comparaître devant vous aujourd'hui pour parler de ce sujet.

[Traduction]

Comme cela a été dit, je m'appelle Ian Jack, et je suis vice-président des affaires publiques. Je suis accompagné de Jason Kerr, notre directeur général des relations gouvernementales.

La plupart d'entre vous, bien sûr, connaissent notre marque, fondée en 1913. L'Association canadienne des automobilistes, la CAA, est une fédération de huit clubs qui fournit à plus de 6,8 millions de Canadiens d'un bout à l'autre du pays une assistance routière d'urgence ainsi que des services d'assurance automobile, de récompenses et de voyages.

Fait important, la CAA est également un organisme sans but lucratif qui a toujours défendu les intérêts de ses membres. Aujourd'hui, ces questions comprennent la sécurité routière, l'environnement, la mobilité, l'infrastructure et la protection des consommateurs, et c'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui.

Pourquoi la CAA s'intéresse-t-elle aux verrous numériques? La réponse est simple: nous voulons que les Canadiens aient accès à des réparations de véhicules à des prix raisonnables. Pour ce faire, il doit y avoir une concurrence sur le marché. Cette concurrence viendra des garages locaux qui sont un élément de base de toutes nos collectivités depuis des temps immémoriaux. Nous devons assurer leur santé future.

Pourquoi pensons-nous que les véhicules méritent qu'on s'y attarde dans un débat sur une loi d'application générale? Parce que les véhicules et leurs réparations sont les biens les plus coûteux que la plupart des consommateurs achètent et auxquels les verrous numériques peuvent s'appliquer. Il ne s'agit pas de leur iPhone, ni de leur grille-pain, mais de leur véhicule.

Nous considérons que cette loi assure la neutralité technologique, en veillant à ce que les principes sous-jacents de la loi existante soient respectés au gré des percées technologiques. Il fut un temps où les mécaniciens disposant des outils appropriés pouvaient réparer votre véhicule. Vous aviez le choix quant à l'endroit où acheter ces outils. Aujourd'hui, cependant, les logiciels, y compris les logiciels de diagnostic, sont rois dans la plupart des industries, y compris l'automobile. Cela a donné à diverses industries la possibilité d'apposer un verrou électronique sur leurs produits, au détriment du choix du consommateur et de la concurrence sur le prix des réparations.

À notre avis, cela n'est pas juste, du moins pas pour les consommateurs qui tentent de réparer leur véhicule. Si des restrictions empêchent l'accès au logiciel d'un véhicule qui permet d'en assurer la maintenance et l'entretien, les Canadiens n'auront que peu d'options

si leur véhicule tombe en panne ou est partie dans une collision. Ils n'ont guère d'autre choix que de passer par leur concessionnaire.

C'est bien si c'est ce que le consommateur veut, mais les Canadiens devraient avoir le droit d'amener leur véhicule au garage de leur choix. Comme on nous l'a rappelé récemment, les prix ont tendance à augmenter. Une concurrence accrue contribuera à rendre les prix plus abordables. Nous tenons également à souligner que tout le monde ne vit pas à proximité d'un concessionnaire. L'accès à un service pratique et à prix raisonnable ne devrait pas être limité aux habitants des grandes villes. Selon nous, il est important de veiller à ce que les acteurs du marché secondaire qui tentent de diagnostiquer, d'entretenir et de réparer les véhicules ne soient pas confrontés à des obstacles comme les mesures de protection technologique susceptibles de restreindre la concurrence.

En effet, dans un récent sondage d'opinion national, la CAA a constaté qu'une importante majorité de Canadiens sont d'accord pour que les garages indépendants aient un accès garanti aux logiciels des fabricants pour diagnostiquer et réparer les véhicules.

Le projet de loi C-244 tente d'éliminer un obstacle potentiel à la réparabilité, ce qui aidera à promouvoir la discipline des prix pour les consommateurs. Voilà pourquoi nous appuyons ce projet de loi.

Nous espérons en outre que l'adoption du projet de loi encouragera les fabricants de véhicules et le marché secondaire à s'unir pour cerner les lacunes dans la disponibilité et l'accessibilité des données sur les réparations et pour y remédier, pour les véhicules d'aujourd'hui et ceux de demain. Ce serait une bonne chose pour les propriétaires de véhicules canadiens, car cela garantirait la commodité, le choix et la concurrence des prix à l'avenir.

• (1210)

[Français]

Je vous remercie encore une fois de nous avoir invités à comparaître devant vous aujourd'hui.

[Traduction]

Nous serons heureux de répondre à vos questions.

[Français]

Merci, monsieur le président.

[Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Jack.

C'est au tour de Medtech pour cinq minutes.

**M. Raj Malik (vice-président, Affaires fédérales et partenariats stratégiques nationaux, Medtech Canada):** Merci, monsieur le président et membres du Comité.

Au nom de Medtech Canada, nous sommes reconnaissants d'avoir l'occasion de participer à l'examen du projet de loi C-244 par le Comité. Je m'appelle Raj Malik. Je suis le vice-président des affaires fédérales de Medtech Canada. Je suis accompagné de Mia Spiegelman, vice-présidente des affaires réglementaires de Medtech Canada.

Medtech Canada est l'association nationale qui représente l'industrie canadienne de la technologie médicale innovatrice. Nous représentons environ 120 entreprises membres qui vont des petites entreprises émergentes de technologie médicale aux grandes multinationales desservant le marché canadien et qui emploient collectivement plus de 35 000 Canadiens. Les dispositifs médicaux vont des plus petites technologies, comme les stimulateurs cardiaques, aux plus grandes technologies d'imagerie diagnostique, comme les IRM, et tout ce qui se trouve entre les deux.

Avec le temps dont nous disposons aujourd'hui au Comité, j'aimerais partager quelques idées sur les règlements actuels en vertu desquels l'industrie des technologies médicales fonctionne et comment cela se rapporte à nos recommandations pour le projet de loi C-244 afin d'assurer que les mesures de protection des patients et des fournisseurs de soins de santé soient maintenues.

Notre principale préoccupation concernant les modifications proposées à la Loi sur le droit d'auteur dans le projet de loi C-244 est qu'elles permettraient à des fournisseurs de services non réglementés et non formés d'accéder à des logiciels de technologie médicale hautement délicats. De plus, les modifications permettraient la création de pièces de service non contrôlées et non réglementées pour les appareils médicaux, ce qui pourrait causer des préjudices aux patients ou aux fournisseurs de soins de santé.

Pour être clairs, notre industrie continue de soutenir la disponibilité d'entités tierces réglementées par le gouvernement fédéral pour entretenir et réparer les dispositifs médicaux. Nous savons que cela est essentiel au fonctionnement du système de soins de santé canadien.

Au Canada, les dispositifs médicaux sont fortement réglementés par notre gouvernement fédéral. La plupart des dispositifs médicaux sont soumis à un processus d'homologation rigoureux qui garantit que les dispositifs médicaux vendus au Canada peuvent être utilisés en toute sécurité, y compris les logiciels et accessoires connexes. En outre, la plupart des installations ou organisations qui manipulent des dispositifs médicaux tout au long de la chaîne d'approvisionnement sont également réglementées, comme les hôpitaux, les fabricants, les importateurs, les distributeurs et les tiers fournisseurs de services réglementés qui relèvent de leur compétence. Grâce à ce réseau, nous nous assurons que, tout au long du cycle de vie d'un dispositif médical, qui peut varier de 7 à 15 ans, le dispositif demeure aussi efficace et sûr que le jour où il a été approuvé pour la vente au Canada.

À l'heure actuelle, les fournisseurs de services tiers qui n'offrent qu'un service de réparation ne sont régis par aucune réglementation gouvernementale en matière d'assurance de la qualité, ce qui laisse très peu de protection à nos populations de patients et de fournisseurs de soins de santé.

À titre d'exemple de mesures de protection fédérales, la Loi sur la protection des Canadiens contre les médicaments dangereux (Loi de Vanessa) a été adoptée en 2014. Cette loi a été présentée par le député d'Oakville de l'époque, Terence Young, à la suite du décès de sa fille Vanessa, âgée de 15 ans, en 2000, lorsqu'elle a utilisé un produit thérapeutique prescrit comme prévu, mais qui a eu des effets indésirables.

La loi de Vanessa a été adoptée pour renforcer la surveillance et le contrôle des produits thérapeutiques après leur mise en marché. À partir de 2019, les fabricants, les importateurs et les autres entreprises de la chaîne d'approvisionnement sont désormais tenus d'ana-

lyser davantage ou de rassembler des rapports sur les risques et les problèmes relevés après la vente du dispositif médical sur le marché canadien. Les fournisseurs de services tiers non réglementés, en revanche, ne sont pas tenus de respecter ces exigences à l'heure actuelle.

De plus, les fournisseurs de services non réglementés ne sont pas tenus par Santé Canada d'adhérer à des procédures standard comme la formation adéquate du personnel, l'évaluation des fournisseurs de pièces, l'étalonnage des outils, la tenue de dossiers sur l'entretien et la maintenance préventive des dispositifs ou la maintenance de la conception des dispositifs.

La loi actuelle sur le droit d'auteur empêche les tiers non réglementés de contourner les mesures techniques de protection, les MTP, de nos dispositifs médicaux et de remplacer des pièces par des pièces de rechange non testées ou non approuvées. Ces mesures de protection garantissent que seuls des prestataires de services hautement qualifiés et autorisés peuvent accéder à cette technologie hautement délicate pour effectuer les réparations nécessaires. Ces mesures de protection sont en place pour réduire le risque de nuire à l'efficacité des dispositifs et de causer des dommages graves aux patients.

Lorsqu'il s'agit d'appareils médicaux, les mesures de protection technique sont essentielles à la sécurité des patients et des fournisseurs de soins de santé, car elles font partie intégrante de ce que Santé Canada examine au cours du processus d'homologation. Les mesures de protection garantissent que l'appareil fonctionne correctement, que les alarmes sont appropriées et que les acteurs malveillants ne peuvent pas accéder aux données des patients. Si les mesures de protection sont contournées et les logiciels modifiés de façon inappropriée, les appareils médicaux entretenus peuvent mal fonctionner, créant des risques pour les patients et les techniciens.

En conclusion, comme les dispositifs médicaux sont des produits fortement réglementés qui nécessitent des licences et le respect de normes de sécurité robustes, y compris la surveillance après-vente et les exigences en matière de rapports, le fait de permettre l'accès à des tiers fournisseurs de services non réglementés mine les mesures de sécurité existantes qui protègent aujourd'hui les patients et nos fournisseurs de soins de santé. Au nom de l'industrie canadienne de la technologie médicale, nous recommandons fortement que les dispositifs médicaux et les technologies dont la vente est réglementée par Santé Canada fassent l'objet d'une exemption précise dans toute proposition de modification de la Loi sur le droit d'auteur.

• (1215)

Merci. Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Malik.

Nous allons maintenant passer au député Vis pour six minutes.

[Français]

**M. Bernard Généreux:** En fait, monsieur le président, c'est moi qui vais prendre le premier tour de parole.

**Le président:** D'accord, monsieur Généreux. Vous avez la parole.

**M. Bernard Généreux:** Monsieur Malik, pouvez-vous me réexpliquer rapidement le lien entre le projet de loi et le décès de la fille de Terence Young, un ancien collègue avec qui j'ai siégé à la Chambre de 2009 à 2011? Quel lien particulier voyez-vous entre l'équipement médical et ce projet de loi?

[Traduction]

**M. Raj Malik:** Je vais demander à ma collègue de parler de cela.

**Mme Mia Spiegelman (vice-présidente, Affaires réglementaires, Medtech Canada):** Merci, monsieur Malik.

Lorsque la loi de Vanessa a été promulguée, elle comportait différentes sections. L'une d'entre elles parle de la sécurité des instruments médicaux tout au long de leur cycle de vie. Comme l'a mentionné M. Malik, celui-ci peut aller de 7 à 15 ans.

Dans le secteur des instruments médicaux, la loi a été mise en oeuvre de telle sorte que les fabricants, les importateurs, les distributeurs et les prestataires de services tiers réglementés sont désormais tenus de fournir des rapports de synthèse annuels sur les événements indésirables. Si les événements indésirables entraînent un risque accru non intentionnel, ils doivent le signaler à Santé Canada. Le Règlement sur les instruments médicaux exige dorénavant d'autres rapports de ce genre.

En ce qui concerne la loi et ses liens, les fournisseurs de services tiers qui ne sont pas réglementés n'ont pas cette exigence. Il y a donc une lacune dans ce domaine, et cette question a également été portée à l'attention de Santé Canada.

Je vous remercie.

• (1220)

[Français]

**M. Bernard Généreux:** Avez-vous proposé ou prévoyez-vous proposer des amendements au projet de loi pour que les tiers qui réparent de l'équipement médical aient les mêmes responsabilités ou les mêmes options que les fabricants?

Je comprends ce que vous voulez faire, votre intention est très bonne, et l'exemple que vous citez est particulièrement éloquent, mais proposez-vous des amendements?

[Traduction]

**Mme Mia Spiegelman:** Oui.

Allez-y, monsieur Malik.

**M. Raj Malik:** Oui, nous allons présenter un amendement à ce sujet.

**Mme Mia Spiegelman:** En outre, nous avons fait part de nos observations à Santé Canada à ce sujet.

[Français]

**M. Bernard Généreux:** Merci beaucoup.

J'aimerais maintenant m'adresser aux représentants de la CAA.

Vous avez des clubs automobiles partout au Canada, notamment au Québec. En tout, vous comptez près de 7 millions de membres, alors votre association est très bien connue. Aujourd'hui, vous représentez ces 7 millions d'automobilistes et vous appuyez le projet de loi.

Est-ce que votre association a présenté ou a l'intention de présenter des amendements au projet de loi ou est-ce qu'elle considère qu'il est acceptable dans sa forme actuelle?

Autrement dit, souhaiteriez-vous que le projet de loi soit amélioré ou bonifié?

[Traduction]

**M. Ian Jack:** Avons-nous présenté des amendements? Non.

Sommes-nous satisfaits de la loi telle qu'elle est rédigée? Oui.

Reconnaissons-nous qu'il pourrait y avoir des exemptions légitimes — comme peut-être celles de nos collègues ici — qui devraient être prises en compte? Bien sûr. Je ne suis pas un expert en technologie médicale, donc je n'essaierai pas de parler en leur nom.

Je dirais deux choses à propos de tout processus d'exemption que le Comité pourrait envisager par le truchement d'un amendement. La première est que toutes les industries vont se mettre en rang et prétendre qu'elles méritent une exemption. Certaines le mériteront vraiment, d'autres moins.

Je pense que ce comité entend probablement de temps en temps les industries des médicaments de marque et des médicaments génériques. Vous savez qu'elles passent tout leur temps devant les tribunaux à se disputer sur la durée des différentes périodes. J'espère que le Comité voudra éviter cela dans tous les amendements qu'il pourrait envisager pour ce projet de loi. Réfléchissez bien à la façon de limiter les possibilités d'obtenir une exemption.

Si vous le permettez, monsieur, un témoignage antérieur disait que ceux qui veulent contourner un verrou numérique devraient peut-être avoir à faire valoir leurs arguments. Je pense que le fardeau de la preuve devrait être inversé. Si vous êtes sur le point d'adopter une loi d'application générale qui permet de contourner les verrous numériques à des fins légitimes, ce devrait être à l'industrie qui dit que nous ne pouvons pas toucher à ses logiciels de faire valoir ses arguments.

Je vous remercie.

[Français]

**M. Bernard Généreux:** Je comprends ce que vous me dites.

Ma crainte, selon ce que les témoins sont venus nous dire, c'est que ce soit le début de la fin pour nos garagistes de quartier, dans nos villages et nos municipalités, tant dans le monde agricole que dans le monde automobile. Cela me fait vraiment peur. On va jusqu'à graver des pièces automobiles pour qu'elles ne soient utilisées qu'une seule fois, pour qu'elles ne puissent être remplacées par aucune autre pièce, même pas par une pièce provenant de l'entreprise même qui crée ces pièces. C'est donc dire que les constructeurs poussent leurs possibilités très loin pour garder une mainmise sur l'ensemble de l'œuvre, si je puis m'exprimer ainsi.

Je crains qu'un jour, si on ne change pas les choses, on n'ait plus accès à l'ensemble des garagistes locaux, dans chacune de nos municipalités. Ma crainte est-elle justifiée?

[Traduction]

**M. Ian Jack:** Nous partageons cette préoccupation, absolument. C'est pourquoi nous soutenons cette loi. Nous pensons qu'il s'agirait, pour notre industrie, d'un petit pas en avant pour nous assurer que nous ne nous retrouvons pas à devoir nous rendre chez un concessionnaire qui se trouve à 200 ou 400 kilomètres de distance, selon le véhicule.

De plus, je dirais que la norme — et nous entendons parler de la norme — est pour moi un parfait exemple d'un autre piège auquel j'encouragerais le Comité à penser dans les amendements qu'il envisage.

Quelle belle histoire que celle de l'industrie automobile et du marché secondaire qui se sont volontairement réunis et ont conclu un accord pour partager des données il y a 15 ans. Eh bien, depuis lors — et il est regrettable que M. Masse ne soit pas ici aujourd'hui, car il siège à ce comité depuis toujours et pourrait vous le dire —, année après année, on entend la même histoire: d'un côté, on dit que la norme est merveilleuse et qu'elle fonctionne parfaitement, et de l'autre, qu'elle est irrémédiablement brisée.

Où est la vérité? Nous sommes une tierce partie dans cette affaire; nous n'avons pas non plus de visibilité directe. Cependant, cette entente volontaire n'a pas de mécanisme d'examen, pas de mécanisme d'audit, et il n'y a pas de tierce partie qui l'examine et à laquelle on peut s'adresser pour l'examiner. C'est pourquoi nous nous trouvons dans cette situation aujourd'hui.

Nous avons entendu parler d'ententes volontaires pour un échange éventuel des données entre les industries — et nous pourrions accepter de telles ententes — afin d'éviter d'être assujettis au projet de loi C-244. Nous pensons que c'est dans ce sens que certains voudraient aller. Nous recommandons une certaine prudence à cet égard. Si nous en arrivons là, il devrait y avoir un examen régulier, que ce soit par le ministère de l'Industrie ou un autre organisme.

Si une partie à une entente volontaire a un problème avec celle-ci, que fait-elle? Encore une fois, c'est la raison pour laquelle nous n'aimons pas ce que nous considérons comme un revers du fardeau de la preuve, mentionné par un témoin précédent. Il y a ici un déséquilibre du pouvoir économique entre un fabricant d'équipement d'origine et la plupart des acteurs du marché secondaire.

Nos amis de LKQ ont peut-être un peu d'argent, mais ils n'ont pas autant d'argent que les multinationales de l'automobile, et tous les autres acteurs de ce secteur sont encore plus petits. Pour nous, ce serait une erreur de s'attendre à ce que des gens consacrent des centaines de milliers de dollars en frais juridiques et passent des années devant les tribunaux pour argumenter de la question de savoir s'ils devraient avoir accès.

• (1225)

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Jack.

Merci beaucoup, monsieur Généreux.

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

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

[Traduction]

J'aimerais poser une question à M. Jack.

Vous avez mentionné dans votre déclaration liminaire que votre association a effectué des sondages auprès de ses membres et qu'un nombre important de Canadiens ont fait part de leurs préoccupations quant aux options limitées et au manque de choix. Pouvez-vous nous en dire plus sur ce que vous ont dit les membres?

**M. Ian Jack:** Absolument. Il n'y avait pas que des membres, je dois dire. Nous avons 6,8 millions de membres, mais lorsque nous faisons des sondages, nous interrogeons tous les Canadiens. Nous leur demandons s'ils sont membres pour que nous sachions quelle est la différence, s'il y en a une, mais il n'y en a pas sur cette question. Plus des deux tiers des Canadiens appuient le droit de l'indus-

trie indépendante de la réparation, par le truchement des garages, d'avoir accès à ce logiciel.

Encore une fois, vous entendrez différentes choses sur la facilité et l'exhaustivité de cet accès aujourd'hui. À notre avis, le projet de loi qui vous est présenté vise à faire en sorte que nous n'ayons pas un autre obstacle, et à faire en sorte qu'à l'avenir, les verrous numériques ne deviennent pas un obstacle.

Pour répondre au point soulevé par M. Généreux, l'industrie devient de plus en plus refermée, de plus en plus dure et de plus en plus axée sur la technologie. L'importance du modèle de réparation, et donc du logiciel, pour les fabricants d'équipement d'origine ne fera qu'augmenter avec le temps.

Nous constatons déjà que lorsque de nouveaux fabricants arrivent, comme Tesla, ils n'ont pas de concessionnaires. Leurs points de vente appartiennent à l'entreprise. C'est une tendance à long terme dans l'industrie. Je pense qu'il serait juste de dire que si les fabricants d'équipement d'origine créaient l'industrie à partir de zéro aujourd'hui, ils ne mettraient pas en place des réseaux de concessionnaires indépendants qu'ils finissent par, vous savez....

L'une des choses qu'ils aiment dans la transmission sans fil des données est qu'elle leur permet, pour la toute première fois, d'établir une relation binaire directe avec le propriétaire d'un véhicule. Pensons-y bien, la plupart d'entre nous ont une relation avec un concessionnaire s'il s'agit d'un véhicule neuf, et sinon, avec un garage, mais pas avec le fabricant d'équipement d'origine lui-même.

C'est en partie de cela qu'il s'agit, le merveilleux nouveau monde des fabricants. À notre avis, leurs pressions pour conserver ces données ne fera qu'augmenter. Nous voulons nous assurer qu'elles sont plus largement disponibles pour le bien des consommateurs, comme nous l'avons dit, en particulier en ce qui concerne le prix des réparations.

**Mme Viviane Lapointe:** Ce n'est pas un problème uniquement canadien. Y a-t-il des exemples internationaux auxquels nous pourrions nous reporter concernant l'impact de ce projet de loi? Je pense en particulier à des pays comme les États-Unis ou l'Australie.

**M. Ian Jack:** Oui, et mon collègue, M. Kerr, peut en parler davantage. Pour son malheur, il participe à un appel trimestriel à 6 heures du matin pour que nous puissions tous être réveillés en même temps — les Australiens, les Européens, nous et ainsi de suite. Nous parlons régulièrement de cette question et nous gardons l'oeil sur la situation internationale.

De notre point de vue, du moins, il serait juste de dire qu'à l'échelle internationale, l'industrie automobile a tendance à s'unir pour ralentir tout accès aux données. C'est l'exemple du Massachusetts, où un référendum des citoyens est passé, et ainsi de suite.

Permettez-moi de céder la parole à Jason Kerr pour un peu plus d'information à ce sujet.

• (1230)

**M. Jason Kerr (directeur principal, Relations gouvernementales, Association canadienne des automobilistes):** Oui, je vous remercie.

En Australie, il y a eu une entente. L'entente ne fonctionne pas vraiment bien et a été retardée pendant de très nombreuses années. Il n'y a pas de fabricants de véhicules établis en Australie, et cela a été un obstacle, car ils ne prêtent pas beaucoup d'attention aux règles. Les choses ont pris beaucoup de retard là-bas.

L'Union européenne travaille toujours sur sa loi. Ils étudient encore le droit de réparer. Ils n'ont pas de projet de loi sur le droit de réparer à proprement parler pour le moment. J'ignore s'ils ont fait quoi que ce soit au sujet des verrous numériques, mais je peux vérifier et revenir à Mme Lapointe à ce sujet.

Aux États-Unis, comme l'a mentionné mon collègue, M. Jack, le Massachusetts a adopté un projet de loi visant le droit de réparer. Il y a une certaine tentative pour faire adopter une loi fédérale ou nationale sur le droit de réparer, afin d'éviter un rapiéçage de lois dans tous les États. En fait, les fabricants ont dépensé près de 25 millions de dollars pour une campagne publicitaire visant à faire reculer le droit de réparer avant le référendum qui a eu lieu il y a un ou deux ans.

On peut dire que le projet de loi sur le droit de réparer il y a 15 ans au Canada était volontaire, mais c'était le premier du genre dans le monde, et c'était formidable de voir cela se produire. C'était formidable de voir que tout le monde s'entendait, mais il n'y avait pas de mécanisme de surveillance. Il n'y avait rien. Personne n'avait le contrôle. Il n'y avait personne à qui l'on pouvait s'adresser si cela ne marchait pas, pour demander qui allait faire quelque chose.

Aujourd'hui, un côté du secteur dit que cela ne marche pas, et puis les fabricants d'automobiles disent que tout fonctionne parfaitement. Ce n'est pas à nous, nécessairement, de vous dire si cela fonctionne ou non, mais il y a manifestement une lacune et un mécanisme qui aurait dû être mis en place, mais qui ne l'a pas été.

Je vous remercie.

**Mme Viviane Lapointe:** Merci, monsieur Kerr.

Monsieur Malik, j'aimerais revenir sur ce dont mon collègue Bernard Généreux vous parlait, sur certains des amendements que vous proposez. Nous savons qu'il existe des inquiétudes quant au fait que le droit de réparer peut entraîner certains risques sur le plan de la sécurité des instruments médicaux. Je crois que dans votre déclaration, vous avez dit qu'il a le potentiel d'affaiblir la sécurité des instruments médicaux. Selon vous, y a-t-il des catégories particulières d'instruments médicaux que vous aimeriez voir exclues de ce projet de loi?

**M. Raj Malik:** Permettez-moi de commencer, puis je demanderai à ma collègue d'intervenir.

Comme vous le savez probablement, au Canada, les instruments médicaux sont classés selon leur catégorie et leur degré d'invasivité. Il existe un certain nombre d'instruments médicaux qui ne nécessitent aucune sorte de réparation ou d'entretien, et cela comprend des produits comme les aiguilles, les seringues et les pansements. Tous ces instruments sont exclus. Les instruments qui ont une composante matérielle ou logicielle sont ceux qui nous préoccupent le plus quant au risque sur le plan de la sécurité.

**Mme Viviane Lapointe:** Allez-y, je vous prie.

**Mme Mia Spiegelman:** Je suis tout à fait d'accord avec mon collègue. En plus de ce qu'il a mentionné, nous chercherions à exclure tout instrument médical qui comporte un logiciel, un mécanisme ou une combinaison des deux. Il n'est pas nécessaire que ce soit une machine IRM précise ou un appareil de haute technologie; il pourrait s'agir d'un brassard de tensiomètre que l'on a chez soi pour surveiller sa tension artérielle, par exemple. Pour nous, il s'agit de tout dispositif médical qui n'est pas à usage unique, qui est stérile et qui comporte un mécanisme, un logiciel ou une combinaison de ces éléments, qui doit être entretenu, maintenu et réparé.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup, madame Lapointe.

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

**M. Sébastien Lemire:** Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Jack.

Je tiens d'abord à vous remercier des efforts que vous faites pour vous exprimer en français. Nous vous en sommes très reconnaissants.

J'aimerais parler des assureurs. Un des principaux arguments invoqués pour s'opposer au fait que les particuliers réparent leurs propres véhicules est que la sécurité n'est pas garantie. Est-ce une préoccupation pour votre organisation?

Selon vous, quels sont les plus grands défis en ce qui a trait aux assureurs? Comment pourrait-on appliquer des solutions à cet égard?

• (1235)

[Traduction]

**M. Ian Jack:** Je vais me tourner vers M. Kerr dans un instant, mais je commencerais par dire que ces réparations sont légales aujourd'hui. Dans des circonstances très limitées, la garantie serait annulée.

Le projet de loi qui nous est présenté aujourd'hui vise, à notre avis, à faire en sorte que les verrous numériques ne soient pas utilisés comme un nouveau moyen de bloquer l'accès qui est légal et, comme nous avons entendu nos amis de l'industrie le dire, qui est disponible depuis 15 ans.

Je ne suis pas sûr... Non, je ne pense pas que nous partagions cette préoccupation.

Monsieur Kerr, avez-vous quelque chose à ajouter à ce sujet?

**M. Jason Kerr:** J'ajouterais seulement qu'en fait, nos collègues de l'ACCV, dans le groupe précédent, ont parlé du fait que l'accès aux données est nécessaire pour réparer un véhicule selon les spécifications appropriées, comme cela devrait être fait. Aujourd'hui, des réparateurs du marché secondaire peuvent faire cela. Il s'agit de s'assurer qu'ils disposent des bons renseignements, des bonnes données dont ils ont besoin pour diagnostiquer et réparer un véhicule, mais je ne pense pas qu'il y ait de risque pour la sécurité.

[Français]

**M. Sébastien Lemire:** L'Assemblée nationale du Québec a été saisie du projet de loi n° 197, qui vise à carrément interdire l'obsolescence programmée et à forcer l'inscription d'une cote de durabilité et de réparabilité sur l'étiquette des produits, ce qui empêchera l'invocation de la Loi sur le droit d'auteur du fédéral pour empêcher d'effectuer des réparations.

Selon vous, l'obsolescence programmée constitue-t-elle un problème dans l'industrie automobile?

Un projet de loi de cette nature à l'échelle fédérale serait-il bien accueilli par votre secteur?

**M. Ian Jack:** Vous posez des questions très intéressantes.

[Traduction]

Nous n'avons pas réfléchi longtemps à ce sujet. Ma première réaction serait de dire que je ne pense pas que l'obsolescence programmée nous inquiète. Aussi, les fabricants d'automobiles ont tout intérêt à maintenir ce logiciel aussi à jour que possible. En effet, ces jours-ci, ils se considèrent tous comme étant en concurrence avec Tesla et peut-être d'autres nouveaux fabricants. En fait, l'industrie automobile essaie de nos jours de se transformer en une industrie technologique.

Monsieur Kerr, j'ai peut-être manqué quelque chose.

**M. Jason Kerr:** J'ajouterais seulement que les véhicules sur la route aujourd'hui ont un âge moyen d'environ 12 ans. Ces véhicules sont là depuis un certain temps. Je ne pense pas qu'il s'agisse du même genre de problème d'obsolescence planifiée que celui que pourraient présenter les grille-pains ou d'autres produits. Je pense que les véhicules sont conçus pour durer. Les gens conduisent une voiture jusqu'à ce qu'elle ait 20 ans, pour autant qu'ils l'entretiennent correctement. Je ne pense pas que ce soit un problème particulier, de notre point de vue, du côté des véhicules. Ce pourrait très bien être un...

**M. Ian Jack:** Je dirais, bien sûr, qu'il s'agit d'obtenir l'accès au logiciel pour les maintenir à jour dans cette situation.

[Français]

**M. Sébastien Lemire:** J'ai posé une question au groupe de témoins précédent sur le *VIN burning*, une pratique du fabricant qui fait qu'une pièce ne peut fonctionner que pour une seule voiture.

Selon vous, s'agit-il d'une pratique répandue dans l'industrie automobile? Devrions-nous contrer davantage cette pratique?

[Traduction]

**M. Jason Kerr:** La traduction n'est pas passée. Excusez-moi.

**M. Ian Jack:** Oh, bien. Je peux essayer de répondre à celle-là, alors.

Non, nous nous sommes gratté la tête au fond de la salle, je dois dire, quand nous l'avons entendu. Ce n'est pas une chose à laquelle nous avons pensé, je dois avouer. Nous nous renseignerons davantage sur ce sujet, mais je pense que nous en aurions entendu parler bien plus si c'était un aspect important.

[Français]

**M. Sébastien Lemire:** Que répondez-vous aux fabricants de véhicules automobiles ou d'équipement qui affirment que le projet de loi C-244 pourrait engendrer des lacunes sur le plan de la sécurité ou de la conformité?

[Traduction]

**M. Ian Jack:** Nous pensons que c'est compliquer à l'excès ce texte de loi. L'accès est déjà non seulement autorisé, mais, selon l'ACCV elle-même, encouragé de nos jours, avec la Norme. Ce n'est pas un problème aujourd'hui. Cela ne modifierait en rien ce qui est accessible aujourd'hui.

Il s'agit de la réparabilité. Comme l'ont dit nos collègues du marché des pièces de rechange dans le groupe précédent, personne ne s'intéresse aux autres données; il s'agit de la capacité de réparer les véhicules dans 10 ans comme ils peuvent être réparés aujourd'hui, et comme ils pouvaient être réparés il y a 10, 20 et 50 ans. Nous essayons de préserver, en quelque sorte, le statu quo tout au long de

l'évolution de la technologie, et non pas de changer les règles du jeu.

[Français]

**M. Sébastien Lemire:** L'évolution technologique nous amène vers les véhicules électriques et toute la technologie qui s'y rattache. Croyez-vous que cela va compliquer davantage les relations pour les propriétaires de véhicules électriques? Cela va-t-il apporter des lacunes et augmenter le pouvoir des fabricants automobiles, puisque nous serons obligés de nous tourner vers un concessionnaire automobile plutôt que vers un garagiste de notre choix?

• (1240)

[Traduction]

**M. Ian Jack:** Je pense que les véhicules dépendent de plus en plus de la technologie, quel que soit le groupe motopropulseur. Les véhicules électriques font partie de cette tendance, bien sûr, mais je pense que si les véhicules électriques n'avaient pas été inventés et si nous n'étions pas préoccupés par le climat et nous acceptons les véhicules du passé, l'évolution technologique arriverait quand même au point où l'accès...

Aujourd'hui déjà, il faut avoir accès aux logiciels pour réparer tous les véhicules en circulation. Cette tendance va se poursuivre et s'intensifier. De plus en plus de choses sont diagnostiquées puis réparées par logiciel, et de moins en moins pas la manipulation de pinces et de clés sous le capot du véhicule, comme autrefois. Cette tendance va se poursuivre, très certainement.

[Français]

**M. Sébastien Lemire:** Je vous remercie de vos réponses, ainsi que de l'image que vous évoquez.

**M. Ian Jack:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Jack.

Merci beaucoup, monsieur Lemire.

Monsieur Vis, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

**M. Brad Vis:** Merci, monsieur le président.

Mes questions s'adressent à M. Malik et à Mme Spiegelman.

L'article 2 de la Loi sur le droit d'auteur inclut déjà et explicitement les programmes informatiques dans la définition d'« œuvre littéraire ». À votre avis, pourquoi l'article 1 du projet de loi C-244 propose-t-il donc de préciser qu'un programme d'ordinateur est une « œuvre »? Que cela signifie-t-il?

**Mme Mia Spiegelman:** Voulez-vous que j'essaie d'expliquer nos préoccupations concernant l'article 2? Est-ce votre question? Je suis désolée. Pourriez-vous paraphraser, peut-être?

**M. Brad Vis:** En gros, ce que j'essaie de savoir, c'est ceci: l'adoption de l'article 1, qui modifierait la Loi sur le droit d'auteur à l'article 2, remettrait-elle en question la protection des programmes d'ordinateur en vertu de la loi?

**Mme Mia Spiegelman:** Je ne peux parler que de l'incidence de ces deux dispositions sur les instruments médicaux réglementés. Nous sommes tout aussi préoccupés par l'article 1 que par l'article 2, et plus particulièrement par les éléments de l'article 2. Comme vous le savez, certaines parties des instruments médicaux entrent en contact avec le corps humain — le sang, par exemple, et les solutions qui sont administrées à des patients humains — et c'est quelque chose qui nous préoccupe tout autant que le fait d'entrer dans un logiciel, comme mentionné à l'article 1.

Je ne suis pas sûre d'avoir répondu à votre question. Si ce n'est pas le cas, n'hésitez pas à la poser à nouveau.

**M. Brad Vis:** Je vais en essayer une autre.

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 anti-contournement de la loi, notamment en prescrivant d'autres exemptions aux règles anti-contournement. En quoi le fait d'autoriser une personne, par voie législative, à contourner une mesure de protection technologique pour le diagnostic, l'entretien ou la réparation d'un produit est-il supérieur à l'approche réglementaire actuelle?

**Mme Mia Spiegelman:** Nous avons mentionné l'exemple de la loi de Vanessa. La loi actuelle oblige une industrie réglementée à fournir certains rapports. Par exemple, il faut signaler au gouvernement dans les 10 jours toute incidence de décès ou de mort imminente, ou si cela se reproduit dans les 30 jours. Ceci est un exemple. La loi Vanessa a ajouté à cela les rapports annuels obligatoires, et ainsi de suite.

Notre inquiétude porte sur le fait que cet amendement réduit les mesures de protection dont bénéficient aujourd'hui nos patients et les prestataires de soins de santé dans le secteur non réglementé, qui n'est pas couvert par ces exigences. Ils ne sont pas non plus tenus de soumettre un rapport dans les 10 jours, un rapport dans les 30 jours ou tout autre test ou rapport sommaire concernant l'incidence de tels cas. Notre préoccupation concerne la réduction des mesures de protection pour l'industrie non réglementée aujourd'hui.

**M. Brad Vis:** Puis, de manière générale, il y a pour votre industrie la question problématique de l'approche « faire soi-même » le diagnostic, l'entretien ou la réparation des produits que ce projet de loi pourrait toucher, s'il est adopté.

**Mme Mia Spiegelman:** C'est un problème pour nos patients et nos fournisseurs de soins de santé, ainsi que pour Santé Canada, qui doit assurer le contrôle continu de la sécurité de nos patients.

**M. Brad Vis:** Je vous remercie.

Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

• (1245)

**Le président:** Il vous reste environ une minute et demie.

**M. Brad Vis:** D'accord.

Les programmes informatiques intégrés dans les produits sont généralement concédés sous licence aux consommateurs. Pour conserver le droit d'utiliser le programme, ils doivent généralement se conformer à la licence, qui peut exiger qu'ils ne contournent pas les mesures techniques de protection, pour quelque raison que ce soit. Ainsi, une personne pourrait enfreindre la licence, perdant ainsi le droit d'utiliser le programme, même si, dans ce cas, la Loi sur le droit d'auteur l'autorise par ailleurs à contourner la mesure technique de protection.

Étant donné que les provinces ont des pouvoirs législatifs en matière de droit des contrats, le gouvernement fédéral devrait-il discuter avec elles de la question des licences restrictives — dans le contexte du projet de loi C-244, évidemment?

**M. Raj Malik:** Est-ce pour nous, monsieur Vis?

**M. Brad Vis:** Toutes mes questions s'adressent à vous.

**M. Raj Malik:** Oui.

Comme vous le savez, les soins de santé dans ce pays sont une responsabilité provinciale. Le financement provient à la fois des provinces et du gouvernement fédéral. J'imagine que la loi sur le droit de réparer relèverait probablement de la compétence des provinces. Ce que nous demandons, c'est que pour les instruments médicaux réglementés par le gouvernement fédéral, il y ait une exception ou un amendement pour garantir que ces appareils sont réparés par des personnes formées, qui ont accès aux pièces appropriées et ont reçu la formation adéquate.

Est-ce que cela répond à votre question?

**M. Brad Vis:** Oui, en partie.

J'hésite un peu à propos de ce projet de loi en ce moment. Je pense qu'il est très général. J'en vois les mérites pour certaines industries. Mais pour d'autres, je pense que nous ouvrons une boîte de Pandore. En général, j'ai pour règle d'or de ne pas essayer de réparer quelque chose qui n'est pas cassé. Cela s'applique de façon tellement différente à tous les différents témoins que nous entendons aujourd'hui. Ce que j'essaie de faire ressortir, c'est la complexité d'une loi à grande échelle comme celle-ci, que d'autres administrations n'ont pas forcément, et les répercussions qui en découlent. C'est pourquoi j'ai posé ces questions précises qui ont été si généreusement proposées par nos analystes.

**M. Raj Malik:** Je pourrais peut-être développer ma réponse, alors.

Les technologies médicales et les instruments médicaux, comme je l'ai dit, sont réglementés à l'échelle fédérale. Si nous cherchons des exemptions précises, alors je suppose que ce serait notre recommandation.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Malik et monsieur Vis.

Nous passons maintenant à M. Dong pour cinq minutes.

**M. Han Dong:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à remercier tous les témoins d'être venus aujourd'hui.

Je veux simplement dire, monsieur Jack et monsieur Kerr, que votre témoignage a été précieux. Je pense qu'il est bon pour nous d'entendre différents points de vue sur ce projet de loi.

Cela dit, plus tôt aujourd'hui, nous avons entendu des témoins qui ont soulevé des préoccupations concernant l'incidence de ce projet de loi sur le plan de la sécurité et de l'environnement. Quel est votre point de vue sur l'incidence de ce projet de loi sur la sécurité de nos routes et les normes environnementales?

**M. Ian Jack:** C'est une très bonne question. Nous nous préoccupons beaucoup de ces deux questions. C'est une très bonne question; je vous en remercie.

Je dirais un certain nombre de choses. Tout d'abord, nous avons également entendu des témoignages selon lesquels cela se produit de toute façon, indépendamment de cette loi. À l'heure actuelle, il y a des gens qui vont sur le Web clandestin et dans divers coins d'Internet pour télécharger des logiciels piratés, afin de faire certaines de ces choses eux-mêmes. Nous pensons que cette loi permettrait de faire remonter ce phénomène et de l'introduire, espérons-le, sur le marché légal. C'est une des choses que nous dirions à ce sujet.

Nous pensons qu'il y a, comme nous l'avons également entendu, des lois environnementales. Elles doivent absolument être respectées. Cependant, il s'agit ici de modifications à la Loi sur le droit d'auteur, pas à l'environnement..., et je ne pense pas que nous voulions que l'environnement... Comme l'a fait remarquer M. Vis, elle est déjà assez générale. Je ne crois pas qu'il faille intégrer également des préoccupations environnementales dans ce projet de loi. Cela devrait être traité dans le cadre de la loi environnementale.

Nous ne nous inquiétons pas particulièrement des aspects de sécurité routière de ce projet de loi parce que, encore une fois, nous parlons d'un logiciel légitime qui est déjà utilisé par des acteurs légitimes de l'industrie pour réparer les véhicules, et nous nous assurons simplement, par le biais de ces amendements, de ce projet de loi C-244, de ne pas créer un nouveau blocage — un nouveau verrou, si vous voulez, sur l'accès à ce logiciel.

• (1250)

**M. Han Dong:** Je vous remercie pour cela.

Même s'il est vrai que cela se produit de toute façon — les gens obtiennent les renseignements ou trouvent un moyen de les contourner — je pense que faire une loi, rendre cela légal est tout à fait autre chose, parce que les lois, selon notre compréhension, établissent le seuil absolu de nos attentes en ce qui concerne l'industrie et la société. En adoptant une loi, on précise que c'est autorisé et que les gens peuvent le faire.

**M. Ian Jack:** À des fins légales légitimes.

**M. Han Dong:** À des fins légales légitimes.

**M. Ian Jack:** Cela ne changerait rien au fait que quelqu'un pourrait faire quelque chose d'illégal.

**M. Han Dong:** En ce qui concerne l'incidence sur l'environnement, merci beaucoup pour la réponse. L'un de mes collègues a mentionné plus tôt que l'Australie et les États-Unis font quelque chose, et je tiens moi aussi à remercier les analystes d'avoir fait des recherches.

Dans le cas de l'Australie, en 2021, les autorités ont tenté de modifier leur loi sur la concurrence et la consommation afin d'établir un régime qui prévoit que les réparateurs indépendants et les organisations de formation enregistrées peuvent acheter tous les renseignements sur l'entretien et la réparation fournis à un réseau de concessionnaires automobiles et aux réparateurs de choix du fabricant.

De toute évidence, ils ont choisi une autre voie. Ce projet de loi vise à régler l'aspect droit d'auteur des choses pour ouvrir la voie à d'autres lois — du moins, c'est ce que je vois.

Que diriez-vous à ce sujet? Pouvez-vous comparer les deux approches? Pouvez-vous comparer ce que font les Australiens et ce que nous faisons ici, au Comité?

**M. Ian Jack:** Je crois que nous l'interprétons comme vous, et comme un témoin précédent l'a dit aussi, à savoir que, compte tenu

des problèmes de la Norme, cela ne les réglera pas. Ce que cela fera, c'est veiller à ce qu'aucun autre obstacle ne se dressera à l'avenir.

À notre avis, ce projet de loi est un pas dans la bonne direction. Comme je l'ai dit dans mon exposé, nous espérons que le fait de soulever cette question et d'obtenir le témoignage de divers acteurs de notre industrie incitera peut-être le Comité à s'intéresser de nouveau à la question dans son ensemble. Je pense que l'exemple de la Norme est très pertinent, comme je l'ai dit, pour tout amendement que vous pourriez envisager ici, parce que si des amendements sont faits pour que les gens puissent conclure des ententes volontaires, mais qu'il n'y a pas de surveillance de ces ententes une fois qu'elles sont signées, on se retrouve dans la même situation et vous verrez, je le prédis, défiler une foule d'industries d'un côté ou de l'autre qui viendront se plaindre devant vous que l'entente n'est pas respectée, et il n'y aura personne pour arbitrer ce différend.

**M. Han Dong:** Je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire qu'il faut mettre en place un mécanisme d'examen et de vérification. Quelle que soit la forme que prendra ce projet de loi après une série d'amendements, recommanderiez-vous toujours qu'un mécanisme d'examen et de vérification soit intégré à ce projet de loi?

**M. Ian Jack:** Oui.

**M. Han Dong:** D'accord.

**M. Ian Jack:** Nous le ferions absolument, et encore une fois je crois que la Norme est un parfait exemple. Avec beaucoup de bonne volonté, une entente a été conclue il y a 15 ans. Mais quand les gens commencent à la contester, si c'est une entente semi-privée seulement, il n'y a aucun moyen de la réparer, et c'est le consommateur qui est lésé en fin de compte.

**M. Han Dong:** Avez-vous une idée de la durée que devrait avoir ce cycle? Est-ce un examen tous les deux ans ou cinq ans?

**M. Ian Jack:** Coupons les choses en deux et disons trois ans, en fait. Deux ans, c'est très court, et nous ne cherchons pas à mettre en place une nouvelle bureaucratie lourde. Toutefois, cinq ans, ça peut être très long, dans une industrie.

**M. Han Dong:** Diriez-vous que le processus d'examen devrait être décrit dans le cadre réglementaire, qu'il devrait en fait être intégré dans la loi?

**M. Ian Jack:** Nous nous en remettons pour ça à vos conseillers législatifs. Je n'ai pas d'opinion juridique sur le meilleur mécanisme, du moment qu'il existe. La loi, bien sûr, serait meilleure à cet égard, mais elle devrait être suivie d'un règlement.

Je ferai une autre remarque plus générale, si vous le permettez. Cela ne plaira pas à mes collègues au ministère, mais j'ai commencé à produire des écrits sur le droit de réparer dès 1999, quand j'étais journaliste. Je suis cette question depuis longtemps et ce qui est arrivé il y a de nombreuses années, c'est qu'Industrie Canada a été créé de toutes pièces à partir d'un tas de ministères différents. Il est chargé d'attirer et de garder les investissements dans le secteur automobile dans ce pays. Il est également responsable de la Loi sur le droit d'auteur, comme vous le savez, et il est responsable de la protection des consommateurs.

Mon expérience au fil des ans m'a montré que le ministère considère une de ces choses comme étant plus importante que les autres. Je comprends cela. Encore une fois, M. Masse n'est pas ici pour défendre les travailleurs de l'automobile de Windsor, mais je suis sûr qu'il le ferait s'il était là. Je comprends, mais c'est un fait que lorsqu'il y a des intérêts concurrents au sein du ministère, ce n'est pas toujours l'intérêt du consommateur qui triomphe en fin de compte. C'est peut-être compréhensible, mais s'il y a un mandat législatif, il est plus difficile pour le ministère de ne rien faire. En effet, je crois savoir qu'il existe un mécanisme d'exemption en vertu du Règlement de la Loi sur le droit d'auteur, mais pas une exemption n'a été accordée en 10 ans.

• (1255)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Jack et monsieur Dong.

Nous passons maintenant à M. Lemire.

[Français]

Vous avez la parole pour deux minutes et demie.

**M. Sébastien Lemire:** Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse aux représentants de Medtech, donc M. Malik et Mme Spiegelman.

Selon certains rapports, durant la pandémie, des hôpitaux se sont plaints de retards dans la réparation d'équipement de ventilation essentiel, car seul le fabricant d'origine pouvait y apporter des modifications.

Avez-vous été témoins d'expériences semblables? À votre avis, les retards dus aux réparations nuisent-ils à l'efficacité de notre système de santé?

[Traduction]

**M. Raj Malik:** Je vous remercie de votre question.

Pendant la pandémie, nos fabricants d'instruments médicaux se sont surpassés, je pense, en assurant la production de respirateurs, de trousse de dépistage et d'autres technologies médicales néces-

saires pour lutter contre la pandémie. Nous n'avons pas entendu parler de clients qui se seraient plaints que leurs produits médicaux, en particulier les respirateurs, n'ont pas été réparés à temps.

Madame Spiegelman, avez-vous quelque chose à ajouter?

**Mme Mia Spiegelman:** Merci, monsieur Malik. Comme vous, nous n'avons pas entendu parler de telles préoccupations. En fait, certaines entreprises, comme vous l'avez précisé, se sont surpassées et ont affiché la conception de leurs respirateurs pour que d'autres puissent les utiliser. En fait, nous avons assisté à une énorme collaboration pendant la COVID.

**M. Raj Malik:** Je peux peut-être ajouter que lorsqu'il s'agit de l'entretien des produits dans un hôpital, un certain nombre de provinces — en fait, la plupart des provinces — ont des équipes de service technique internes déjà présentes. Elles peuvent faire appel non seulement au fabricant de l'équipement d'origine pour la réparation de ces appareils, mais aussi à leurs propres services internes qui sont formés par les fabricants d'équipement d'origine.

**Mme Mia Spiegelman:** Si je peux ajouter un autre élément à ce que vous avez mentionné, monsieur Malik, nous appuyons pleinement l'entretien réglementé des instruments médicaux par des tiers, car ceux-ci font partie intégrante des soins de santé. Cependant, nous sommes préoccupés par la réglementation.

[Français]

**M. Sébastien Lemire:** Je vous remercie.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Lemire.

C'est tout le temps que nous avons pour cette deuxième heure de réunion.

Merci beaucoup aux témoins de s'être rendus disponibles pour les travaux du comité. Nous leur en sommes très reconnaissants.

Je remercie aussi les analystes, les interprètes, le greffier et tout le personnel de soutien.

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>