

## **Consultation du ministère de la Sécurité publique (articles 39 et 39.4 de la Loi sur la protection du consommateur)**

### **Données de réparation des véhicules et enjeu des vols de véhicules au Québec**

Le ministère de la Sécurité publique mène des consultations en lien avec la Loi sur la protection du consommateur et les enjeux soulevés par la remise aux garagistes indépendants de l'accès aux données de réparation (art. 39.4). L'objectif est de remettre une analyse à l'Office de la protection du consommateur, dans les prochaines semaines, sur l'augmentation (ou non) des risques de vol de véhicules qu'un tel accès pourrait entraîner. Certaines parties prenantes du secteur de l'automobile considèrent que cet article rendrait les véhicules plus faciles à voler.

#### **Article 39**

Si un bien qui fait l'objet d'un contrat est de nature à nécessiter un travail d'entretien, les pièces de rechange, les services de réparation et les renseignements nécessaires à l'entretien ou à la réparation de ce bien, y compris, le cas échéant, les logiciels de diagnostic et leurs mises à jour, doivent être disponibles pendant une durée raisonnable après la conclusion du contrat. Les renseignements nécessaires à l'entretien ou à la réparation doivent être disponibles en français.

Ces pièces de rechange doivent pouvoir être installées à l'aide d'outils couramment disponibles et sans causer de dommage irréversible au bien. Un règlement peut déterminer des cas dans lesquels un outil est considéré couramment disponible.

Un commerçant ou un fabricant peut se dégager de l'obligation prescrite par le premier alinéa en avertissant le consommateur par écrit, avant la conclusion du contrat, qu'il ne fournit pas de pièces de rechange, de services de réparation ou de renseignements nécessaires à l'entretien ou à la réparation du bien.

Un règlement peut déterminer les pièces de rechange et les renseignements nécessaires à l'entretien ou à la réparation d'un bien à l'égard desquels un commerçant ou un fabricant ne peut se dégager de l'obligation prescrite par le premier alinéa, la durée pendant laquelle ces pièces et ces renseignements doivent être disponibles et le délai à l'intérieur duquel le commerçant ou le fabricant doit, sur demande du consommateur, les fournir à ce dernier.

Pour l'application du présent article, est réputé être de nature à nécessiter un travail d'entretien un bien dont l'usage peut nécessiter le remplacement, le nettoyage ou la mise à jour de l'une de ses composantes.

#### **Article 39.4**

Le fabricant d'une automobile doit donner accès, dans un format lisible, aux données de cette automobile à son propriétaire, à son locataire à long terme ou au mandataire de ceux-ci à des fins de diagnostic, d'entretien ou de réparation. Le fabricant ne peut se dégager de cette obligation en application du troisième alinéa de l'article 39.

#### **Question 1**

Avez-vous pris position dans un passé récent spécifiquement sur l'article 39.4, sinon sur le partage de données véhiculaires?

Bien que CAA-Québec n'ait pas pris position récemment sur l'article 39.4 de la *Loi sur la protection du consommateur*, l'organisation de même que l'American Automobile Association (AAA) et l'Association canadienne des automobilistes (CAA) appuient depuis de nombreuses années le droit à la réparation automobile. En effet, le partage par les constructeurs automobiles aux ateliers de mécanique indépendants de données nécessaires à la pose d'un diagnostic, à l'entretien ou à la réparation d'un véhicule permet aux consommateurs de faire réparer leur véhicule à l'endroit de leur choix. Cela favorise la concurrence et, indéniablement, des prix plus compétitifs ainsi que l'obtention d'un second diagnostic lorsque la situation le requiert.

De plus, le Québec occupe un vaste territoire et les constructeurs automobiles ne possèdent pas nécessairement une concession dans chacune des régions que compte la province. Ce qui précède est particulièrement vrai dans les régions éloignées. La présence d'ateliers de mécanique indépendants habilités à poser un diagnostic, à entretenir ou à réparer un véhicule grâce au partage de données revêt une importance capitale pour les automobilistes qui souhaitent faire réparer leur véhicule à proximité, et ce, peu importe l'endroit où ils résident.

Enfin, CAA-Québec compte sur un réseau de près de 330 garages recommandés fiables et compétents partout au Québec. Ces garages, qu'ils soient des concessionnaires, des carrossiers ou des ateliers de mécanique spécialisés, sont évalués selon des critères rigoureux dont la réputation, la solvabilité, la crédibilité ainsi que l'expertise et la compétence du personnel d'atelier, la qualité et l'entretien de l'équipement, la bonne tenue des lieux, la conformité de la facturation, la stabilité de l'administration et le respect des normes environnementales. Donc, l'organisation n'hésite pas à référer ses membres et la population en générale à ces ateliers recommandés pour faire entretenir ou réparer leur véhicule dans les règles de l'art.

## Question 2

On parle ici (art. 39.4) d'une obligation de transfert de données de réparations aux garagistes indépendants (rappelons qu'elle existe déjà, mais qu'elle est payante pour les mandataires). Que pensez-vous de ces articles? Comment considérez-vous la position de certaines parties prenantes qui affirment que leur partage tel que prévu à cet article rehausse potentiellement les vols de véhicules?

Tel que mentionné à la question précédente, CAA-Québec est en faveur du droit à la réparation automobile. Pour que les garagistes indépendants puissent bien entretenir et réparer les véhicules qui leur sont confiés, les constructeurs automobiles doivent nécessairement partager avec eux les données nécessaires à la pose d'un diagnostic, à l'entretien ou à la réparation des véhicules qu'ils assemblent.

Au moment où la protection des renseignements personnels est sur toutes les lèvres et où le vol de véhicules constitue un fléau au pays, les inquiétudes de certains groupes peuvent paraître légitimes. Toutefois, CAA-Québec est d'avis que l'entrée en vigueur des dispositions de la *Loi sur la protection du consommateur* relatives au partage des données de réparation par les constructeurs automobiles aux garagistes indépendants n'entraînera pas une hausse des vols de

véhicules, car une telle recrudescence ne semble pas avoir été observée aux endroits où le droit à la réparation a été adopté (États-Unis et Australie).

### Question 3

Les questions sont assez techniques : mais en matière de données de réparation, à quoi les propriétaires de véhicules et leurs mandataires (ex. garagistes indépendants) ont-ils accès? Sont-elles des données en lecture seulement? De quelle façon les données sont-elles regroupées? Si on accède aux données, accède-t-on à TOUTES les données ou uniquement par « partition »? Est-ce que les données peuvent être compartimentées selon leur nature (données diagnostics, données personnelles (navigation GPS par exemple)?

La Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles (CASIS), qui a été adoptée en 2009, visait à donner aux fournisseurs de services indépendants l'accès aux renseignements sur les services essentiels et aux outils de diagnostic afin de leur permettre d'entretenir et de réparer les véhicules. Cependant, comme cette norme n'a pas été amendée depuis son adoption, que la technologie a évolué et que les constructeurs ne sont pas obligés de participer, elle est maintenant très peu utilisée par les ateliers de mécanique indépendants. Ces derniers ont donc difficilement accès aux renseignements nécessaires à l'entretien et à la réparation automobile.

La CASIS exige que les constructeurs automobiles partagent les renseignements nécessaires sur les réparations avec l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile. Les renseignements partagés doivent être équivalents à ce que les concessionnaires autorisés reçoivent (la fiche de construction du véhicule, les schémas de connexion et de branchement, le manuel de réparation du véhicule, les procédures d'entretien, de réparation et de recalibrage, les données spécifiques au diagnostic, à la réparation et à l'entretien des véhicules automobiles, les informations sur la réparation et l'entretien, les bulletins techniques, les avis de rappels et les mesures associées).

Il est important de préciser que les ateliers de mécanique indépendants n'ont pas besoin d'avoir accès aux informations sécurisées, telles les données sur l'immobilisation des véhicules et la reprogrammation des clés.

Pour ce qui est des données personnelles, CAA-Québec tient à ajouter qu'elles n'appartiennent pas aux constructeurs automobiles, mais au propriétaire ou au locataire à long terme d'un véhicule.

Enfin, en ce qui a trait aux questions plus techniques, CAA-Québec ne possède malheureusement pas les réponses : tel que mentionné précédemment, très peu d'ateliers de mécanique indépendants utilisent la norme CASIS.

### Question 4

Avez-vous des infos et des documentations supplémentaires, qui demeureront au niveau du MSP, pour nous aider à faire notre analyse de risque et voir les solutions alternatives à ce partage de données de réparations? Serait-ce possible, si cela existe et que cela est pertinent, de les avoir?

CAA-Québec suggère au gouvernement du Québec de s'inspirer du [Motor Vehicle Information Scheme \(MVIS\)](#), adopté par l'Australie en 2022 et administré par l'Australian Competition and Consumer Commission (ACCC), pour développer son cadre réglementaire.

En vertu de cette loi, certaines données sont protégées. En effet, les données relatives à la sécurité sont uniquement transmises à des ateliers dont les antécédents ont été vérifiés. De plus, les données télématiques ne font pas partie des informations qui doivent être transmises aux ateliers de mécanique indépendants.

De plus, afin d'éviter une augmentation du vol de véhicules, CAA-Québec juge nécessaire que le gouvernement provincial crée un registre de sécurité comme le [Vehicle Security Program](#) du National Automotive Service Task Force (NASTF) pour contrôler l'accès aux données relatives à la sécurité.

#### Question 5

S'il y a un quelconque risque, existe-t-il des solutions alternatives que vous connaissez qui pourraient nous guider en ce sens? Existe-t-il des moyens de contrôler l'accès aux données par des particuliers pour empêcher qu'elles soient utilisées à mauvais escient?

Selon CAA-Québec, le simple partage de données nécessaires à la pose d'un diagnostic, à l'entretien ou à la réparation d'un véhicule avec les ateliers de mécanique indépendants ne devrait pas entraîner une recrudescence du vol de véhicules. Cependant, il est impératif d'encadrer le partage des informations relatives à la sécurité.

#### Question 6

Avez-vous des parties prenantes ou des gens à nous référer?

CAA-Québec vous suggère de contacter Monsieur Jean-François Champagne, président et directeur général de l'Automotive Industries Association of Canada (AIA Canada), pour obtenir de plus amples informations sur le droit à la réparation.