



La position de NATA sur le projet de loi C-273 (droit de réparer) émanant des députés



La campagne « Droit de réparer » — démarche pour une solution votée par le gouvernement aux enjeux entourant l'accès à l'information technique des équipementiers (OEM) — semble avoir atteint un tournant décisif. Un projet de loi émanant des députés, introduit pour la première fois en 2007 par Brian Masse, membre du parlement pour le NPD et député de Windsor, a été réintroduit sous l'appellation projet de loi C-273 en janvier dernier. Le débat à la Chambre des Communes est prévu pour le 5 mars 2009.

Pour l'œil non averti, le projet de loi lui-même et les amendements proposés à la loi sur la concurrence et la loi canadienne sur la protection de l'Environnement semblent réaliser une grande partie des objectifs que nous avons tous tenté d'atteindre. Toutefois, après un examen plus approfondi, son imprécision peut avoir un impact considérable non seulement sur l'industrie automobile mais aussi sur de nombreuses autres industries.

NATA (National Automotive Trades Association) est très préoccupée que si ce projet de loi va de l'avant cela représentera plusieurs dangers, peu importe qu'il soit adopté ou rejeté. Par exemple, s'il est adopté, certains textes dans les amendements proposés pourraient être en contradiction avec les lois sur les droits d'auteurs et menacer non seulement l'aptitude des manufacturiers (OEM) à protéger la propriété de données d'ingénierie, mais également la protection de la propriété intellectuelle pour les industries de logiciels, les publications et beaucoup d'autres. La loi sur la concurrence s'applique à toutes les industries, pas seulement au secteur automobile.

Si le projet est rejeté, quelles sont les chances que le projet de loi « Droit de réparer » soit à nouveau reconduit dans le futur ? Sans la menace d'une législation, VISTA (Vehicle Information and Service Tool Agreement), une initiative mise de l'avant par NATA et une démarche pour en venir à un accord volontaire avec les manufacturiers, risque d'être compromise.

Les amendements proposés dans le projet de loi C-273 comprennent des dispositions selon lesquelles le gouvernement mettra en place des réglementations concernant la méthode de diffusion de l'information et les frais inhérents. Ce n'est pas ce que NATA entrevoyait en tant qu'entente volontaire. Il est déraisonnable, c'est le moins qu'on puisse dire, de penser que tous les manufacturiers (OEM) adopteront un modèle universel pour diffuser l'information. Il ne faut pas non plus s'attendre à des coûts de diffusion de l'information similaires d'un équipementier (OEM) à l'autre ; alors une structure de tarifs

préétablis pour accéder à l'information est vouée à l'échec. Selon nous le gouvernement ne devrait pas intervenir dans ces domaines.

Par ailleurs, le projet de loi C-273 semble tenir compte uniquement des besoins reliés au segment après marché de l'automobile consacré aux réparations mécaniques, sans considération pour les autres secteurs, comme la réparation de carrosserie. Certains types de réparations, comme les alliages en acier haute densité et autres étaux exotiques qu'on emploie dans les composantes structurelles, peuvent être effectuées seulement par des techniciens qui ont reçu la formation adéquate sur ces procédures, autrement l'intégrité du véhicule et ultimement la sécurité des passagers pourraient être compromises à la suite d'une réparation. C'est pourquoi certains équipementiers (OEM) refusent de vendre des pièces de remplacement à des ateliers de réparation qui ne sont pas qualifiés pour ces réparations. Ce projet de loi forcera peut-être les OEMs à livrer de l'information en rapport avec ces réparations high-tech à des ateliers non qualifiés.

Nous avons plusieurs autres préoccupations à propos du projet de loi C-273, expliquées dans un autre document intitulé « Analyse du projet de loi C-273 », mais personne ne nous a pas demandé notre avis. NATA a toujours dit que si la législation « Droit de réparer » venait à passer au Canada, elle ne s'y opposerait pas. Mais cela sous-entendait que l'industrie serait consultée avant la rédaction initiale de la législation et que cela serait rédigé dans un langage clair et concis qui refléterait les intérêts de tous les intervenants. Selon nous, en ce sens, le projet de loi C-273 ne répond pas à ces critères. Toutefois, maintenant que le projet est rendu devant le parlement, les manufacturiers peuvent décider qu'il est temps d'en venir à un accord volontaire.

Le 25 février dernier, Dale Flinch, vice-président exécutif de NATA, a rencontré Marc Brazeau, président de l'AIA. Tous deux sont d'accord pour dire qu'il est essentiel de trouver une solution au problème d'accès à l'information, aux outils et à la formation. Il s'est avéré évident que travailler ensemble est la meilleure façon de trouver une solution aux problèmes rencontrés par tous les intervenants au Canada.

NATA félicite M. Brazeau et l'AIA pour leur travail acharné. Ils ont fait un grand travail de sensibilisation sur cette question. Nous encourageons tous les intervenants à examiner de près le projet de loi C-273, puis de se faire une opinion à savoir s'ils l'appuieront ou non. Entre-temps, NATA continuera sa démarche pour un accord volontaire.