

POUR PUBLICATION IMMÉDIATE

L'ACPA à l'industrie du marché secondaire automobile : prenez garde à ce que vous demandez

Burnaby, C-B – Le 14 mai 2009 – L'Association canadienne des professionnels de l'automobile (ACPA), fondée en 1947 et représentant quelque 5 000 entreprises cotisantes de l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile d'un bout à l'autre du pays, collabore avec les constructeurs automobiles du Canada à l'élaboration d'une entente volontaire visant à résoudre l'enjeu de l'accès à l'information technique, aussi appelé « Droit à la réparation ». L'ACPA s'inquiète du fait qu'un trop grand nombre d'intervenants de l'industrie du marché secondaire de l'automobile mise uniquement sur l'approche législative en tant que solution au problème.

L'ACPA a déjà déclaré publiquement qu'à défaut d'une entente volontaire, elle participerait au processus législatif. Cependant, pour plusieurs raisons, l'ACPA préfère l'approche volontaire. Les constructeurs automobiles canadiens se sont maintenant engagé envers l'ACPA, le gouvernement ainsi qu'un envers l'autre, pour conclure une entente volontaire au plus tard le 30 septembre 2009. D'ailleurs, plusieurs rencontres de travail ont déjà eu lieu, et des progrès importants menant à l'élaboration de l'entente ont été faits.

Le porte-parole de l'ACPA, Rene Young, déclarait : « L'entente volontaire que nous envisageons sera un partenariat entre chacun des intervenants, basé sur la confiance et le respect mutuels. Elle aura également la souplesse d'évoluer avec le temps de façon à être en mesure de remédier aux changements technologiques imprévisibles à l'heure actuelle, ainsi qu'à tout autre enjeu futur touchant l'industrie ou les consommateurs. On ne peut pas en dire autant d'une législation. »

La Proposition de loi C-273 (« Droit à la réparation ») fut votée à la Chambre des communes le 13 mai, avec une imposante majorité de 247-18 des voix en faveur du dépôt du projet de loi devant le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie. Le Comité examinera le projet de loi, entendra les experts de l'industrie qui l'aideront à y apporter les modifications nécessaires, puis le renverra à la Chambre des communes pour qu'il soit relu et soumis au vote. Ce processus devrait avoir lieu plus tard au cours de l'année. Si le projet de loi survit à cette étape, il devra alors, avant d'être promulgué loi, être adopté par le Sénat puis recevoir la sanction royale.

« Que se passera-t-il ensuite? » avance Dale Finch, vice-président directeur de l'ACPA. « Les constructeurs automobiles pourraient décider de le contester devant les tribunaux, ce qui bloquerait l'accès à l'information durant des années et entraînerait des honoraires juridiques astronomiques. Je sais que notre association n'a pas les poches assez creuses pour se lancer dans ce genre d'aventure, et je doute que les partisans de la voie législative aient considéré cette éventualité. »

Selon monsieur Finch, comme l'ACPA et les constructeurs automobiles sont à deux doigts d'en venir à une entente volontaire, une telle législation pourrait sous peu devenir superflue.

« Nous avons déjà eu plusieurs rencontres, et d'autres sont prévues au cours des prochaines semaines. À l'heure actuelle, nous ne sommes pas très loin de nous entendre sur les modalités d'une entente; je suis donc convaincu que nous serons prêts d'ici le 30 septembre, comme stipulé dans la lettre d'intention signée il y a quelques semaines » d'ajouter M. Finch. « En fait, tout porte à croire qu'elle sera fin prête bien avant qu'on ait surmonté les obstacles du Projet de loi C-273. »

« Laissez-moi vous présenter un autre scénario hypothétique », ajoute pour sa part M. Young. « Le Projet de loi a encore une très longue route à faire. Qu'arrivera-t-il si jamais il ne devenait pas loi? Je crois que ses partisans nous remercieront d'être restés dans la course et d'avoir négocié une entente volontaire. D'ailleurs, pourquoi une entente volontaire ne pourrait-elle pas réussir en tant que solution autonome? Pourquoi devrait-il y avoir une législation en renfort? Plusieurs partisans de l'approche législative croient qu'elle n'aboutira pas parce que rien n'oblige les constructeurs à s'y conformer, mais je crois que c'est de la pure paranoïa. »

M. Finch mentionne que l'inquiétude des constructeurs à exposer leurs droits de propriété intellectuelle à leurs concurrents de l'industrie des pièces de remplacement constituait un des principaux obstacles à s'asseoir avec eux. « Mais maintenant qu'ils négocient directement avec l'association qui représente uniquement les centres de réparation à la source, et non les entreprises qui fabriquent et distribuent les pièces similaires, cette inquiétude s'est dissipée, » explique Dale Finch. « Nous voulons seulement réparer les véhicules, et nous voulons être partenaires avec les constructeurs pour garder les clients heureux de leurs voitures en leur donnant de nombreux choix pour l'entretien et les réparations. Nous sommes également leurs meilleurs clients pour l'achat de pièces en gros. Les constructeurs ont la volonté d'atteindre cet objectif, et je ne vois aucune raison pour ne pas leur faire confiance. »

L'ACPA comprend que l'information contradictoire véhiculée récemment dans les médias peut dérouter certains propriétaires et employés de centres de réparation indépendants. Plusieurs peuvent même s'être rangés du côté de l'approche législative uniquement parce qu'il s'agit de la seule option dont ils ont entendu parler.

« Les instigateurs du mouvement législatif ont fait beaucoup de bruit » dit M. Young. « Nous avons choisi de ne pas débattre notre cause devant les médias. D'ailleurs, ce genre de négociations est souvent délicat par nature, et la confidentialité joue un rôle important dans le processus. Cela revient au facteur confiance dont nous parlions. Nous avons bâti une relation positive avec les constructeurs et c'est pourquoi nous avons tant accompli en si peu de temps. Nous sommes d'avis que cela nous est nettement plus favorable que si nous avions confié notre sort aux législateurs. »

À propos de l'ACPA

L'Association canadienne des professionnels de l'automobile (ACPA) est une « association d'associations » fondée en 1947 pour créer une voix commune dans l'industrie canadienne de l'automobile.

Les associations affiliées à l'ACPA sont:

- *Automotive Retailers Association of British Columbia (ARA)*
- *Automotive Service and Repair Association of Alberta (ASRA)*
- *Saskatchewan Association of Automotive Repairers (SAAR)*
- *Automotive Trades Association of Manitoba (ATA)*
- *Hamilton district Autobody Repair Association (HARA)*
- *Automotive Aftermarket Retailers of Ontario (AARO)*
- *Collision Repair Association of Nova Scotia (CRANS)*
- *Automotive Recyclers of Canada (ARC)*

Pour plus d'information, visitez le www.natacanada.ca

Ou communiquez avec:

Dale Finch,
Vice-président directeur
Association canadienne des
professionnels de l'automobile
dalefinch@natacanada.ca
Téléphone: 604-432-7987
Cell: 604-312-9830
Téléc: 604-432-1756

Rene Young,
Directeur des communications
Association canadienne des
professionnels de l'automobile
reneyoung@natacanada.ca
Téléphone: 604-432-7987
Cell: 604-312-0915
Téléc: 604-432-1756