



ASSOCIATION DES INDUSTRIES
DE L'AUTOMOBILE DU CANADA

**Bulletin de la division
Septembre 2020**

Point de mire – La question 1 du bulletin de vote

Le 3 novembre 2020, les électeurs du Massachusetts voteront pour le prochain président des États-Unis. Ils voteront également sur une question qui pourrait avoir un impact sur l'avenir de l'industrie nord-américaine du marché secondaire de l'automobile.

Les électeurs répondront par oui ou par non à la question 1 du bulletin de vote. Un oui majoritaire permettrait de légiférer pour que les véhicules équipés de systèmes télématiques (un système de communication bidirectionnelle et sans fil) soient également équipés d'une plateforme de données ouvertes normalisée. La loi entrerait en vigueur à partir des modèles de 2022.

Un oui donnerait aux propriétaires de véhicules l'accès aux données de leur système télématique par le biais d'une application. Les propriétaires de véhicules auraient ainsi le pouvoir de décider quels fournisseurs de services peuvent accéder à leurs données. **L'avenir de l'industrie dépend de l'accès aux données des systèmes télématiques, car l'information sur la réparation et l'entretien est de plus en plus accessible sans fil.** Parallèlement, les constructeurs automobiles limitent les fonctionnalités de l'interface OBD.

« Traditionnellement, les réparateurs automobiles ont un accès direct aux diagnostics des véhicules pour l'entretien et les réparations. Cependant, comme les technologies des véhicules continuent d'évoluer et que les données sont transmises sans fil, les fabricants d'équipement d'origine s'efforcent d'obtenir l'exclusivité de l'accès aux données et d'en être l'unique détenteur ». [Tire Business \(en anglais seulement\)](#)

Un non majoritaire à la question 1 **serait un coup dur pour l'industrie**, car les constructeurs automobiles conserveraient le contrôle des données des systèmes télématiques. Le marché secondaire ne pourrait accéder à l'information sur la réparation et l'entretien que par l'interface OBD; un problème, puisque les fonctionnalités d'OBD sont limitées et que les données seront de plus en plus accessibles sans fil. Pour accéder aux données sans fil, l'industrie devra les acheter aux constructeurs automobiles, aux conditions de ces derniers.

Le résultat du vote se fera sentir au-delà du Massachusetts, car les constructeurs automobiles ne créeront pas des produits différents pour différentes régions du marché nord-américain. Nous l'avons vu lorsque la Californie a adopté une réglementation rendant obligatoire l'installation de systèmes OBD dans les véhicules, après quoi le reste des États-Unis et le Canada ont suivi le mouvement.

Les coalitions soutenues par les constructeurs automobiles s'opposent vigoureusement à la question 1. Elles s'opposent à ce que les consommateurs aient le pouvoir de partager les données de leurs véhicules avec des ateliers automobiles indépendants et souhaitent que les constructeurs automobiles conservent le contrôle des données des véhicules. Elles ont contesté la validité du bulletin de vote et ont récemment lancé une campagne télévisée qui a été décrite comme « [extrêmement trompeuse et alarmiste](#) » (*en anglais seulement*). Par exemple, une des publicités est présentée ainsi : « Les intervenants en violence familiale affirment qu'un prédateur sexuel pourrait utiliser les données pour traquer sa victime. Déterminer exactement où elle se trouve. Si elle est seule... »

Pour en savoir plus sur ce sujet et voir les annonces des constructeurs automobiles à la télévision (en anglais seulement) :

- [Auto Industry TV Ads Claim Right to Repair Benefits 'Sexual Predators'](#)
- [Massachusetts aftermarket confident that Question 1 is ballot's answer to repair data restrictions](#)
- [Automaker-Funded Groups Are Using Fear Mongering To Take Away Your Right To Repair Your Car](#)

L'industrie dans l'actualité

[Le gouvernement de l'Ontario a récemment investi près de 10 millions de dollars dans divers organismes afin de former et de recycler plus de 2 000 travailleurs pour l'emploi dans les secteurs de l'automobile et de la fabrication de pointe.](#)

Parmi les bénéficiaires figurent :

- **Ford du Canada Limitée**, qui recevra **954 324 \$** pour créer jusqu'à 244 stages dans un programme d'apprentissage coopératif qui prépareront les étudiants des niveaux collégial et universitaire aux domaines de la fabrication de pointe, de la connectivité des véhicules et de l'exploitation commerciale.
- **L'Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada**, qui a reçu **2242 337 \$** pour créer jusqu'à 669 possibilités d'apprentissage en milieu de travail dans le secteur de l'automobile.
- **Fiat Chrysler Automobiles**, qui recevra **480 000 \$** pour son programme d'expérience de travail pour étudiants, permettant ainsi à 160 étudiants d'apprendre en milieu de travail dans les domaines de la recherche, de la production et de l'administration.

Cet investissement répond au fait que la main-d'œuvre de l'industrie automobile doit être dotée de nouvelles compétences si elle veut réussir dans le marché de la mobilité de demain. Toutefois, ce qui manque à cet investissement, c'est un financement pour le marché secondaire dont la main-d'œuvre, comme celle du secteur en amont, a également besoin de nouvelles compétences.

Cette nouvelle est révélatrice de l'un des principaux défis auxquels notre industrie est confrontée : **Le marché secondaire ne fait l'objet d'une réflexion qu'après coup**. Les ressources des constructeurs automobiles et le rôle historique de ce secteur en tant que bastion de l'économie ontarienne placent à l'avant-plan ses besoins et ses intérêts tant au gouvernement de l'Ontario qu'au gouvernement fédéral.

L'AIA s'efforce de remettre cela en question en communiquant aux gouvernements un message très simple : « **Ce qui se passe en amont se retrouve en aval.** » En d'autres termes, **on ne peut faire évoluer l'un, sans faire évoluer l'autre.**

Mise à jour

L'AIA Canada représente l'industrie canadienne du marché secondaire au sein d'une coalition mondiale de représentants du marché secondaire. Cette coalition comprend des représentants de l'Union européenne, de l'Afrique du Sud, des États-Unis et de l'Australie. La coalition s'est réunie virtuellement le 27 août. Les représentants ont fait le point sur la situation de leur industrie en ce qui concerne l'accès aux données des véhicules.

Une coalition mondiale de l'industrie du marché secondaire est nécessaire face à la forte présence des constructeurs automobiles dans le monde. En effet, **les constructeurs automobiles ont dépensé entre 15 et 18 millions de dollars dans leur lutte commune contre la question 1 du scrutin de novembre au Massachusetts.**