

# ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

**Loi protégeant les consommateurs contre l'obsolescence programmée et favorisant la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens**

**Office de la protection du consommateur  
Raymond Chabot Grant Thornton  
et  
Mallette**

**12 octobre 2023**

## SOMMAIRE EXÉCUTIF

Depuis plusieurs années, la *Loi sur la protection du consommateur* fait l'objet d'une modernisation afin qu'elle demeure un outil efficace pour répondre aux différentes problématiques résultant des transformations continues du marché de la consommation. Parmi ces problématiques figurent :

- l'absence de sanctions administratives pécuniaires imposables rapidement à tout contrevenant et pour tout secteur d'activités permettant une conformité rapide aux lois sous la surveillance de l'Office;
- le maintien, depuis de nombreuses années, des montants des amendes pénales qui ne permettent pas toujours d'atteindre l'objectif de dissuasion;
- un certain manque de prévisibilité au regard de la durabilité de certains biens;
- le nombre limité d'éléments couverts par la garantie légale de disponibilité pouvant favoriser la réparabilité et l'entretien des biens;
- le recours à certaines pratiques qui ont pour effet de nuire à la durabilité, à la réparabilité ou à l'entretien de biens de consommation;
- la vente ou la location à long terme d'automobiles gravement défectueuses et le maintien de catégories d'automobiles d'occasion comportant une garantie légale de bon fonctionnement qui ne sont plus adaptées à la réalité du marché.

Les mesures proposées visent à corriger cette situation, entre autres, en :

- diversifiant les sanctions imposables en cas de non-respect des règles et en favorisant une meilleure surveillance de la loi;
- haussant les amendes pénales;
- favorisant la durabilité de certains biens;
- contribuant à la réparabilité, à l'entretien et à l'allongement de la durée de vie des biens;
- assurant une meilleure information des consommateurs au regard de la durabilité et la réparabilité des biens et en leur permettant d'opter pour un mode de consommation durable, si désiré;
- introduisant à la LPC des dispositions relatives à la qualité des automobiles et à leur bon fonctionnement.

Raymond Chabot Grant Thornton (RCGT) et Mallette ont évalué que l'ensemble des mesures proposées entraînerait, par année, des coûts de 81 675 \$ et des économies de 0 \$ (coût net de 81 675 \$) pour les entreprises. L'implantation de ces mesures occasionnerait pour celles-ci des coûts de 800 000 \$.

Les modifications législatives suggérées n'auraient aucun impact sur l'emploi. De plus, certaines d'entre elles tiennent compte ou permettent que soit prise en

compte la taille des entreprises. Pour les autres, elles ont pour objectif de contrer certaines pratiques abusives auxquelles se livrent des organisations de petites et moyennes tailles.

Certaines orientations entraîneraient la mise en place de dispositions législatives qui ne seraient en vigueur qu'au Québec tandis que d'autres s'inspireraient de dispositions législatives déjà en vigueur au Québec ou de règles existantes ailleurs au Canada, aux États-Unis ou en Europe.

## TABLE DES MATIÈRES

1. DÉFINITION DU PROBLÈME .....	5
2. PROPOSITION DU PROJET.....	7
3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES.....	10
4. ÉVALUATION DES IMPACTS.....	10
5. APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI .....	27
6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME).....	28
7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES .....	28
8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES .....	29
9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION.....	30
10. CONCLUSION .....	31
11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT .....	31
12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S) .....	31
13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE .....	32

## 1. DÉFINITION DU PROBLÈME

### Contexte

Depuis plusieurs années, la *Loi sur la protection du consommateur* (LPC) fait l'objet d'une modernisation afin qu'elle demeure un outil efficace pour répondre aux différentes problématiques résultant des transformations continues du marché de la consommation.

L'intervention proposée vise, entre autres, à apporter des modifications à la LPC afin de mettre en place un régime de sanctions administratives pécuniaires (SAP) et pour augmenter le montant des amendes pénales qui y sont prévues.

Plusieurs propositions qui font l'objet de la présente analyse d'impact réglementaire concernent aussi des enjeux relatifs à la durabilité, la réparabilité et à l'entretien des biens de consommation.

Enfin, il est proposé d'introduire à la LPC des dispositions relatives à la qualité des automobiles et à leur bon fonctionnement.

### Raison d'être de l'intervention

#### 1. *Sanctions administratives pécuniaires et sanctions pénales*

À l'heure actuelle, les manquements aux lois dont l'Office surveille l'application peuvent donner lieu à des amendes imposées au terme d'un processus de nature pénale ainsi qu'à des poursuites au civil.

L'introduction d'un régime de SAP semblable à ceux présents dans d'autres régimes législatifs de protection viserait principalement à faire cesser rapidement un manquement à la loi. En effet, le président de l'Office pourrait, dès la constatation d'un manquement, faire parvenir un avis au responsable du manquement afin de l'inciter à y remédier sans délai, après quoi une SAP pourrait lui être imposée.

La proposition visant la mise en place d'un régime de SAP a pour objet de procurer un outil additionnel à l'Office et à son président, dans leur mission de protéger le consommateur et de surveiller l'application des lois précitées.

Par ailleurs, il est opportun d'augmenter le montant des amendes pénales, lesquelles n'ont pas été révisées depuis plusieurs années. Également, les amendes associées à la commission d'infraction à la LPC seraient réparties en quatre fourchettes, permettant une proportionnalité entre la gravité de l'infraction et l'amende à être imposée. Le montant actualisé des amendes se situerait dorénavant dans des

fourchettes semblables à celles prévues pour des infractions de même nature prévues dans d'autres lois québécoises visant la protection du public.

En l'absence d'une intervention législative, les amendes pénales resteraient inchangées, ce qui n'est pas souhaitable étant donné qu'elles n'ont pas été augmentées depuis de nombreuses années, qu'elles ne sont pas en phase avec celles prévues à d'autres lois et qu'elles n'atteignent pas l'objectif de dissuasion.

## 2. *Durabilité et réparabilité des biens*

La LPC accorde aux consommateurs plusieurs garanties qui s'intéressent à la qualité des biens de consommation et à la disponibilité des pièces de rechange et des services de réparation. Néanmoins, il pourrait être opportun d'accorder aux consommateurs des protections supplémentaires visant à favoriser la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens. En s'inspirant de la garantie légale de bon fonctionnement qui est déjà prévue à la LPC pour certains biens, tels que les automobiles d'occasion, il pourrait être opportun de prévoir une protection additionnelle pour le consommateur de manière à lui conférer davantage de prévisibilité au regard de la durabilité de certains biens.

De plus, il pourrait être opportun d'apporter des modifications à la garantie légale de disponibilité déjà prévue à l'article 39 de la LPC afin que celle-ci vise davantage d'éléments favorisant la réparabilité et l'entretien de biens. Cette garantie prévoit actuellement que, si un bien qui fait l'objet d'un contrat est de nature à nécessiter un travail d'entretien, les pièces de rechange et les services de réparation doivent être disponibles pendant une durée raisonnable après la formation du contrat.

Puis, il pourrait être opportun d'interdire des pratiques qui ont pour effet de nuire à la durabilité, à la réparabilité ou à l'entretien de biens de consommation telles que celles qui constituent de l'obsolescence programmée.

Enfin, des dispositions relatives à la qualité des automobiles et à leur bon fonctionnement devraient être introduites à la LPC de manière à protéger davantage les consommateurs contre les automobiles gravement défectueuses et afin que les catégories d'automobiles d'occasion comportant une garantie légale de bon fonctionnement reflètent mieux la réalité du marché.

## 3. *Autre mesure*

Il pourrait également être opportun de proposer une mesure visant à faire suite à l'adoption de la *Loi visant à améliorer la transparence des entreprises* (2021, chapitre 19) relativement au recours à un prête-nom.

## 2. PROPOSITION DU PROJET

### 1. *Sanctions administratives pécuniaires et sanctions pénales*

Il est proposé d'apporter des modifications législatives afin d'introduire un régime de SAP et d'édicter un pouvoir réglementaire permettant de prévoir les SAP applicables en cas de manquement aux dispositions de la LPC, d'un règlement pris pour son application ou d'un engagement volontaire.

Il est proposé de conférer au président le pouvoir de refuser la délivrance d'une autorisation, de suspendre ou annuler une autorisation si le demandeur ou le titulaire, malgré qu'il se soit vu imposer une SAP, ne se conforme pas à la loi ou s'il fait défaut de payer la SAP qui lui a été imposée. Il est également proposé de prévoir des mesures d'exécution relatives aux décisions du président imposant une SAP.

Il est proposé d'apporter des modifications législatives à la *Loi sur le ministère de la Justice* (c. M-19) afin de prévoir que les sommes perçues en vertu de l'imposition d'une SAP soient portées au crédit du Fonds Accès Justice et qu'elles sont réservées à la réalisation de projets ou d'activités destinés aux consommateurs.

Il est proposé d'apporter des modifications législatives afin de répartir les dispositions pénales selon quatre niveaux de gravité différents et d'actualiser les montants des sanctions pénales, incluant le montant des amendes minimales et maximales. Il est proposé de revoir les fourchettes d'amendes applicables en fonction de la gravité de l'infraction afin que ces fourchettes soient les suivantes :

<b>Minimale</b>	<b>Maximale</b>
Phys. : 3 500 \$ Autre : 7 000 \$	Phys. : 87 500 \$ Autre : 175 000 \$
Phys. : 2 500 \$ Autre : 5 000 \$	Phys. : 62 500 \$ Autre : 125 000 \$ ou 5 % du chiffre d'affaires mondial de l'exercice financier précédent
Phys. : 1 500 \$ Autre : 3 000 \$	Phys. : 37 500 \$ Autre : 75 000 \$
Phys. : 600 \$ Autre : 1 200 \$	Phys. : 15 000 \$ Autre : 30 000 \$

Enfin, il est proposé d'ajouter des facteurs dont le tribunal doit tenir compte pour la détermination du montant de l'amende dans la LPC.

## 2. *Durabilité et réparabilité des biens*

Il est proposé d'introduire à la LPC une garantie légale de bon fonctionnement qui serait applicable à certains biens neufs et de prévoir un pouvoir réglementaire permettant de déterminer sa durée et d'assujettir d'autres biens neufs à celle-ci.

Ensuite, il est proposé de modifier la garantie légale de disponibilité prévue à l'article 39 de la LPC de façon qu'elle vise également les renseignements nécessaires à l'entretien ou à la réparation d'un bien. Il est aussi proposé de prévoir un pouvoir réglementaire permettant de 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 pas se dégager des obligations découlant de cette garantie légale. Le pouvoir réglementaire permettrait également de déterminer 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 les fournir au consommateur.

Il est aussi proposé d'ajouter des interdictions relatives à des pratiques qui nuisent à la durabilité, la réparation ou l'entretien d'un bien telles que celles qui constituent de l'obsolescence programmée ou, encore, celles qui consistent à user d'une technologie ayant pour effet de rendre plus difficile la réparation d'un bien.

En outre, il est proposé de prévoir des obligations d'information pour le fabricant et le commerçant relativement à la garantie légale de bon fonctionnement et à la garantie légale de disponibilité.

Puis, afin de favoriser la réparation du bien, il est proposé de prévoir des droits particuliers dont pourrait se prévaloir le consommateur advenant certains manquements à l'article 39 de la LPC.

Des mesures seraient introduites à la LPC afin que les consommateurs d'automobiles puissent bénéficier, comme aux États-Unis, de dispositions « anti-citron » et afin de mettre à jour la garantie légale de bon fonctionnement des automobiles d'occasion qui est actuellement basée sur des catégories établies selon les réalités du marché des années 1970.

Anciennes catégories de garanties de bon fonctionnement :

<b>Catégorie</b>	<b>Mise en marché de l'automobile et kilométrage</b>
A	2 ans ou moins, pourvu que l'auto ait 40 000 km ou moins
B	3 ans ou moins, pourvu que l'auto ait 60 000 km ou moins
C	5 ans ou moins, pourvu que l'auto ait 80 000 km ou moins

Nouvelles catégories de garanties de bon fonctionnement :

<b>Catégorie</b>	<b>Mise en marché de l'automobile et kilométrage</b>
A	4 ans ou moins, pourvu que l'auto ait 80 000 km ou moins
B	5 ans ou moins, pourvu que l'auto ait 100 000 km ou moins
C	7 ans ou moins, pourvu que l'auto ait 120 000 km ou moins

Les autres paramètres de la garantie légale de bon fonctionnement des automobiles d'occasion demeureraient inchangés. Ainsi, la couverture est comme suit :

<b>Catégorie</b>	<b>Durée de la garantie</b>
A	6 mois ou 10 000 km, selon le premier terme atteint
B	3 mois ou 5 000 km, selon le premier terme atteint
C	1 mois ou 1 700 km, selon le premier terme atteint

Enfin, les règles relatives aux exigences que doit respecter un commerçant avant de proposer un contrat qui comprend une garantie supplémentaire seraient modifiées afin qu'elles prévoient également l'obligation pour le commerçant de fournir des informations sur les garanties légales de bon fonctionnement prévues à la LPC, incluant celle qu'il est proposé d'introduire relativement à certains biens neufs, et permettent à certaines conditions de résoudre un tel contrat.

### 3. *Autre mesure*

Il est proposé de prévoir expressément le pouvoir du président de refuser la délivrance d'un permis lorsque le demandeur est un prête-nom. Il est également proposé de prévoir le pouvoir du président de suspendre ou annuler un permis lorsque le titulaire de permis est un prête-nom.

### 3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Puisque les mesures proposées ne peuvent être mises en œuvre autrement que par voie réglementaire, aucune option non réglementaire n'a été analysée.

### 4. ÉVALUATION DES IMPACTS

L'analyse des coûts a été réalisée par RCGT et Mallette.

#### 4.1. Description des secteurs touchés

Les biens et services qui seront touchés par la solution proposée sont non définis pour la majorité des mesures à cette étape. Pour l'instant, il est néanmoins possible d'affirmer que les secteurs du commerce de détail, de la fabrication et de l'automobile seront touchés par les mesures.

Voici le descriptif de ces secteurs :

#### Commerce de détail

a) Secteur touché :

Les entreprises de commerce de détail se retrouvent sous le code SCIAN 44-45 – commerce de détail. Ce secteur comprend les établissements dont l'activité principale consiste à vendre au détail des marchandises, généralement sans transformation et à fournir des services connexes. Le commerce de détail représente le dernier maillon de la chaîne de distribution. Les détaillants sont donc organisés pour vendre des marchandises en petites quantités au grand public.

b) Nombre d'entreprises touchées en 2020 :

- PME : 32 706      Grandes entreprises : 6      Total : 32 712

c) Caractéristiques additionnelles du (des) secteur(s) touché(s) :

- Nombre d'employés : 404 004 en 2020
- Production annuelle : 131,3 G\$ de ventes en 2020
- Part du (des) secteur(s) dans le PIB de l'économie du Québec : 6 % en 2020

Source : Statistique Canada

## Fabrication

### a) Secteur touché :

Les entreprises de fabrication se retrouvent sous le code SCIAN 31-33 – fabrication. Ce secteur comprend les établissements dont l'activité principale est la transformation de matières ou de substances en nouveaux produits par des procédés chimiques, mécaniques ou physiques. Il peut s'agir de produits finis, c'est-à-dire propres à l'utilisation ou à la consommation, ou de produits semi-finis, c'est-à-dire destinés à servir de matières premières à un établissement qui les utilisera pour produire autre chose.

### b) Nombre d'entreprises touchées en 2020 :

- PME : 13 518      Grandes entreprises : 84      Total : 13 602

### c) Caractéristiques additionnelles du (des) secteur(s) touché(s) :

- Nombre d'employés : 427 320 en 2020
- Production annuelle : 153,3 G\$ de ventes en 2020
- Part du (des) secteur(s) dans le PIB de l'économie du Québec : 13 % en 2020

Source : Statistique Canada

## Secteur de l'automobile

### a) Secteur touché :

Les entreprises touchées se retrouvent sous le code SCIAN 4411 – Concessionnaires d'automobiles et principalement sous le code SCIAN 44111 – Concessionnaires d'automobiles neuves.

### b) Nombre d'emplacements touchés (2023) :

- PME : 947      Grandes entreprises : 0      Total : 0

### c) Caractéristiques additionnelles du (des) secteur(s) touché(s) :

- Nombre d'employés : 40 000 en 2023
- Chiffre d'affaires : 20 G\$ en 2022
- Part du (des) secteur(s) dans le PIB de l'économie du Québec : nd

Source : Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ)

## **1. Sanctions administratives pécuniaires et sanctions pénales**

Les mesures de cette section ont été analysées par la firme RCGT.

### **Coûts** (coûts totaux de 0 \$)

Ces mesures n'engendreront aucun coût pour les entreprises dans la mesure où ces dernières s'assureront de suivre les règles mises en place. Si tel n'est pas le cas, les conséquences financières pour les entreprises seront, s'il y a lieu, de déboursier les sommes correspondantes aux sanctions imposées, le cas échéant.

À noter que le régime SAP n'ajoute pas des obligations aux administrés en regard de leur secteur d'activité. Il prévoit plutôt des outils additionnels à ceux déjà existants afin d'assurer le respect ou la sanction d'obligations liées à ce secteur.

## **2. Durabilité et réparabilité de certains biens**

Les mesures de cette section ont été analysées par la firme RCGT, à l'exception des mesures 4, 13, 18 et 19 qui ont été évaluées par Mallette ainsi que de la mesure 14 qui a été examinée par l'Office.

### **Mesure 1 : Introduire une garantie légale de bon fonctionnement qui serait applicable à certaines catégories de biens neufs**

#### **Coûts** (coûts totaux de 0 \$)

Considérant que la nature exacte de la garantie de bon fonctionnement n'est pas définie à cette étape, il est difficile de se prononcer davantage sur l'impact de la mesure.

Les coûts qui pourraient découler de cette mesure seront évalués dans les analyses d'impact réglementaire qui accompagneront toute proposition de modifications réglementaires à ce sujet.

### **Mesure 2 : Obligation d'information imposée au fabricant relative à la durée de la garantie légale de bon fonctionnement prévue pour certains biens neufs**

#### **Coûts** (coûts totaux de 0 \$)

Les coûts à prévoir pour la production et l'affichage de documents seront à la charge des fabricants étrangers. Dès lors, aucun coût n'est à prévoir en lien avec cette mesure dans le cadre de cette analyse d'impact réglementaire.

**Mesure 3 : Obligation d'information imposée au commerçant relative à la durée de la garantie légale de bon fonctionnement prévue pour certains biens neufs**

**Coûts** (coûts totaux de 0 \$)

Les organisations consultées ont affirmé que des coûts sont à prévoir pour la production et l'affichage de documents à proximité des produits qui seront visés par la mesure.

Les coûts qui pourraient découler de cette mesure seront évalués dans les analyses d'impact réglementaire qui accompagneront toute proposition de modifications réglementaires à ce sujet.

**Mesure 4 : Obligation d'information imposée avant de proposer une garantie supplémentaire et droit de résolution**

**Coûts** (coûts totaux de 0 M\$)

Coûts directs liés à la conformité aux règles (coût total de 0 \$)

En ce qui concerne la conformité des étiquettes des automobiles et des motocyclettes d'occasion, l'application de la mesure ne commanderait aucun ajustement à la programmation.

Coûts liés aux formalités administratives (coût total de 0 \$)

Les formalités administratives seraient constituées de frais pour les transferts de fonds et les envois électroniques et postaux à la suite de la résolution de la garantie supplémentaire. Les coûts liés aux formalités administratives n'ont pas été évalués par les participants qui anticipent une faible fréquence des occurrences par rapport au volume total des ventes.

Manque à gagner (coût total de 0 \$)

Mis à part les remboursements identifiés dans la première section des coûts, aucun manque à gagner n'a été déclaré par les organismes participants.

**Mesure 5 : Interdiction de ne pas accompagner le bien de l'information relative à la durée de la garantie légale de bon fonctionnement**

**Coûts** (coûts totaux de 0 \$)

Aucun coût supplémentaire n'est à prévoir en lien avec cette mesure pour les entreprises.

**Mesure 6 : Prévoir que les renseignements relatifs à l'entretien ou à la réparation d'un bien actuellement visé à l'article 39 de la LPC soient disponibles en français**

**Coûts** (coûts totaux de 0 \$)

Les organisations consultées se sont montrées ouvertes à cette mesure, mais elles ont néanmoins affirmé que des coûts sont à prévoir pour la production et l'affichage de documents à proximité des produits qui seront visés par la mesure.

Les coûts qui pourraient découler de cette mesure seront évalués dans les analyses d'impact réglementaire qui accompagneront toute proposition de modifications réglementaires à ce sujet.

**Mesure 7 : Prix raisonnable**

**Coûts** (coûts totaux de 0 \$)

Ni l'Office ni les tribunaux ne dicteront les prix des éléments visés à l'article 39 de la LPC en vertu des mesures proposées. Les entreprises demeureront libres de les déterminer. Cette mesure permettra simplement de déterminer si ces prix sont raisonnables ou non, au sens de la LPC. Conséquemment, aucun coût ne sera engendré par cette mesure.

**Mesure 8 : Obligation d'information imposée au fabricant relative à la garantie légale de disponibilité**

**Coûts** (coûts totaux de 0 \$)

Les organisations consultées se sont montrées ouvertes à cette mesure, mais elles ont néanmoins affirmé que des coûts sont à prévoir pour la production et l'affichage de documents à proximité des produits qui seront visés par la mesure.

Les coûts qui pourraient découler de cette mesure seront évalués dans les analyses d'impact réglementaire qui accompagneront toute proposition de modifications réglementaires à ce sujet.

**Mesure 9 : Obligation d'information imposée au commerçant relative à la garantie légale de disponibilité**

**Coûts** (coûts totaux de 0 \$)

Les organisations consultées se sont montrées ouvertes à cette mesure, mais elles ont néanmoins affirmé que des coûts sont à prévoir pour la production et l'affichage de documents à proximité des produits qui seront visés par la mesure.

Les coûts qui pourraient découler de cette mesure seront évalués dans les analyses d'impact réglementaire qui accompagneront toute proposition de modifications réglementaires à ce sujet.

**Mesure 10 : Restriction à la possibilité de ne pas fournir des éléments relatifs à l'entretien ou à la réparation d'un bien**

**Coûts** (coûts totaux de 0 \$)

Les coûts qui pourraient découler de cette mesure seront évalués dans les analyses d'impact réglementaire qui accompagneront toute proposition de modifications réglementaires à ce sujet.

**Mesure 11 : Interdire les pratiques qui rendent plus difficile l'entretien ou la réparation d'un bien**

**Coûts** (coûts totaux de 0 \$)

De manière générale, les organisations consultées se sont montrées ouvertes à cette mesure.

Il existe un potentiel de manque à gagner pour les concessionnaires dans l'éventualité où certaines pratiques des fabricants deviendraient reconnues comme des techniques ayant pour effet de rendre plus difficile pour le consommateur ou une personne mandatée par celui-ci d'entretenir ou de réparer un bien. À la suite d'un ajustement des fabricants d'automobiles pour respecter cette mesure, il pourrait y avoir des mouvements dans les parts de marché.

**Mesure 12 : Accès aux données d'automobiles à un prix raisonnable**

**Coûts** (coûts totaux de 0 \$)

Manque à gagner (coût total de 0 \$)

En moyenne, les entreprises du secteur touché anticipent une diminution de 9 %<sup>1</sup> de leur chiffre d'affaires à la suite de l'application de cette mesure. Les entreprises avancent qu'une part de leur clientèle se dirigerait plutôt vers les réparateurs

---

<sup>1</sup> Cette donnée a été obtenue au moyen d'un sondage réalisé entre le 20 mars et le 28 avril 2023 par RCGT en collaboration avec la Corporation des concessionnaires automobiles du Québec (CCAQ). En tout, RCGT a obtenu les réponses complètes de 38 concessionnaires ou groupe de concessionnaires automobiles. À noter que cette donnée ne tient pas compte de l'amendement apporté à l'article 39.4 de la LPC qui fait en sorte que l'accès aux données des automobiles doit être donné à un prix raisonnable, plutôt que gratuitement. La mesure ainsi amendée est susceptible de réduire significativement l'impact de la diminution du chiffre d'affaires anticipé par les entreprises.

indépendants qui auraient acquis les bons outils pour l'entretien ou la réparation de leurs automobiles.

En somme, cette diminution du chiffre d'affaires représenterait un manque à gagner de 1,8 G\$ pour les entreprises du secteur SCIAN 4111 – Concessionnaires d'automobiles neuves. Cette part de marché serait néanmoins reprise en totalité ou en partie par les entreprises du secteur SCIAN 8111 – Réparation et entretien de véhicules automobiles. Il serait surprenant que ces réparations soient plutôt effectuées à l'extérieur de la province. Pour cette raison, l'Office estime que le manque à gagner pour l'ensemble des entreprises exerçant leurs activités dans les secteurs liés à l'automobile est de 0 \$.

### **Mesure 13 : Inspection sans frais**

**Coûts** (coûts totaux de 800 000 \$)

Plusieurs participants visés directement par la mesure, ou qui sont partie à la transaction, ont indiqué qu'il s'agit d'une pratique courante pour les principales entreprises actives dans le marché de la location à long terme de véhicules, même si le nombre de jours est actuellement à la discrétion du locateur.

Coûts directs liés à la conformité aux règles (coût total de 800 000 \$)

L'inspection offerte à un moment précis précédant la fin du terme ne pose pas d'enjeu majeur en ce qui a trait à la conformité aux règles. Aucun coût spécifique n'a été communiqué à ce titre par les participants. Le locateur devrait cependant planifier une modification à la programmation de ses systèmes afin de s'assurer du respect du délai indiqué dans le libellé de la mesure adoptée. Nous avons posé l'hypothèse que chacune des principales entités visées (n= 8) devrait investir environ 100 000 \$ pour rendre ses outils conformes, pour un total approximatif de 800 000 \$. Soulignons que ce montant représente une portion minime du chiffre d'affaires des ventes de véhicules au Québec établi à 20 G\$ en 2022<sup>2</sup>.

Coûts liés aux formalités administratives (coût total de 0 \$)

L'offre d'inspection à un moment précis précédant la fin du terme serait accompagnée de frais d'envoi. Comme le locateur communique déjà avec le locataire du bien à ce sujet, il n'y aurait vraisemblablement pas de coût supplémentaire si l'envoi est devancé.

---

<sup>2</sup> Tel que mentionné à la page 11 de ce document.

### Manque à gagner (coût total de 0 \$)

Aucun manque à gagner ne devrait résulter de l'application de la mesure proposée si la pratique actuelle est maintenue telle quelle. Dans les faits, mis à part une inspection visuelle au moment de la remise du bien, plusieurs ne réalisent pas de seconde inspection qui s'ajouterait à celle réalisée avant la fin du terme.

La mesure est cependant muette quant aux dommages qui se produiraient entre le moment de l'inspection et celui de la remise du bien. Les coûts pour les concessionnaires qui choisiraient de procéder à une seconde inspection seraient environ de 100 \$ par véhicule.

### **Mesure 14 : Chargeur universel**

#### **Coûts** (coûts totaux de 0 \$)

L'Office estime que la solution proposée n'aura aucun impact sur les entreprises puisqu'il s'agit d'une habilitation réglementaire. Les coûts qui pourraient découler de cette mesure seront évalués dans l'analyse d'impact réglementaire qui accompagnera toute proposition de modifications réglementaires à ce sujet.

### **Mesure 15 : Interdiction de faire le commerce d'un bien pour lequel l'obsolescence est programmée**

#### **Coûts** (coûts totaux de 0 \$)

Les organisations rencontrées se sont montrées ouvertes à ce type de réglementation. Elles s'interrogent toutefois sur la manière dont la mesure pourrait être appliquée. Dès lors, les organisations n'envisagent pas d'impact.

### **Mesure 16 : Définition de l'obsolescence programmée**

#### **Coûts** (coûts totaux de 0 \$)

Aucun coût n'est à prévoir en lien avec cette mesure.

### **Mesure 17 : Droits particuliers en cas de manquements à certaines obligations découlant de la garantie légale de disponibilité**

#### **Coûts** (coûts totaux de 0 \$)

Cette mesure vise à inciter le fabricant et le commerçant à respecter les obligations qui découlent de l'article 39 de la LPC. Aucun coût supplémentaire n'est à prévoir en lien avec cette mesure.

## **Mesure 18 : Automobile – Garantie anti-citron (« automobile gravement défectueuse »)**

**Coûts** (coûts totaux de 81 675 \$)

Coûts directs liés à la conformité aux règles (coût total de 81 675 \$)

Le commerçant pourrait devoir annuler une transaction si un véhicule est classé comme un « automobile gravement défectueuse » et que le consommateur demande la résolution du contrat de vente ou de location à long terme. Selon les estimations fournies par des participants, le renversement d'une transaction peut nécessiter jusqu'à 1,5 fois les ressources requises pour la conclusion d'un contrat.

En posant l'hypothèse qu'un très faible nombre de véhicules seraient admissibles à la mention « automobile gravement défectueuse », par exemple un nombre similaire à celui des affaires traitées par le PAVAC<sup>3</sup> observé pour le Québec au cours des cinq dernières années, soit 33, ces situations ne seraient pas significatives (0,005 %) en comparaison avec le nombre de transactions de vente et de location de véhicules neufs qui ont lieu au Québec dans une année.

Dans le cas où il ne s'entend pas avec son client, les formalités juridiques seraient similaires à celle de toute action en vices cachés, mais les coûts totaux engagés seraient faibles par rapport au chiffre d'affaires de l'ensemble du marché des véhicules neufs. En posant l'hypothèse que 0,005 % des ventes de véhicules neufs sont visées, que la conclusion est la résolution du contrat de vente, que les coûts engagés pour chaque dossier sont de 2 475 \$<sup>4</sup>, les coûts de conformité seraient de 81 675 \$ chaque année. Ces coûts ne comprennent pas celui du véhicule lui-même, lequel serait vraisemblablement assumé par le fabricant.

Coûts liés aux formalités administratives (coût total de 0 \$)

---

<sup>3</sup> Les statistiques du Programme d'arbitrage pour les véhicules automobiles du Canada (PAVAC – voir sur : <https://www.camvap.ca/resources/Documents/Annual%20Reports>) pour l'année 2020 montrent que pour 258 formulaires de réclamations soumis, 155 sentences ont été prononcées pour des requêtes provenant de partout au Canada. De celles-ci, 26 sentences concernaient le Québec ou 16,8 % du total. Le consommateur québécois a eu gain de cause dans 14 de ces cas (15,3 % des 91 cas au Canada). Il n'est pas établi que le faible volume d'activité du programme provienne de l'amélioration de la qualité des véhicules, de la propension des fabricants à s'entendre avec le propriétaire du véhicule, de la méconnaissance du programme ou d'un mélange de ces trois possibilités. Les frais reliés aux témoins experts ou à l'embauche d'un avocat sont à la charge du consommateur, comme pour d'autres causes présentées devant un tribunal. Par ailleurs, le PAVAC est contrôlé par les constructeurs automobiles, ce qui soulève la question de la réelle indépendance des arbitres. Les commentaires sur le PAVAC émanent en partie de l'Association pour la protection des automobilistes (APA). Voir sur : [https://www.apa.ca/readarticle\\_fr.asp?id=565](https://www.apa.ca/readarticle_fr.asp?id=565)

<sup>4</sup> Les coûts estimés ont été fournis par les organisations sollicitées dans la démarche.

Les formalités administratives pourraient être importantes pour chacune des situations, mais considérant le petit nombre d'affaires à traiter qui est anticipé, ces coûts n'ont pas fait l'objet d'une évaluation formelle.

Manque à gagner (coût total de 0 \$)

Un très petit nombre de véhicules pourraient être visés par l'application de la mesure. En conséquence, les participants ne prévoient aucun manque à gagner.

### **Mesure 19 : Automobile d'occasion – catégories de garanties de bon fonctionnement**

**Coûts** (coûts totaux de 0 \$)

Dans l'ensemble, les parties sollicitées provenant du secteur de l'automobile soulignent que les nouvelles balises associées aux catégories de véhicules d'occasion excèdent les garanties assumées par les constructeurs sur les véhicules neufs, ce qui serait le cas pour une majorité de véhicules d'occasion vendus au Québec.

Coûts directs liés à la conformité aux règles (coût total de 0 M\$)

Selon l'évaluation faite par les participants, le commerçant ne souscrirait généralement pas à une assurance ou une garantie prolongée sur le véhicule d'occasion jusqu'à l'expiration de la garantie de bon fonctionnement, il choisirait plutôt d'assumer le risque lorsqu'il se matérialiserait. Les coûts de réparation à réaliser pendant la période de garantie n'ont pu être évalués, mais tous les participants s'entendent pour affirmer que ces charges se refléteraient vraisemblablement dans une augmentation du prix de vente. Il est cependant nécessaire de préciser que la garantie de bon fonctionnement n'est qu'une des multiples garanties légales prévues dans la LPC. Ces garanties existent encore même lorsque la garantie de bon fonctionnement est échue.

Pour le secteur de la réparation d'automobiles, l'impact serait à peu près nul. Toutefois, il convient de prendre en compte que le commerçant doit assumer la responsabilité de la gestion du dossier et du paiement lorsqu'une réparation est couverte par la garantie. Plus les réparations de ce type sont nombreuses, plus le commerçant doit y consacrer des ressources.

Coûts liés aux formalités administratives (coût total de 0 \$)

Des frais administratifs seraient rattachés au traitement des réclamations relatives à des bris ainsi qu'aux litiges à régler avec les fabricants, lesquels frais seront généralement assumés par le commerçant. Ces frais pourraient être similaires à

ceux requis pour le traitement d'une transaction de vente, soit 90 \$ par véhicule défectueux couvert par la garantie.

Ici encore, les participants ont évoqué la possibilité d'une hausse du prix de vente, une fois que les concessionnaires auront mesuré l'ampleur des charges à assumer.

#### Manque à gagner (coût total de 0 \$)

Aucun manque à gagner n'est associé directement à la mise en vigueur de cette mesure. Toutefois, en fonction de l'élasticité de la demande pour des véhicules d'occasion, des offres affichant un prix de vente plus élevé pourraient affecter le comportement du consommateur. À titre illustratif, chaque 1 % des ventes de ce type équivaut à 33,4 M\$ sur une base annuelle.

### 3. Autre mesure

La mesure de cette section a été analysée par la firme RCGT.

#### **Mesure 20 : Prête-nom**

##### **Coûts** (coûts totaux de 0 \$)

Aucun coût n'est à prévoir en lien avec cette mesure.

### 4.2. Coûts pour les entreprises

TABLEAU 1

#### **Coûts directs liés à la conformité aux règles**

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) <sup>(1)</sup>
Dépenses en capital (acquisition d'un terrain, d'une machinerie, d'un système ou d'un équipement informatique, construction ou modification d'un bâtiment, etc.)	800 000 \$	0 \$
Coûts de location d'équipement	0 \$	0 \$
Coûts d'entretien et de mise à jour des équipements	0 \$	0 \$
Dépenses en ressources humaines (consultants, employés et gestionnaires, etc.)	0 \$	81 675 \$

Coûts pour les ressources spécifiques (ex. : trousse, outils, publicité, etc.)	0 \$	0 \$
Autres coûts directs liés à la conformité	0 \$	0 \$
<b>TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES</b>	<b>800 000 \$</b>	<b>81 675 \$</b>

(1). La méthode de calcul des coûts en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des coûts inhérents aux règles. Cependant, la méthode d'actualisation des coûts peut être utilisée pour les projets dont les coûts doivent être calculés sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans).

TABLEAU 2

**Coûts liés aux formalités administratives et application de l'exigence du « un pour un »**

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
<b>Cas 1 : Aucune formalité administrative nouvellement créée</b>		
<b>Coûts liés aux formalités administratives existantes (modification de la formalité administrative déjà existante)</b>		
Coûts de production, de gestion et de transmission des rapports, des enregistrements, des registres et des formulaires d'autorisation	0 \$	0 \$
Dépenses en ressources externes (ex. : consultants)	0 \$	0 \$
Autres coûts liés aux formalités administratives	0 \$	0 \$
<b>TOTAL DES COÛTS LIÉS AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES</b>	<b>0 \$</b>	<b>0 \$</b>

TABLEAU 3

**Manques à gagner**

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Diminution du chiffre d'affaires	0 \$	0 \$
Autres types de manques à gagner	0 \$	0 \$
<b>TOTAL DES MANQUES À GAGNER</b>	<b>0 \$</b>	<b>0 \$</b>

TABLEAU 4

**Synthèse des coûts pour les entreprises**

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts directs liés à la conformité aux règles	800 000 \$	81 675 \$
Coûts liés aux formalités administratives	0 \$	0 \$
Manques à gagner	0 \$	0 \$
<b>TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>800 000 \$</b>	<b>81 675 \$</b>

**4.3. Économies pour les entreprises**

TABLEAU 5

**Économies pour les entreprises**

	Période d'implantation	Économies par année (récurrentes)
<b>ÉCONOMIES LIÉES À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES</b>	0 \$	0 \$
Économies liées à l'achat d'équipements moins coûteux		
<b>ÉCONOMIES LIÉES AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES</b>	0 \$	0 \$
Économies associées à la réduction de la production, de la gestion et de transmission des rapports, des enregistrements, des registres et des formulaires d'autorisation		
Réduction des dépenses en ressources externes (ex. : consultants)	0 \$	0 \$
Réduction d'autres coûts liés aux formalités administratives	0 \$	0 \$
<b>TOTAL DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>0 \$</b>	<b>0 \$</b>

#### 4.4. Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 6

##### Synthèse des coûts et des économies

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Total des coûts pour les entreprises	800 000 \$	81 675 \$
Total des économies pour les entreprises	0 \$	0 \$
<b>COÛT NET POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>800 000 \$</b>	<b>81 675 \$</b>

#### 4.5. Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

Les hypothèses élaborées pour estimer les coûts et les économies sont détaillées à la section 4.1 du présent document, à la suite de la section « Proposition » de chacune des mesures.

Le tableau ci-après expose les valeurs estimatives principales de quantités utilisées dans les calculs des coûts des mesures relatives au secteur de l'automobile.

Secteur automobile (SCIAN 441)		
Donnée étudiée	Valeur	Sources
Nombre de véhicules neufs vendus au Québec en 2019	441 695	<a href="https://public.ccaq.com/2394/statistiques">https://public.ccaq.com/2394/statistiques</a>
Nombre de véhicules d'occasion vendus au Québec en 2019	831 817	<a href="https://public.ccaq.com/2394/statistiques">https://public.ccaq.com/2394/statistiques</a>
Nombre moyen de locations de véhicules neufs au Québec par année	170 000	Entrevue avec les participants
Coût estimatif moyen de programmation ou de modification d'un système informatique	100 000	Estimation basée sur les entrevues avec les participants La valeur des modifications à envisager pour ajuster la programmation informatique des logiciels comprend les salaires, les honoraires, les fournitures et les équipements de base pour réaliser toutes les étapes du changement comme la planification, l'analyse, la sécurité, la codification, la communication, les tests, la documentation, la formation des utilisateurs, l'implantation et le contrôle de la qualité. Chaque modification à un programme, si petite soit-elle, est susceptible d'entraîner des erreurs ou des incohérences dans le traitement de l'information. L'échange des données avec des tiers ou d'autres applications doit aussi être pris en compte dans l'exercice de modification d'une programmation.
Nombre de membres de l'ACFL actifs au Québec	8	<a href="https://www.cfla-acfl.ca/files/public/uploads/2020/10/CFLA-2020_Annual_Report.pdf">https://www.cfla-acfl.ca/files/public/uploads/2020/10/CFLA-2020_Annual_Report.pdf</a>

Les données utilisées pour définir les secteurs touchés par les mesures relatives aux secteurs de la fabrication et du commerce de détail sont issues des sources identifiées ci-dessous :

<b>Donnée étudiée</b>	<b>Sources</b>
<b>Fabrication (SCIAN 31-33)</b>	
Nombre d'entreprises touchées	<i>Statistique Canada, Tableau 33-10-0304-01, Nombre d'entreprises canadiennes, avec employés, décembre 2020 et Tableau 33-10-0305-01, Nombre d'entreprises canadiennes, sans employés, décembre 2020</i>
Nombre d'employés	<i>Statistique Canada, Tableau 36-10-0489-01, Statistiques du travail conformes au Système de comptabilité nationale (SCN), selon la catégorie d'emploi et l'industrie</i>
Production annuelle	<i>Statistique Canada, Tableau 20-10-0008-01, Ventes de commerce de détail par province et territoire</i>
Part du secteur dans le PIB du Québec	<i>Statistique Canada, Tableau 36-10-0402-01, Produit intérieur brut (PIB) aux prix de base, par industries, provinces et territoires</i>
<b>Commerce de détail (SCIAN 44-45)</b>	
Nombre d'entreprises touchées	<i>Statistique Canada, Tableau 33-10-0304-01, Nombre d'entreprises canadiennes, avec employés, décembre 2020 et Tableau 33-10-0305-01, Nombre d'entreprises canadiennes, sans employés, décembre 2020</i>
Nombre d'employés	<i>Statistique Canada, Tableau 36-10-0489-01, Statistiques du travail conformes au Système de comptabilité nationale (SCN), selon la catégorie d'emploi et l'industrie</i>
Production annuelle	<i>Statistique Canada, Tableau 16-10-0048-01, Ventes pour les industries manufacturières selon l'industrie et province</i>
Part du secteur dans le PIB du Québec	<i>Statistique Canada, Tableau 36-10-0402-01, Produit intérieur brut (PIB) aux prix de base, par industries, provinces et territoires</i>

#### **4.6. Consultation des parties prenantes**

RCGT a consulté les parties prenantes suivantes pour estimer les coûts et les économies des mesures que la firme a analysées dans le cadre de cette analyse :

- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI)
- Conseil québécois du commerce de détail (CQCD)
- Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ)
- Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada (CMAC)
- Association des industries de l'automobile du Canada (AIA Canada)

Pour sa part, Mallette a consulté les parties prenantes suivantes pour estimer les coûts et les économies des mesures qui lui ont été soumises dans le cadre de cette analyse :

- Association des marchands de véhicules d'occasion du Québec (AMVOQ)
- Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ)
- Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada (CMAC)
- Groupe Park Avenue inc.
- Le Prix du Gros (9097-8875 Québec inc.)

#### 4.7. Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée

Les activités engendrées par la réparation des biens de consommation ne doivent pas être négligées. Les mesures proposées auront un effet positif sur le secteur de la réparation de manière à en accroître l'importance. Voici un bref aperçu du poids occupé par ce secteur ainsi que des bénéfices qui pourraient résulter d'une hausse des activités qui s'y rattachent.

##### Offre et demande

Le milieu de la réparation se subdivise en plusieurs catégories de produits (appareils électroménagers, appareils électriques, etc.) et en de multiples secteurs d'activités (fabrication de pièces et autres composants, vente, réparation et entretien). Les tableaux qui suivent dénombrent certains des emplois au Québec qui relèvent de ce milieu<sup>5</sup>.

**Fabrication de produits informatiques et électroniques (334) et  
Fabrication de matériel, d'appareils et de composants électriques (335)**

Indicateur	Période analysée	Résultat	Période précédente	Résultat précédent	Variation (%)
Nombre d'emplacements (exclu. 33451)	Juin 2021	715	Décembre 2020	715	0 %
Nombre d'emplois (inclus. 3345)	Octobre 2021	28 292	Mars 2021	27 631	2,4 %

<sup>5</sup> Élexpertise, Comité sectoriel de la main-d'œuvre de l'industrie électrique et électronique, *Évolution de l'industrie (Indicateurs)*, [en ligne], adresse URL : <https://elexpertise.qc.ca/ressources/evolution-de-lindustrie/>

**Grossistes-marchands de fils et de fournitures électriques de construction (416110) et réparation et entretien d'appareils ménagers (811412)**

Indicateur	Période analysée	Résultat	Période précédente	Résultat précédent	Variation (%)
Nombre d'emplacements	Juin 2021	558	Décembre 2020	565	-1,2 %
Nombre d'emplois (seulement 416110)	Octobre 2021	4 802	Mars 2021	4 596	4,5 %

En ce qui concerne le marché québécois de l'automobile, l'industrie de l'entretien et de la réparation représenterait 5 895 ateliers, 1 524 entreprises dans la chaîne d'approvisionnement et plus de 100 000 emplois<sup>6</sup>.

L'économie circulaire est créatrice de nombreux emplois, incluant les entreprises valorisant les déchets ou leurs extrants (Insertech Angus, Cascades, Sanexen, Lion Électrique, Kamik, Fromagerie Boivin). Ainsi la réutilisation engendrerait entre 60 à 140 emplois pour chaque 1 000 tonnes d'équipements électroniques et électriques<sup>7</sup>.

Par ailleurs, la méthode de réparation choisie par les consommateurs québécois se répartie de la façon suivante : soi-même à domicile (30,6 %), réparateur indépendant (27,1 %), fabricant (12,7 %), autre personne trouvée sur une plateforme Web (10,4 %), service après-vente du détaillant (9,8 %), centre technique agréé par le fabricant (7,6 %) et atelier de réparation (2,2 %)<sup>8</sup>.

Au niveau de la demande, la proportion des personnes ayant fait réparer leurs appareils électroménagers et électroniques au Québec était de 25,1 % en 2020 et 2021, comparativement à 18,6 % au Canada<sup>9</sup>.

### Activité économique

Sur le plan de l'activité économique, les revenus d'exploitation au Canada généré par les entreprises issues du groupe des services de réparation et d'entretien de

<sup>6</sup> Association des industries de l'automobile du Canada, *Mémoire : projet de loi 29, Loi protégeant les consommateurs contre l'obsolescence programmée et favorisant la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens*, 12 septembre 2023, p. 3.

<sup>7</sup> RREUSE, *Job Creation in the Re-use Sector: Data Insights from Social Entreprises*, 2021, [en ligne], adresse URL : <https://www.rreuse.org/wp-content/uploads/04-2021-job-creation-briefing.pdf>, p. 1

<sup>8</sup> Équiterre, *La réparation des appareils électroménagers et électroniques : Perspectives des consommateurs et consommatrices au Québec*, 2022, [en ligne], adresse URL : <https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/sites/default/files/documents/etude-equiterre-reparation-quebec.pdf>, p. 16

<sup>9</sup> *Idem*.

matériel électronique et de matériel de précision représentaient 1 820 500 000 \$<sup>10</sup> en 2019<sup>11</sup>. Si l'on considère que la proportion des revenus enregistrés par les entreprises québécoises exerçant leurs activités dans ce secteur était de 18,4 %<sup>12</sup> cette année-là, on peut chiffrer leurs revenus à 334 972 000 \$. En posant l'hypothèse que les mesures proposées auraient pour effet d'augmenter de 5 % le recours à la réparation de ce seul secteur d'activité, on peut supposer que les revenus des entreprises offrant ces services hausseraient de 16 748 600 \$.

Enfin, les consommateurs seraient également avantagés par les mesures renforçant le droit à la réparation si l'on se fie à une étude américaine qui révèle que le recours à la réparation permettrait de réduire de 21,6 % leurs dépenses en achat d'appareils électroménagers et électroniques, ce qui représenterait une économie annuelle de 382 dollars américains pour un ménage moyen<sup>13</sup>.

## 5. APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI

### Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi

√ Appréciation <sup>(1)</sup>	Nombre d'emplois touchés
<b>Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))</b>	
	500 et plus
	100 à 499
	1 à 99
<b>Aucun impact</b>	
√	0
<b>Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))</b>	
	1 à 99

<sup>10</sup> 5,5 % de 33,1 milliards de dollars

<sup>11</sup> Statistique Canada, *Service de réparation et d'entretien, 2019*, [en ligne], adresse URL : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/210203/dq210203b-fra.htm>

<sup>12</sup> Ce pourcentage considère le groupe des services de réparation et d'entretien de matériel électronique et de matériel de précision et le groupe des services de réparation et d'entretien de machines et de matériel d'usage commercial et industriel.

<sup>13</sup> Nathan Proctor, *Repair saves families big: Americans are churning through electronics, and it's not cheap*, 2023, [en ligne], adresse URL : [https://pirg.org/edfund/wp-content/uploads/2023/04/Repair-Saves-Families-Big\\_USPEF\\_APRIL23.pdf](https://pirg.org/edfund/wp-content/uploads/2023/04/Repair-Saves-Families-Big_USPEF_APRIL23.pdf)

	100 à 499
	500 et plus
<b>Analyse et commentaires :</b>	
<p>En moyenne, les entreprises du secteur SCIAN 4111 – Concessionnaires d’automobiles neuves anticipent une diminution de 11 % du nombre d’emplois à la suite de l’application de la mesure 12. Cet impact représenterait une diminution de près de 4 500 emplois pour les entreprises du secteur touché. On peut toutefois envisager que la totalité ou une part de ces emplois serait redirigée chez les entreprises du secteur SCIAN 8111 – Réparation et entretien de véhicules automobiles.</p>	

## 6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Hormis les mesures relatives à la durabilité de certains biens qui visent principalement de grandes entreprises et celles relatives à la réparabilité et l’entretien des biens qui peuvent viser des entreprises de toute taille, les dispositions proposées touchent majoritairement des PME. Certaines d’entre elles tiennent compte ou permettent que soit prise en compte la taille des entreprises. Pour les autres, elles ont pour objectif de contrer certaines pratiques abusives auxquelles se livrent des organisations de petites et moyennes tailles.

Puisque plusieurs modalités resteraient à prévoir par règlement, celles-ci seraient modulées à cette étape ultérieure, et ce, afin qu’elles tiennent compte de la taille des entreprises, lorsqu’il peut être adéquat de le faire.

## 7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Selon les échanges de RCGT avec les différentes associations consultées, certaines mesures envisagées dans le cadre de ce projet de loi entraîneraient la mise en place de dispositions législatives qui ne seraient en vigueur qu’au Québec. Entre autres, la mesure 1 portant sur la garantie légale de bon fonctionnement. Les associations consultées affirment que le coût de certains biens visés pourrait augmenter légèrement à la suite de l’adoption de cette proposition.

Par ailleurs, selon les échanges intervenus entre Mallette et diverses parties prenantes, certaines des mesures proposées seraient, à l’échelle nationale, uniques au Québec advenant leur entrée en vigueur. Le tableau ci-dessous énumère les principales différences entre le Québec et le Canada relativement à deux mesures suggérées dans le secteur de l’automobile.

Tableau relevant les principales mesures pour lesquelles les règles du Québec sont jugées plus contraignantes que celles ayant cours dans d'autres provinces canadiennes

Mesures	Description des différences
Mesure 18 : Automobile – Garantie anti-citron	La garantie anti-citron n'existe pas ailleurs au Canada. L'adoption de la mesure ferait en sorte que les fabricants automobiles ne seraient pas soumis aux mêmes règles partout au Canada, en supposant qu'ils seraient les ultimes responsables de la garantie.
Mesure 19 : Automobile d'occasion – catégories de garanties de bon fonctionnement	L'adoption de la mesure rendrait la garantie sur les véhicules d'occasion plus généreuse au Québec qu'ailleurs au Canada. Les commerçants du Québec auraient ainsi une responsabilité plus étendue à assumer en comparaison avec les commerçants d'autres provinces.

## 8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

### 1. *Sanctions administratives pécuniaires et sanctions pénales*

L'implantation de régimes de SAP est observée depuis plusieurs années, que ce soit dans les lois fédérales, dans les lois des différentes provinces, aux États-Unis et ailleurs dans le monde. Au Québec, les régimes de SAP sont bien implantés dans la législation, particulièrement depuis l'avènement du régime de SAP dans la *Loi sur la qualité de l'environnement* en 2011. Ce régime de SAP a servi de modèle pour de nombreux autres qui ont été implantés par la suite. Plus d'une trentaine de lois québécoises prévoient maintenant des régimes de SAP.

La présente proposition s'inscrit donc dans la foulée des nombreux régimes de SAP qui ont été mis en place au cours des dernières années dans la législation québécoise, et dont le succès a été démontré afin d'intervenir avec efficacité et rapidité lorsque des situations de non-conformité sont constatées.

En ce qui concerne la proposition d'augmenter les amendes pénales, notons que le montant révisé des amendes se situerait dorénavant dans des fourchettes semblables aux autres lois visant la protection du public.

### 2. *Durabilité et réparabilité des biens*

En 2015, la France a été le premier pays à définir la pratique d'obsolescence programmée dans sa législation et à interdire le recours à cette pratique. En ce qui concerne la réparabilité des biens, la Commission européenne a introduit des exigences en la matière qui, depuis mars 2021, imposent notamment aux

fabricants des obligations quant à la disponibilité de certaines pièces de rechange et l'accessibilité des informations nécessaires à leur réparation ou entretien. Puis, en février 2020, la France a introduit l'interdiction de recourir à une technique, y compris logicielle, visant à rendre impossible pour un tiers de réparer certains appareils visés par arrêté.

En novembre 2020, les citoyens de l'État du Massachusetts ont voté en faveur d'une mesure qui actualise l'encadrement législatif adopté en 2013 en matière de droit à la réparation dans le secteur automobile pour y inclure l'accès aux données contenues dans les systèmes télématiques des automobiles par leur propriétaire ou leur mandataire.

Tous les états des É.-U., de même que l'ordre fédéral, ont des dispositions dites *Lemon Laws* protégeant les acheteurs d'automobiles comportant un défaut impossible à réparer en un nombre raisonnable de tentatives.

En 2014, le Parlement européen a adopté une directive établissant un cadre réglementaire pour la mise à disposition sur le marché d'équipements radioélectriques et leur mise en service dans l'Union européenne. Cette directive a fait l'objet d'une modification en 2022 afin d'y introduire des exigences particulières en vue d'harmoniser les interfaces de charge et les protocoles de communication pour la charge de certaines catégories d'équipements radioélectriques qui sont chargés au moyen d'une recharge filaire.

## **9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION**

L'Office considère avoir respecté les fondements et principes énoncés dans la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente.

Les règles proposées :

- répondent à des besoins clairement définis dans la première partie de cette analyse;
- ont été élaborées de façon transparente en consultant les parties prenantes, telles que mentionnées à la partie 4.6 de cette analyse;
- ne posent pas de restriction importante au commerce et comportent un minimum de répercussions sur l'économie de marché, tel que le démontre cette analyse d'impact réglementaire.

## **10. CONCLUSION**

Depuis plusieurs années, la LPC fait l'objet d'une modernisation. Il convient de continuer cette modernisation afin que cette loi demeure un outil efficace pour répondre aux différentes problématiques résultant des transformations continues du marché de la consommation.

RCGT et Mallette ont évalué que l'ensemble des mesures proposées entraînerait, par année, des coûts de 81 675 \$ et des économies de 0 \$ (coût net de 81 675 \$) pour les entreprises. L'implantation de ces mesures occasionnerait pour celles-ci des coûts de 800 000 \$.

Les modifications législatives suggérées n'auraient aucun impact sur l'emploi. De plus, certaines d'entre elles tiennent compte ou permettent que soit prise en compte la taille des entreprises. Pour les autres, elles ont pour objectif de contrer certaines pratiques abusives auxquelles se livrent des organisations de petites et moyennes tailles.

Certaines orientations entraîneraient la mise en place de dispositions législatives qui ne seraient en vigueur qu'au Québec tandis que d'autres s'inspireraient de dispositions législatives déjà en vigueur au Québec ou de règles existantes ailleurs au Canada, aux États-Unis ou en Europe.

## **11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT**

Pour permettre aux commerçants d'agir conformément à la Loi, la diffusion d'un communiqué de presse est prévue à des moments clés du processus législatif. Des publications seront faites dans les médias sociaux et une mise à jour du site Web de l'Office et des documents d'information est prévue. Des communications écrites seront envoyées aux associations de commerçants ainsi qu'aux commerçants afin de les informer des modifications législatives qui les concernent.

## **12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)**

Nicholas Toupin  
400, boulevard Jean-Lesage, bur. 450  
Québec (Québec) G1K 8W4  
[nicholas.toupin@opc.gouv.qc.ca](mailto:nicholas.toupin@opc.gouv.qc.ca)

### 13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

<b>1</b>	<b>Responsable de la conformité des AIR</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>2</b>	<b>Sommaire exécutif</b>	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>3</b>	<b>Définition du problème</b>	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4</b>	<b>Proposition du projet</b>	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>5</b>	<b>Analyse des options non réglementaires</b>	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6</b>	<b>Évaluations des impacts</b>		
<b>6.1</b>	<b>Description des secteurs touchés</b>	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.2</b>	<b>Coûts pour les entreprises</b>		
<b>6.2.1</b>	<b>Coûts directs liés à la conformité aux règles</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.2.2</b>	<b>Coûts liés aux formalités administratives</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Si l'exigence du « un pour un » s'applique, est-ce que le coût associé aux formalités administratives abolies compense complètement le coût associé à la formalité administrative nouvellement créée?	n/a	<input type="checkbox"/>
	Si la compensation du coût associé aux formalités administratives abolies est insuffisante, y'a-t-il une compensation additionnelle proposée, notamment l'économie provenant des autres formalités administratives, réduction de fréquences, prestations électroniques, exemptions partielles d'une certaine catégorie d'entreprises ?	n/a	<input type="checkbox"/>
	Si une formalité a fait l'objet d'une demande d'exemption à l'exigence du « un pour un », est-ce que le MO a reçu un avis du Bureau de la gouvernance et de la coopération réglementaires du ministère de l'Économie et de l'Innovation à l'effet que l'exemption est conforme à l'une ou l'autre des situations prévues à l'article 10 de la Politique?	n/a	<input type="checkbox"/>
<b>6.2.3</b>	<b>Manques à gagner</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.2.4</b>	<b>Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.3</b>	<b>Économies pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>6.4</b>	<b>Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) ont été réalisés et incorporés à l'AIR?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.5</b>	<b>Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.6</b>	<b>Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.7</b>	<b>Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies dans le cas du projet de loi ou du projet de règlement</b>	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>Au préalable : <input checked="" type="checkbox"/> (cocher)</p> <p>Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale <input type="checkbox"/> (cocher)</p>		
<b>6.8</b>	<b>Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>7</b>	<b>Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi</b>	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8</b>	<b>Petites et moyennes entreprises (PME)</b>	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou dans le cas contraire est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>9</b>	<b>Compétitivité des entreprises</b>	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>10</b>	<b>Coopération et harmonisation réglementaires</b>	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>11</b>	<b>Fondements et principes de bonne réglementation</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>12</b>	<b>Mesures d'accompagnement</b>	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>