



**MÉMOIRE DÉPOSÉ AU MINISTRE DES FINANCES DU QUÉBEC
PAR L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC
DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PRÉBUDGÉTAIRES
BUDGET 2023-2024**

L'Association du camionnage du Québec désire porter à votre attention les points de vue et propositions de ses membres en vue du budget 2023-2024 qui sera déposé prochainement.

L'Association du camionnage du Québec est une organisation sans but lucratif fondée en 1951 qui comprend au-delà de 500 membres, répartis entre transporteurs publics et privés, et fournisseurs de produits et services à l'industrie. Face à l'ensemble de l'industrie du transport par camion au Québec, l'ACQ représente 75 % des détenteurs de flottes de cinq véhicules et plus, ainsi que 90 % des véhicules détenus par l'ensemble des transporteurs publics québécois.

L'industrie du transport routier de marchandises du Québec génère environ 10,3 milliards de dollars au Québec en retombées économiques et transporte environ 60 % du tonnage total de marchandises.

Elle emploie plus de 43 500 personnes et prévoit avoir besoin de 8 500 nouveaux conducteurs ou nouvelles conductrices de véhicules lourds chaque année pour répondre à la demande. La pénurie actuelle exacerbe la concurrence entre les entreprises du secteur du transport routier des marchandises et provoque un roulement de la main-d'œuvre qui peut se chiffrer à près de 50 %.

Dans cette période cruciale pour résorber les pénuries de main-d'œuvre et assurer la sécurité sanitaire, sociale, environnementale et une relance économique tout aussi capitale incluant compétitivité et productivité, un certain nombre de mesures pourraient faire une différence marquée pour notre industrie afin d'accompagner le gouvernement et la société à relever nos défis respectifs.

MESURES FISCALES POUR INCITER LES TRAVAILLEURS EXPÉRIMENTÉS À DEMEURER AU TRAVAIL

■ Mise en situation

L'industrie du transport de marchandises fait face à une importante pénurie de main-d'œuvre. En effet, les études du comité sectoriel de main-d'œuvre du transport, tout comme les données d'Emploi-Québec, confirment que la moyenne d'âge de la main-d'œuvre du secteur du transport est la plus élevée de tous les secteurs d'activités. De plus, les données indiquent également que le bassin de main-d'œuvre se renouvelle moins rapidement. 26 % des chauffeurs de camions sont âgés de 55 ans ou plus et près de 60 % sont âgés de 45 ans et plus. Il est à noter que la pénurie ne se résume pas qu'à un manque de chauffeurs, mais nous la vivons dans tous les métiers de l'industrie du camionnage.

L'industrie prévoit avoir besoin de 8 500 nouveaux conducteurs ou nouvelles conductrices de véhicules lourds chaque année pour répondre à la demande. Le renouvellement du nombre de chauffeurs et de chauffeuses par la formation professionnelle n'est actuellement que d'environ 50 %, un taux nettement insuffisant qui compromet la croissance du secteur.

■ Recommandations

Dans le contexte de pénurie actuelle où 26 % des chauffeurs de camions sont âgés de 55 ans ou plus, et afin de se donner les moyens de conserver le plus de travailleurs de 61 ans et plus dans la force de travail, l'ACQ suggère :

❖ D'augmenter le plafond des revenus de travail excédentaires admissibles pour les 60-64 ans à 15 000 dollars, et à 20 000 dollars pour les plus de 65 ans, afin de vraiment faire une différence dans leur décision de prendre leur retraite ou de poursuivre leur travail

❖ D'augmenter le crédit d'impôt non remboursable de 15 % à 25 % du revenu de travail excédant 5 000 dollars

❖ D'augmenter de 70 à 75 ans l'âge maximal de retraite différée au RRQ

❖ De permettre à un retraité de reporter sa rente jusqu'à 75 ans pour une rente qui serait bonifiée de 8,4 % par année

❖ De permettre de ne plus cotiser au RRQ pour le travail après 60 ou 65 ans, pour l'employeur ou l'employé

❖ Que le gouvernement donne l'exemple afin que les conventions collectives soient mieux adaptées à cette nouvelle réalité

MESURES POUR LES ENTREPRISES AYANT RECOURS AU RECRUTEMENT À L'ÉTRANGER

■ Mise en situation

La mise en situation concernant la pénurie de main-d'œuvre dans notre industrie a été détaillée au point précédent.

L'ACQ, au nom de l'industrie qu'elle représente, poursuit son travail afin d'identifier et mettre en place des solutions novatrices. L'une des avenues de plus en plus empruntées et qui présente un potentiel des plus intéressants est le recours à la main-d'œuvre étrangère. L'industrie du camionnage étant présente partout au Québec, il est important qu'une bonne partie de cette immigration se retrouve également dans les régions en dehors de la métropole.

Toutefois, la réglementation en vigueur dans le domaine de l'immigration est complexe, et le processus d'admission dans notre pays ainsi que la reconnaissance de compétences sont excessivement longs. De plus, les coûts encourus au cours du processus sont si onéreux qu'ils en découragent plus d'un, tant chez les transporteurs que chez les candidats à l'immigration.

De surcroît, le respect des contrats de travail n'est souvent pas observé. Ce qui fait qu'après avoir attendu un travailleur pendant 1 an, après l'avoir formé, celui-ci peut quitter l'entreprise après s'être fait faire un permis de travail par un autre transporteur. Cela représente beaucoup d'investissement pour l'organisation qui supporte à elle seule le fardeau financier pour le bien de la collectivité.

■ Recommandations

Dans le contexte où le recours au recrutement international est l'une des avenues essentielles pour contre la pénurie actuelle, l'ACQ suggère :

- ❖ De procéder à des investissements dans des ressources humaines mais aussi technologiques, visant à accélérer la rapidité de traitement des demandes de travailleurs étrangers
- ❖ De s'attaquer au défi de la reconnaissance des acquis et des compétences (permis, diplômes et formations)
- ❖ De développer des outils d'intégration pour la main d'œuvre étrangère
- ❖ De soutenir financièrement les entreprises tant à l'étape du recrutement international que pour la formation subséquente des travailleurs lors de leur arrivée au Québec

AVANTAGES IMPOSABLES DES INTERVENTIONS MÉDICALES AU PRIVÉ

■ Mise en situation

L'industrie du camionnage, considérée comme « Service essentiel », est déjà en pénurie de main-d'œuvre. Nos travailleurs, aux prises avec des interventions médicales reportées dans le service public, ne peuvent retourner au travail, allongeant indûment les listes d'attente et ne participant pas à la relance économique tant convoitée.

Les accidents de travail dont il est ici question ont les caractéristiques suivantes :

- Un employé a un accident de travail, c'est-à-dire une blessure subie dans l'exercice de son emploi ;
- L'employeur choisit d'assumer les frais médicaux de l'opération nécessaire dans une clinique privée ;
- Cette décision d'aller en clinique privée permet à l'État de dégorger les services publics de santé pour lesquels d'autres priorités sont en jeu, et à l'employeur de réduire les impacts financiers de l'accident dans son dossier CNESST et de réduire le temps d'absence au travail de son employé.

À l'heure actuelle, tous les avantages ou bénéfices reçus par un contribuable dans le cadre d'une charge ou d'un emploi sont imposables, à moins que la loi ne prévoise une exception spécifique. En effet, l'alinéa 6(1)a) est formulé en termes très généraux et vise à faire entrer dans le calcul du revenu d'emploi divers avantages sociaux et accessoires. Des cinq exceptions qui sont énumérées à cet alinéa, aucune n'est pertinente en l'espèce.

Toutefois, malgré le fait que l'employé reçoit un avantage dans le cadre de son emploi, nous sommes d'avis que l'employé devrait pouvoir éviter l'application de 6(1)a) et ce, compte tenu des critères jurisprudentiels établis.

En effet, il existe des critères établis par la jurisprudence pour déterminer si un avantage est ou n'est pas, le cas échéant, imposable en vertu de l'alinéa 6(1)a). Ainsi, un avantage ne sera pas imposable lorsqu'il s'agit d'une dépense hors de l'ordinaire et qu'il n'a pas pour effet d'améliorer la situation financière de l'employé. De plus, un avantage ne sera pas imposable lorsque le principal bénéficiaire de ce qui est reçu par l'employé, est l'employeur.

En l'espèce, l'employé subit une blessure dans l'exercice de son emploi au Québec. L'employé est couvert par le régime public d'assurance-maladie du Québec. Il aurait normalement droit gratuitement aux mêmes soins et traitements que ceux payés par l'employeur en clinique privée. Le temps d'attente dans le régime public pour l'opération est actuellement de plusieurs mois. Dans l'attente de l'opération, l'employé reçoit une indemnité de la CNESST.

Du point de vue de l'employé, nous sommes d'avis que l'avantage économique est faible et indirect. En effet, cet avantage économique indirect n'existe que dans l'écart entre le montant qu'il aurait reçu à titre d'indemnité de la CNESST et son salaire normal. Ainsi, en l'absence d'un gain financier direct, le paiement des frais médicaux ne devrait pas être imposé.

■ Recommandation

Compte tenu de tous les effets énoncés et afin de soulager le système de santé public et permettre aux travailleurs de participer à la relance économique et hausser la productivité sans pénalité, **l'ACQ suggère** :

- ❖ Que les employés devraient pouvoir éviter l'application de 6(1)a) LIR lorsque l'employeur défraient les coûts médicaux afin de réduire le temps d'absence au travail

RENFORCER LE VIRAGE TECHNOLOGIQUE ET L'INVESTISSEMENT EN EQUIPEMENTS NUMERIQUES

■ Mise en situation

L'ACQ a proposé une série de mesures afin de pallier la pénurie de main-d'œuvre en encourageant le prolongement de la vie active des travailleurs d'expérience, en augmentant l'immigration économique permanente, et en ne pénalisant pas les travailleurs économiquement lors d'une intervention médicale au privé.

Cependant, afin d'atteindre ses objectifs en termes de productivité, l'industrie a également besoin de renforcer son virage technologique et ses investissements en équipements numériques.

Pour les stimuler, le gouvernement du Québec doit bien soutenir les entreprises d'ici dans la réussite de cette transformation. Le soutien financier et les incitatifs fiscaux mis sur pied par le gouvernement du Québec sont très importants et donnent un souffle non négligeable aux entreprises qui ont amorcé cette démarche.

■ Recommandation

Compte tenu que le camionnage est un maillon stratégique de l'économie, et qu'il est un partenaire de premier ordre pour appuyer le gouvernement dans l'atteinte de ses objectifs en matière d'automatisation intelligente et d'intégration de nouvelles technologies, l'ACQ suggère :

- ❖ De prolonger les dispositions concernant l'amortissement accéléré et de rendre tous les actifs amortissables à 100%, afin d'encourager la transformation technologique et l'investissement des entreprises dans tous les secteurs appropriés