



Québec, le 18 janvier 2023

Monsieur Éric Girard
Ministre des Finances
Par courriel

Objet : Mémoire de l’AIA – Consultations prébudgétaires 2023-2024

Monsieur le ministre,

Au nom de l’Association des Industries de l’Automobile du Canada (AIA) et de nos membres québécois, je suis fier de profiter des consultations prébudgétaires en cours pour vous présenter nos recommandations en vue du Budget 2023-2024 que vous déposerez plus tard cette année.

Comme vous le savez peut-être, l’AIA est une association sectorielle qui rassemble l’ensemble de la chaîne d’approvisionnement et de services du marché secondaire de l’automobile au pays. Au Québec, nous représentons plus de 7000 détaillants de pièces, d’accessoires, de pneus, d’ateliers d’entretien général, de carrosserie, de vitres et d’autres spécialités offrant des services de qualité aux quatre coins de la province. Nous représentons également de nombreux sièges sociaux d’entreprises québécoises bien connues en matière d’entretien et de réparation automobile, dont Uni-Sélect, Fix Auto, NAPA (siège social canadien), Groupe Del Vasto (Vast Auto), Groupe Monaco (Entrepôt de Montréal) et Spectra Premium.

À défaut de pouvoir compter sur des usines de fabrication automobile sur son territoire, le Québec s’est imposé, au fil des années, comme un chef de file du marché secondaire de l’automobile. D’ailleurs, notre industrie contribue de manière significative à l’activité économique au Québec, avec un chiffre d’affaires annuel de 7 milliards de dollars, et aussi plus de 100 000 emplois payants (« *L’étude des perspectives de 2022* » (en anglais seulement). © Association des industries de l’automobile du Canada).

Comme ailleurs dans le monde, le Québec fait face à des défis économiques de taille. La pandémie de la COVID-19, de même que l’invasion de l’Ukraine par la Russie, a créé un climat d’incertitude économique persistant et généré une inflation tenace, en plus d’affecter durablement les chaînes d’approvisionnement mondiales et d’accentuer une pénurie de main-d’œuvre déjà bien présente.

Automotive Industries Association of Canada
Association des industries de l’automobile du Canada

T 613 728.5821 | 1 (800) 808-2920 | info@aiaCanada.com



Ces défis ont des répercussions importantes sur les différents secteurs d'activité économique du Québec, dont le nôtre. Ils s'ajoutent à des changements structurels importants qui sont actuellement à l'œuvre au sein de notre industrie, notamment avec l'arrivée sur nos routes d'un nombre croissant de véhicules électriques et de véhicules autonomes.

En effet, et si nous saluons les objectifs ambitieux de votre gouvernement en matière d'électrification des transports, nous sommes particulièrement inquiets du quasi-monopole qu'exercent les fabricants automobiles en matière de gestion des données produites par les véhicules intelligents et du recours à l'obsolescence programmée par ceux-ci.

Cette situation, qui est détaillée ci-bas, se traduit par une diminution importante de l'offre de services aux Québécoises et aux Québécois en matière d'entretien et de réparation automobile et aussi, à une hausse importante des coûts qui y sont liés. Si rien n'est fait, elle pourrait aussi, de notre avis, freiner l'ambition de plusieurs Québécois d'opter pour une voiture électrique et donc, mettre en péril l'atteinte des objectifs fixés dans le cadre du *Plan pour une économie verte*.

L'arrivée de cette nouvelle génération de véhicules sur nos routes entraîne également d'importants besoins pour nos membres, notamment en termes de formation et de mise à niveau de leur personnel. Outre le personnel déjà en place, il va sans dire que notre secteur est également frappé de plein fouet par la pénurie de main-d'œuvre qui sévit au Québec.

Les consultations prébudgétaires actuellement en cours représentent une opportunité unique de vous sensibiliser à ces enjeux mais surtout, de vous suggérer des pistes de solution qui nous permettront de relever ces défis ensemble. Ce faisant, nous nous assurerons que les Québécoises et les Québécois continuent à avoir accès à une offre de services diversifiée et à des prix compétitifs partout dans la province pour la réparation et l'entretien de leurs véhicules intelligents et électriques. Nous poserons du même coup des gestes concrets afin de réussir l'électrification des transports du Québec.

L'AIA souhaite réitérer sa volonté d'être un partenaire et un allié du gouvernement du Québec, autant sur plan économique qu'environnemental. Nous sommes par ailleurs impatients de rencontrer votre équipe pour discuter de ces enjeux plus en profondeur, et nous souhaitons une nouvelle fois vous remercier pour cette opportunité.

D'ici là, vous pourrez en prendre connaissance dans le document ci-dessous. Au nom de l'ensemble de nos membres, je tiens à vous remercier de votre soutien continu et de l'attention que vous porterez aux présentes recommandations.



Veillez accepter, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Jean-François Champagne

Président

Association des industries de l'Automobile du Canada

Mémoire prébudgétaire

Association des industries de l'automobile du Canada

Présenté au Ministère des Finances du Québec

Mise en contexte

Chaque année, des millions de Québécois font réparer leur véhicule, veillent à l'entretien et achètent des pièces. C'est une question de sécurité et de bon sens. Les Québécois choisissent, en majorité, un atelier indépendant pour l'entretien et la réparation de leur véhicule, et non chez un concessionnaire. Ils optent, de fait, pour des pièces et services de qualité, personnalisé et surtout, de proximité le tout, à un prix compétitif.

L'âge moyen d'un véhicule, au Québec, étant de neuf ans, on comprend rapidement l'importance des services offerts par nos membres aux quatre coins de la province. Comme pour plusieurs industries, les changements technologiques représentent non seulement des opportunités, mais aussi des défis pour l'industrie secondaire de l'automobile.

À l'heure actuelle, celle-ci fait d'ailleurs face à des changements structurels importants, notamment en raison de l'arrivée de plus en plus importante de véhicules intelligents et électriques sur nos routes. Considérant l'objectif du gouvernement fédéral d'interdire la vente de nouveaux véhicules à essence à compter de 2035, de même que les objectifs du Québec en matière d'électrification des transports, on parle d'une tendance lourde, qui occasionne pour nos membres des enjeux importants qui doivent être pris en compte rapidement.



Accès aux données des véhicules connectés

Pour leurs propriétaires et pour les ateliers indépendants

Actuellement, le principal défi auquel le marché secondaire de l'automobile fait face est le quasi-monopole exercé par les constructeurs automobiles sur les données de conduite produites par les différents éléments technologiques uniques dans les véhicules intelligents et électriques. En effet, la nouvelle génération de véhicules connectés qui a fait son apparition au cours des dernières années dispose de capteurs installés qui recueillent des données essentielles pour la réparation et l'entretien du véhicule. L'avènement de la télématique et des technologies infonuagiques dans l'industrie de l'automobile fait en sorte que ces données sont directement enregistrées dans les serveurs informatiques du fabricant automobile, qui en détient alors un contrôle exclusif.

Le fabricant, avec en mains ces informations privilégiées, y compris des données personnelles et privées, communique directement avec les propriétaires des véhicules et les oriente exclusivement vers leur réseau de concessionnaires certifiés, qui à leur tour leur rendent la faveur en recommandant presque exclusivement l'installation sur le véhicule de pièces d'origine.

Cette opération se fait au détriment des ateliers indépendants du marché secondaire de l'automobile québécois et porte atteinte à la saine concurrence actuellement observée dans le secteur automobile. En effet, à l'heure actuelle, en plus de ne pas disposer de l'avantage concurrentiel de la possession des données produites par les véhicules connectés, et dont dispose pour sa part le fabricant, ceux-ci se voient refuser l'accès à ces données, et ce, même si le propriétaire du véhicule consent au partage des données. Cela place les milliers de membres que nous représentons dans l'impossibilité d'offrir un service à un prix concurrentiel aux propriétaires de ces véhicules, qui, au final, voient leur offre de services diminuer et leur facture augmenter.

Les fabricants automobiles, dont aucun n'a de siège social ou même d'usines d'assemblage au Québec, exercent donc de facto un monopole sur la réparation et l'entretien des véhicules connectés, et ce, au détriment des entrepreneurs indépendants du marché secondaire fièrement établis au Québec, et qui emploient des milliers de travailleurs qualifiés, partout sur le territoire.

Sans le savoir, les Québécoises et les Québécois voient leur liberté de choix en matière d'entretien et de réparation automobile ainsi que la possibilité d'obtenir le prix le plus compétitif qui soit grandement menacées. Ultimement, ceux-ci pourraient carrément être dans



l'impossibilité d'effectuer des réparations eux-mêmes sur leur propre véhicule, ce qui nous apparaît impensable.

Lorsque sensibilisés à cet enjeu, une très grande majorité de Québécois et de Canadiens se disent être en faveur de la préservation du libre-choix en matière d'entretien et de réparation automobile. Un sondage Abacus démontre ainsi que 94% des Québécois sont soit en accord, soit fortement en accord pour dire les propriétaires de véhicules automobiles devraient être en mesure de recevoir des services d'entretien ou de réparation de leur véhicule dans n'importe quel garage ou atelier de réparation. De plus, 84% d'entre eux sont soit en accord, soit fortement en accord pour dire que les constructeurs automobiles devraient être tenus par la Loi de partager les données relatives à l'utilisation des véhicules.

Donnée particulièrement inquiétante, 79% des Québécois affirment qu'ils seraient moins enclins à acheter un nouveau véhicule sachant que l'entretien et la réparation de celui-ci pourraient uniquement être réalisés chez un concessionnaire autorisé par le constructeur automobile. Considérant l'ambition du Québec en ce qui a trait à l'électrification des transports, conjuguée au fait que l'ensemble des véhicules électriques sur nos routes et que tous ceux en développement adoptent cette philosophie de contrôle de l'information par le fabricant automobile, et constatant l'appui des Québécoises et des Québécois au libre-choix en matière d'entretien et de réparation automobile, il nous apparaît fondamental que les autorités pertinentes se saisissent le plus rapidement possible de la question.

Les limites de l'entente CASIS

CASIS est une entente volontaire signée en septembre 2009, ayant pour objectif le partage, par les constructeurs et équipementiers, des informations relatives à l'entretien et la réparation des véhicules avec le marché secondaire de l'automobile à un niveau équivalent qu'avec les concessionnaires agréés. Si cette entente s'est avérée utile par le passé, elle n'est plus adaptée à la nouvelle réalité de l'industrie automobile.

L'entente étant volontaire, et sans mécanisme concret d'application, de nouveaux poids lourds de l'industrie automobile, tels Tesla, ont refusé de s'y joindre, minant de fait son efficacité. Également, l'entente CASIS stipule que les fabricants doivent partager avec les acteurs de l'industrie secondaire le même degré d'informations qu'avec leur réseau de concessionnaires certifiés. Or, un nombre grandissant de fabricants ont évolué vers un système de vente directe au client, éliminant l'étape intermédiaire du concessionnaire, tout comme leurs obligations de partage d'information.



Finalement, l'entente CASIS s'applique aux systèmes d'autodiagnostic (OBD), une technologie devenue au fil du temps obsolète. Certaines voitures nouvelle génération n'ont d'ailleurs tout simplement plus de prise OBD standard. L'entente ne s'applique pas aux données issues de la conduite du véhicule, qui sont désormais au cœur de l'entretien et la réparation des véhicules intelligents.

RECOMMANDATION 1 : Que le gouvernement du Québec, au sein de son Budget 2023-2024, consacre le droit inaliénable des Québécois à avoir un accès libre et complet aux données accumulées lors de la conduite de leur véhicule, de même que leur droit de permettre l'accès à ces données à tout établissement d'entretien et de réparation de véhicule de leur choix. Qu'il enjoigne également le gouvernement fédéral à légiférer en ce sens.

Formation et mise à niveau de travailleurs qualifiés

Bonification du financement dédié à *Compétences VÉ* ou à des initiatives similaires

Alors qu'une porte de voiture était autrefois essentiellement composée de tôle et de verre, elle peut comprendre aujourd'hui une multitude de systèmes électriques, d'éléments chauffants, de capteurs et de systèmes d'aide à la conduite. Bref, la voiture traditionnelle évolue et se complexifie et les compétences de nos travailleurs, qui se chargeront de l'entretien de ces voitures, devront s'enrichir en conséquence. Ces changements n'arriveront pas dans un futur lointain; ils sont déjà en cours, et ils s'accéléreront au cours des prochaines années.

Selon la législation adoptée le Québec, les constructeurs automobiles ne pourront plus vendre de véhicules neufs à essence dans la province dans un horizon qui se rapproche. Il s'agit d'un objectif très ambitieux, certes, qui ne pourra toutefois pas être atteint sans un soutien accru au marché secondaire de l'automobile. Immanquablement, de plus en plus de Québécoises et de Québécois opteront pour une voiture hybride ou électrique, et, contrairement aux véhicules traditionnels, il sera quasiment impossible pour le consommateur de procéder lui-même aux réparations requises sur ces véhicules hautement technologiques et complexes, ce qui devrait entraîner une demande plus soutenue pour les mécaniciens et autres travailleurs spécialisés.

Actuellement, le programme *Compétences VÉ* dispose d'un budget permettant de former environ 200 techniciens spécialisés. Or, le besoin d'ici quelques années sera de près de 5 000 techniciens. L'arrivée d'un nombre toujours plus important de véhicules hybrides et électriques représente une opportunité majeure de créer des emplois d'avenir et de bons emplois bien



rémunérés au Québec, une priorité gouvernementale que nous partageons. Les investissements en matière de formation et de mise à niveau des compétences des travailleurs de l'automobile doivent être conséquents, afin de s'assurer que le Québec profite pleinement de cette opportunité.

Afin de soutenir la formation professionnelle et la création d'emplois, donc, nous encourageons le gouvernement du Québec à fournir davantage de programmes de requalification et visant la mise à niveau des compétences des travailleurs du marché secondaire de l'automobile, et ce, afin de s'assurer que leurs qualifications demeurent arrimées aux besoins du marché automobile.

RECOMMANDATION 2 : rehausser de manière significative le financement du programme «Compétence VÉ» et créer, maintenir ou bonifier les autres programmes de formation visant à former plus de mécaniciens et techniciens spécialisés qui pourront réparer et entretenir tous les types de véhicules électriques. S'assurer de la stabilité, à long terme, de ces programmes.

Attraction et rétention de nouveaux travailleurs

Valorisation de la formation professionnelle et des métiers de l'automobile

Les professions de la mécanique automobile n'échappent pas à la pénurie de main-d'œuvre qui frappe le Québec et qui, fait inquiétant, risque de s'accroître au cours des prochaines années, en raison d'une main-d'œuvre vieillissante. Selon certaines estimations, près de 35% des travailleurs dans le domaine pourraient d'ailleurs prendre leur retraite dans un horizon de cinq à sept ans, ce qui met davantage de pression sur les entrepreneurs de notre secteur, qui connaissent déjà des problématiques de recrutement de travailleurs qualifiés importantes.

Encore aujourd'hui, les métiers issus de la formation professionnelle, dont ceux de l'industrie de l'automobile, sont souvent méconnus du grand public, et souffrent, malheureusement, de préjugés tenaces. Pourtant, les métiers de notre industrie, et aussi d'autres métiers professionnels, sont actuellement en grande demande et offrent des perspectives d'avenir et une rémunération plus qu'intéressantes, parfois plus que des métiers issus d'études postsecondaires. Ainsi, en plus des sommes consacrées à la formation et à la mise à niveau des travailleurs, nous croyons qu'il devient impératif d'assurer une plus grande valorisation des métiers issus de la formation professionnelle, dont les métiers de l'industrie automobile, et d'assurer une plus grande promotion de ceux-ci dans l'espace public. L'Allemagne, qui a opéré un virage en ce sens il y a quelques années maintenant, en récolte aujourd'hui les fruits, et fait l'envie de plusieurs de ses partenaires européens.



Le Premier ministre François Legault a par exemple fait part, lors de la dernière campagne électorale provinciale, de valoriser davantage la formation professionnelle et promis de former 30 000 travailleurs additionnels pour des secteurs névralgiques de l'économie. Considérant le rôle crucial que les travailleurs de l'automobile auront afin de réussir l'électrification des transports, nous croyons que cette orientation va dans le sens des orientations gouvernementales exprimées précédemment. Plus encore, nous sommes convaincus qu'elle permettrait de freiner la pénurie dans plusieurs secteurs qui connaissent des besoins criants, dont le nôtre. L'AIA est par ailleurs disposée à être une alliée du gouvernement du Québec dans toute éventuelle offensive de valorisation et de promotion des métiers issus de la formation professionnelle.

RECOMMANDATION 3 : En collaboration avec l'industrie, mettre sur pied une vaste campagne de valorisation et de promotion afin de mieux faire connaître les opportunités de carrière de la formation professionnelle, et notamment des métiers de l'automobile.

Accueil des nouveaux travailleurs sur le marché du travail

Les apprentis et les mécaniciens nouvellement promus, qui doivent réaliser des stages ou encore débiter un premier emploi, rencontrent souvent des difficultés considérables lorsque vient le temps de constituer leur coffre à outils. Il s'agit d'un exercice dispendieux, particulièrement en début de carrière, et qui peut représenter un frein à leur intégration au marché du travail. Nous croyons donc qu'une aide supplémentaire pourrait leur être offerte, et ce dans une optique de répondre encore plus efficacement aux besoins de main-d'œuvre que connaît notre industrie.

RECOMMANDATION 4 : En collaboration avec les employeurs, mettre en place un programme de soutien à l'achat ou la location d'outils par les nouveaux travailleurs des métiers de l'automobile afin de faciliter leur entrée sur le marché du travail.

Immigration

Finalement, de l'avis unanime de l'ensemble des parties prenantes, le bassin actuel de travailleurs potentiels ne sera pas suffisant pour stabiliser la situation de l'emploi dans notre secteur. Le recours à l'immigration sera nécessaire, comme pour plusieurs autres secteurs d'activité.

RECOMMANDATION 5 : Que le gouvernement du Québec facilite l'établissement de travailleurs temporaires et permanents issus de l'immigration et qu'il fasse la promotion des métiers de l'automobile auprès d'eux.



À propos de l'Association des industries de l'automobile du Canada (AIA Canada)

Nous représentons, soutenons et incitons l'innovation dans le secteur canadien de l'entretien automobile, qui représente 37,8 milliards de dollars. Avec plus de 4 000 membres à travers le pays, notre vision, nos études, nos programmes de formation et notre représentation soutiennent les secteurs de la carrosserie et de la mécanique.

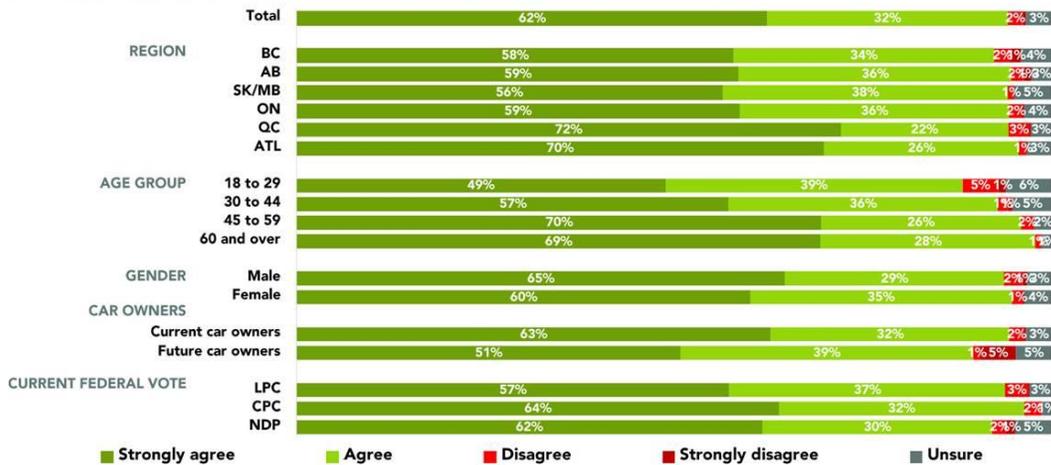
Nous partageons avec nos membres les pratiques exemplaires de l'industrie de l'entretien automobile, afin de les aider à maintenir sur la route les quelque 26,6 millions de véhicules du parc automobile canadien. En offrant aux Canadiens tous les produits et services dont un véhicule peut avoir besoin dès sa sortie de chez le concessionnaire, comme une réparation de carrosserie ou un simple entretien, nos membres aident les véhicules à durer plus longtemps et à polluer moins, tout en assurant la sécurité des conducteurs.



Annexe

Résultats exhaustifs du sondage mené par la firme Abacus en août 2021 (en version originale anglaise).

CONSUMERS SHOULD BE ABLE TO GET THEIR VEHICLES SERVICED AT ANY REPAIR OR SERVICE SHOP



AUTOMOTIVE MANUFACTURERS SHOULD BE REQUIRED BY LAW TO SHARE DATA WITH INDEPENDENT REPAIRERS OR MECHANICS SO THEY CAN FIX YOUR CAR

