



Mémoire

Dans le cadre des
**Consultations prébudgétaires menées par le gouvernement du
Québec**

Présenté par
L'association des industries de l'automobile du Canada

À l'attention de
Monsieur Éric Girard
Ministre des Finances du Québec

Le 12 janvier 2024



À propos de l'Association des industries de l'automobile du Canada

Nous représentons, soutenons et incitons l'innovation dans le secteur canadien de l'entretien et de la réparation automobile, qui représente 37,8 milliards de dollars. Avec des milliers de 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 et de la réparation 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.

L'industrie de l'entretien et de la réparation au Québec, c'est :

- 7 milliards de dollars annuellement;
- 5895 ateliers de réparation et d'entretien automobile;
- 1524 entreprises dans la chaîne d'approvisionnement;
- Plus de 100 000 emplois aux quatre coins de la province;
- De nombreux sièges sociaux de bannières bien connus des Québécois.



Avant-propos

L'Association des industries de l'automobile du Canada (AIA Canada) est fière de soumettre à l'attention du ministre des Finances, Monsieur Éric Girard, et à son équipe le présent mémoire dans le cadre des consultations prébudgétaires 2024.

À défaut de pouvoir compter sur des usines de fabrication automobile sur son territoire, le Québec s'est imposé, au fil des décennies, comme un chef de file du marché de l'entretien et de la réparation automobile aussi connu comme étant le marché secondaire de l'automobile. Aujourd'hui, notre industrie contribue de manière significative à l'activité économique au Québec, avec un chiffre d'affaires annuel de 7 milliards de dollars et plus de 100 000 emplois répartis aux quatre coins de la province. 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, d'autant plus que les Québécoises et les Québécois choisissent, en majorité, un garage ou un atelier indépendant pour l'entretien et la réparation de leur véhicule.

L'année qui s'achève aura notamment été caractérisée par un contexte économique inflationniste et instable, notamment en raison de la persistance, ou encore de la résurgence, de conflits à l'échelle internationale. Ce contexte, qui bouscule les habitudes des consommateurs, tout comme les chaînes d'approvisionnement mondiales, et qui nous affecte au premier chef, devrait se poursuivre en 2024. De même, les bouleversements du marché américain continueront de nous affecter.

À cela s'ajoute évidemment des changements, souhaités, mais structurels, qui sont à l'œuvre au sein de notre industrie, notamment avec l'arrivée sur nos routes d'un nombre record de véhicules électriques et de véhicules autonomes, mais également, avec les nouvelles exigences légales et réglementaires à venir en matière d'accès aux données de conduite et de réparabilité de ces véhicules, qui découlent de l'adoption de la *Loi protégeant les consommateurs contre l'obsolescence programmée et favorisant la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens*.

Pour faire face à ce nouveau contexte et à ces nouveaux défis, les ateliers de réparation, les fournisseurs de pièces automobiles et les garages québécois auront besoin d'un coup de main. En ce sens, le présent document fait état de leurs priorités pour le Budget du Québec 2024-2025. Plusieurs d'entre elles sont d'ailleurs, à notre avis, en droite ligne avec les orientations actuelles du gouvernement du Québec.

L'AIA Canada tient à remercier le ministre pour l'attention qui sera portée à la présente, ainsi qu'à réitérer sa pleine collaboration pour la suite, et ce, au bénéfice de l'ensemble des automobilistes québécois.

Durabilité et réparabilité dans le secteur automobile

Le 3 octobre 2023, l'Assemblée nationale du Québec a adopté le projet de loi 29 (devenu loi 21), soit la *Loi protégeant les consommateurs contre l'obsolescence programmée et favorisant*



la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens. La *Loi* a par la suite été sanctionnée le 5 octobre 2023.

Comme son nom l'indique, cette loi vise à favoriser la durabilité et garantir la réparabilité de plusieurs biens de consommation courants, et impose à cette fin de nouvelles exigences aux fabricants. Pour l'industrie automobile, la *Loi* prévoit notamment que ces derniers seront tenus de partager, avec le propriétaire d'un véhicule intelligent ou électrique ou un tiers mandaté en son nom, les données de conduite dudit véhicule, essentielles pour assurer son entretien et sa réparation. La *Loi* interdit également l'usage de toute technique qui aurait pour effet de retarder ou d'empêcher volontairement le partage de ces données, oblige les fabricants à rendre disponibles les pièces, les services de réparation et les renseignements nécessaires à l'entretien ou à la réparation du bien à un prix raisonnable et que celles-ci puissent être installées à l'aide d'outils couramment disponibles, sans causer de dommage irréversible au bien.

L'adoption de ce nouveau cadre législatif, réclamé par l'industrie du marché secondaire de l'automobile depuis plusieurs années, mérite d'être salué une nouvelle fois, d'autant plus que celui-ci apparaissait essentiel à la réussite de la stratégie d'électrification des transports du gouvernement du Québec. En effet, à l'heure où le nombre de véhicules électriques sur nos routes ne cesse d'augmenter, les services restreints offerts à leurs propriétaires pour leur entretien et leur réparation apparaissaient de plus en plus problématiques, au risque de créer un frein à son adoption généralisée.

Si une étape importante a été franchie avec l'adoption de la *Loi* afin de garantir aux propriétaires de véhicules intelligents et électriques un choix plus vaste pour l'entretien et la réparation de leur véhicule, il importe que le cadre réglementaire prévu à la *Loi* soit le plus clair et précis possible, et qu'il ne laisse place à aucune interprétation possible.

Si nous saluons l'exercice de consultation sur les pouvoirs réglementaires octroyés au gouvernement, en vertu de cette *Loi* menée par l'Office de protection du consommateur, auquel l'AIA Canada participe d'ailleurs, nous encourageons fortement le gouvernement à demeurer vigilant face aux propositions de certains groupes d'intérêts ayant pour objectif de retarder la mise en œuvre de la *Loi* ou de rendre inopérantes certaines de ses dispositions, et notamment l'article 39.4, qui concerne plus spécifiquement l'accès aux données de conduite des véhicules intelligents et électriques.

Finalement, compte tenu des cibles du gouvernement du Québec en matière de vente de véhicules électriques (32,5 pour cent en 2026; 60 pour cent en 2028; 85 pour cent en 2030 et 100 pour cent en 2035), il apparaît crucial que la publication de ce cadre réglementaire permette l'entrée en vigueur de la *Loi* dans les délais prévus par celle-ci. L'AIA Canada juge à cet effet que tout report pénaliserait gravement et injustement les propriétaires de véhicules électriques, et aurait potentiellement pour effet de dissuader de nombreux Québécois d'opter pour un tel véhicule, compromettant de fait l'atteinte des objectifs gouvernementaux.



Recommandation 1 : en collaboration avec les ministères et organismes pertinents, veiller à la publication, dans les délais prévus, du cadre réglementaire nécessaire à l'opérationnalisation de la *Loi*, et s'assurer que celui-ci n'en diminue pas la portée.

Pour favoriser l'atteinte des objectifs poursuivis par l'adoption de la *Loi*, et aussi le respect, par les parties concernées, de leurs nouvelles obligations respectives, il apparaît essentiel que l'organisme responsable de celle-ci dispose des ressources humaines et financières suffisantes afin de s'acquitter pleinement de ses nouvelles responsabilités.

En 2022-2023, selon son dernier rapport d'activités annuel, l'Office de protection du consommateur comptait sur une équipe de 131 employés. L'Office a traité plus de 100 000 cas, dont 22 594 plaintes de nature pénale ou civile. Étant donné que l'adoption de la *Loi* a sensiblement élargi le champ des responsabilités jusqu'ici dévolu à l'Office, il y a donc fort à parier que ce nombre sera appelé à augmenter sensiblement au cours des prochaines années. L'Office devra fort probablement mener plus d'activités de surveillance auprès des commerçants et des fabricants, autant pendant la période de déploiement des nouvelles dispositions de la *Loi* qu'une fois celle-ci terminée.

Ainsi, aux yeux de l'AIA Canada, il apparaît essentiel que des sommes additionnelles soient dévolues à l'Office pour l'embauche de personnel permanent en 2024-2025, en vue de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions prévues par la *Loi*.

Recommandation 2 : bonifier le financement de fonctionnement de l'Office de la protection du consommateur afin que l'organisme soit en mesure de s'acquitter pleinement de ses nouvelles responsabilités découlant de l'adoption de la *Loi protégeant les consommateurs contre l'obsolescence programmée et favorisant la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens*.

Attraction et rétention de personnel

Les professions de la mécanique automobile n'échappent pas à la pénurie de main-d'œuvre qui frappe le Québec. Même si la pandémie, qui a vu plusieurs travailleurs qualifiés se réorienter dans d'autres secteurs, est désormais derrière nous, les perspectives à moyen terme pour notre industrie ne sont pas nécessairement encourageantes : selon les plus récentes données disponibles, pas moins de 35 pour cent des travailleurs dans le domaine pourraient prendre leur retraite dans un horizon de cinq à sept ans.

Pour faire face à ce défi, nos membres ont rivalisé d'imagination : offre d'une flexibilité accrue pour les travailleurs, de salaires encore plus compétitifs, bonification des avantages sociaux et mise en place d'avantages compensatoires ne sont que quelques exemples. Certains se sont même tournés vers des agences spécialisées afin de recruter des travailleurs à l'étranger. De l'avis unanime des parties prenantes toutefois, ces efforts ne suffiront pas à stabiliser la situation de l'emploi dans le secteur automobile, qui traverse lui-même des changements importants.



L'AIA Canada a par ailleurs participé, à l'automne 2023, à la consultation publique menée dans le cadre de l'établissement des seuils d'immigration permanents pour la période 2024-2027. À cette occasion, et considérant, d'une part, le besoin important de main-d'œuvre de l'industrie et, d'autre part, sa grande capacité à faciliter l'intégration des nouveaux arrivants ainsi que leur francisation, le relèvement progressif du seuil à 60 000 nouveaux arrivants d'ici 2027 avait été privilégiée. Si ce scénario n'a ultimement pas été retenu par les autorités, l'AIA Canada tient à réitérer sa volonté d'être un partenaire du gouvernement du Québec en la matière.

À défaut d'augmenter le nombre de nouveaux arrivants en sol québécois de manière prévisible, nous croyons qu'il pourrait être avantageux de poursuivre les efforts visant à accélérer le traitement des dossiers d'immigration en cours, qui peut parfois prendre plusieurs années. Une telle avenue permettrait à tout le moins d'atténuer à court terme la situation particulièrement tendue que vit l'industrie automobile en matière de main-d'œuvre.

Recommandation 3 : prévoir des embauches additionnelles au ministère de l'Immigration, de la Francisation et de l'Intégration afin d'accélérer le traitement des dossiers d'immigration et aussi, l'établissement de travailleurs temporaires et permanents qui en sont issus.

Pour tout nouvel apprenti ou mécanicien, la constitution d'un coffre d'outils digne de ce nom est une étape préalable incontournable à l'entrée sur le marché du travail. Il s'agit d'un exercice toutefois dispendieux, qui peut représenter un investissement de plusieurs milliers de dollars, et qui n'est pas à la portée de tous, spécialement en début de carrière.

Les difficultés rencontrées par plusieurs aspirants mécaniciens pour la constitution de leur premier coffre représentent ainsi un frein important à leur intégration au marché du travail, qui pénalise non seulement le travailleur, mais également l'employeur, le consommateur et, ultimement, la société québécoise dans son ensemble. Considérant ce qui précède, et considérant que peu de professions requièrent, comme préalable à l'exercice, l'acquisition de matériel aussi dispendieux sur une base personnelle, l'AIA Canada est d'avis qu'une aide supplémentaire pourrait leur être offerte à cet égard aux futurs travailleurs de l'industrie automobile.

Recommandation 4 : se concerter avec les employeurs du secteur de l'industrie automobile afin de mettre en place un programme de soutien à l'achat ou à la location d'outils pour les nouveaux travailleurs, et ce, afin de faciliter leur intégration sur le marché du travail.



Mise à niveau de la main-d'œuvre

La mise en œuvre des dispositions prévues à la *Loi protégeant les consommateurs contre l'obsolescence programmée et favorisant la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens* viendra donner à nos travailleurs la possibilité d'effectuer l'entretien et la réparation de voitures électriques. Alors que les ventes de véhicules électriques ont atteint un niveau record au Québec au cours de la dernière année, et considérant les cibles ambitieuses fixées par le gouvernement en la matière, il apparaît plus que jamais essentiel de s'assurer que les travailleurs de l'industrie automobile aient également la possibilité d'acquérir les compétences requises pour effectuer l'entretien et la réparation de ces véhicules.

En 2020, et avec le soutien du gouvernement du Québec, le *Conseil provincial des comités paritaires de l'industrie des services automobiles (CPCPA)* a mis en place le programme Compétences VÉ, dont l'objectif est justement d'offrir un cheminement de formation structuré et une certification reconnue en entretien et en réparation de véhicules électriques et hybrides aux travailleurs de l'industrie et ce, partout au Québec. Cette formation, entièrement subventionnée, offre aux employeurs un remboursement salarial pour son employé à concurrence de 21,25\$/h à la fin de chaque formation pour la totalité du programme, ce qui permet de faciliter la libération de ceux-ci aux fins de formation. Il s'agit d'un programme efficace et pertinent, particulièrement apprécié par les acteurs de l'industrie du marché secondaire de l'automobile au Québec.

Initialement destiné aux mécaniciens automobiles, le programme s'est considérablement élargi au fil des ans. En 2022, un volet spécifique à la carrosserie a ainsi été lancé. En 2023, et grâce à une contribution financière de plus de 7,1 millions de dollars de la Commission des partenaires du marché du travail, chapeauté par le ministère du Travail, une formation spécialisée pour les véhicules lourds hybrides et électriques a également été officiellement annoncée.

Pour le volet mécanique automobile de manière plus spécifique, les investissements réalisés au cours des dernières années ont également permis de former un nombre grandissant de techniciens spécialisés. Ayant permis de former initialement 390 mécaniciens automobiles, il est désormais attendu que le programme permette d'en former 560 de plus d'ici 2025, et ce, en plus de 350 commis aux pièces.

Si l'AIA Canada souligne ces investissements nécessaires, il n'en demeure pas moins que les besoins demeurent importants. Ainsi, il est évalué que d'ici quelques années, le Québec aura besoin de pas moins de 5 000 techniciens spécialisés pour entretenir son parc de véhicules électriques grandissant. À l'heure actuelle, et malgré les progrès récents, nous demeurons tout de même loin du compte.

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. 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.



Recommandation 5 : bonifier le financement alloué par l'intermédiaire d'Emploi-Québec au programme *Compétences VÉ* et poursuivre son développement afin de permettre à davantage de mécaniciens et de techniciens spécialisés d'acquérir les compétences nécessaires pour entretenir et réparer les véhicules électriques de tous types.

Conclusion

Au cours des dernières années, le gouvernement du Québec a posé des gestes importants afin de favoriser l'atteinte de ses objectifs ambitieux en matière d'électrification des transports. L'adoption de la *Loi protégeant les consommateurs contre l'obsolescence programmée et favorisant la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens* est probablement l'une des mesures les plus déterminantes à ce chapitre, considérant qu'elle permettra de remédier au principal angle mort de la nécessaire transition vers l'électrique : l'offre largement insuffisante en matière d'entretien et de réparation automobile.

Si une étape importante a été franchie, donc, il importe que le gouvernement du Québec, au-delà du cadre législatif et réglementaire, se dote des ressources nécessaires à son application. De son côté, l'industrie de l'entretien et la réparation automobile aura besoin d'un coup de main afin de mettre à niveau les compétences de ses travailleurs, et aussi d'affronter la pénurie de main-d'œuvre qualifiée à laquelle elle fait face.

À cet effet, l'AIA Canada tient à remercier le gouvernement du Québec pour les avancées effectuées au cours des dernières années, et tient à réaffirmer sa volonté d'être un partenaire de confiance pour assurer la réussite de sa stratégie d'électrification des transports, et ce, au bénéfice des Québécoises et des Québécois.