

MÉMOIRE

CONSULTATION GÉNÉRALE SUR LA PLANIFICATION PLURIANNUELLE DE L'IMMIGRATION AU QUÉBEC POUR LA PÉRIODE 2026-2029

PRÉSENTÉ PAR

**L'ASSOCIATION DES INDUSTRIES DE L'AUTOMOBILE DU
CANADA (AIA CANADA)**

À L'ATTENTION DE

LA COMMISSION DES RELATIONS AVEC LES CITOYENS

ET DE

MONSIEUR JEAN-FRANÇOIS ROBERGE

**MINISTRE DE L'IMMIGRATION, DE LA FRANCISATION ET DE
L'INTÉGRATION DU QUÉBEC**

14 AOÛT 2025



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 automobile, qui représente 43,8 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 27 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 secondaire de l'automobile au Québec, c'est :

- 8,1 milliards de dollars annuellement;
- 6 050 ateliers de réparation et d'entretien automobile;
- 1 667 entreprises dans la chaîne d'approvisionnement;
- Plus de 107 000 emplois aux quatre coins de la province;
- De nombreux sièges sociaux de bannières bien connus des Québécois.



Mise en contexte

Le 6 juin dernier, le ministre de l'Immigration, de la Francisation et de l'Intégration et ministre responsable de la Langue française, Jean-François Roberge, a procédé au lancement des consultations sur la planification pluriannuelle de l'immigration 2026-2029. En plus de l'immigration permanente, la proposition gouvernementale inclut, pour la première fois, des cibles pour l'immigration temporaire, et notamment pour les travailleurs étrangers temporaires. Comme nous l'avons fait lors de consultations précédentes, il nous fait plaisir de vous présenter nos réflexions actuelles.

Depuis des décennies maintenant, le marché secondaire de l'automobile représente un vecteur d'intégration important à la société québécoise. Année après année, nos ateliers mécaniques, garages, et entreprises au sein de la chaîne d'approvisionnement automobile accueillent de nombreux nouveaux arrivants, issus aussi bien de l'immigration temporaire que permanente. Il s'agit d'une relation bien établie, et mutuellement bénéfique : d'une part, ces entreprises bénéficient de l'apport essentiel de travailleurs motivés, souvent hautement qualifiés dans leur domaine d'expertise; d'autre part, les nouveaux arrivants y trouvent non seulement un emploi stable, mais aussi un milieu propice à leur intégration sociale, économique et linguistique. Cette dynamique contribue à la vitalité de l'industrie tout en renforçant la cohésion de la société québécoise.

Dans ce contexte, l'AIA Canada est fière de participer à la présente consultation, et de faire part de ses observations à l'égard des scénarios à l'étude en matière d'immigration pour les prochaines années. De plus, des collègues du **Corporation des carrossiers professionnels du Québec** (CCPQ) émettent des recommandations allant dans le sens des nôtres. Nous vous invitons aussi à les écouter.

Nous tenons à remercier les membres de la commission, de même que le ministre, pour l'attention portée à la présente, et réitérer notre pleine collaboration dans l'élaboration de politiques permettant de répondre aux besoins économiques du Québec et de favoriser une intégration réussie des nouveaux arrivants à leur société d'accueil.



Immigration en général

Les professions de la mécanique automobile n'échappent pas à la pénurie de main-d'œuvre qui continue de frapper le Québec dans plusieurs secteurs. Fermé lors des deux premières vagues de la pandémie de COVID-19, le secteur a perdu de nombreux travailleurs qualifiés, qui se sont réorientés vers d'autres métiers. Même si la pandémie appartient désormais au passé, les perspectives à moyen terme ne sont guère encourageantes : selon les plus récentes données disponibles, jusqu'à 35 % des travailleurs du domaine pourraient prendre leur retraite d'ici cinq à sept ans.

Depuis plusieurs années, nos membres ont multiplié les efforts pour attirer de nouveaux talents dans leurs garages et ateliers : meilleure flexibilité, hausses salariales, bonification des avantages sociaux, mesures compensatoires diverses. Certains ont même recours à des agences spécialisées pour recruter des mécaniciens à l'étranger. Or, comme nous l'avons déjà souligné en 2023, le bassin actuel de travailleurs potentiels ne suffira pas à stabiliser la situation. Un apport accru par l'immigration reste incontournable, comme dans bien d'autres secteurs.

À la différence de plusieurs autres industries, l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile (entretien, réparation, carrosserie) fait face à une transformation profonde avec l'arrivée massive de véhicules électriques sur les routes du Québec. Pour que cette électrification des transports, souhaitée par le gouvernement, soit un succès, notre secteur doit disposer de tous les outils nécessaires. Le gouvernement, avec le dépôt du projet de loi 29 sur la réparabilité et la durabilité des biens et les investissements du programme Compétences-VÉ, a démontré qu'il reconnaissait l'importance stratégique de nos travailleurs. Nous l'avons d'ailleurs salué publiquement.

Cependant, la situation ne s'est pas améliorée depuis nos représentations de 2023. Si, jusqu'ici, le recours aux travailleurs étrangers temporaires (TET) permettait de juguler partiellement la pénurie et de maintenir les services à un niveau acceptable, les nouvelles restrictions imposées à ce programme risquent de compromettre cet équilibre fragile. Sans ajustement rapide, ces limites vont aggraver la pénurie, réduire la capacité opérationnelle de nombreuses PME et retarder notre adaptation aux exigences techniques de l'électrification.

Il est donc urgent d'agir et, à tout le moins, de ne pas engager des mesures de restriction qui ne feraient qu'amplifier les défis actuels.



Immigration temporaire

Comme la situation est critique par rapport à cette catégorie d'immigration, nous désirons en faire une section distincte de notre présentation.

Les travailleurs étrangers temporaires jouent un rôle crucial dans l'industrie secondaire de l'automobile au Québec. Des ateliers mécaniques aux centres de distribution, en passant par les services de carrosserie et les entrepôts de pièces, de nombreuses entreprises peinent à recruter localement pour pourvoir des postes essentiels. C'est vrai en région, mais aussi dans les grands centres. Dans ce contexte, le recours à de la main-d'œuvre étrangère devient souvent un levier indispensable pour assurer la continuité des opérations, particulièrement pour les postes névralgiques de techniciens et de mécaniciens, qui sont toujours plus difficiles à combler.

Bien souvent, leur présence permet aux ateliers et garages indépendants que nous représentons, qui sont avant tout des PME, de maintenir leurs activités, d'éviter les retards de service, et de continuer à répondre aux besoins des consommateurs. Cette réalité est encore plus vraie dans les régions éloignées des grands centres urbains, où les grands concessionnaires automobiles ne sont pas établis, et dans lesquelles les ateliers indépendants que nous représentons constituent l'unique point de service de proximité pour la population.

L'AIA Canada doit ainsi s'avouer inquiète de la volonté du gouvernement du Québec de réduire de manière significative le nombre de titulaires de permis dans le cadre du Programme des travailleurs étrangers temporaires (PEE). Les réductions envisagées de l'ordre de 13% sur une période d'à peine cinq ans, risquent d'avoir des impacts significatifs pour les ateliers, les garages et les centres de distribution indépendants, qui ne bénéficieraient que d'une très mince marge de manœuvre afin de revoir leurs manières de faire. Elles risquent au passage d'exacerber une pénurie de main-d'œuvre qualifiée déjà bien présente dans le secteur automobile, et de causer des perturbations importantes dans les services offerts à la clientèle.

Restrictions actuelles sur les travailleurs étrangers temporaires.

Depuis quelques années, l'étau s'est déjà resserré grandement sur les travailleurs étrangers disponibles. Plusieurs mesures au fédéral et au Québec ont contribué à cette situation.

- Limite fédérale abaissée sur le « bas salaire » et application au Québec, y compris aux demandes sous traitement simplifié. Le plafond est de 10 % des effectifs par établissement, sauf exceptions limitées pour la santé, la construction et la transformation alimentaire, où le cap est 20 %.



- Durée des EIMT « bas salaire » limitée à un an maximum, y compris au Québec, ce qui réduit la prévisibilité pour les employeurs.
- Politique de refus de traiter des EIMT dans les régions métropolitaines où le chômage dépasse 6 %. Ceci n'est plus adapté à la réalité actuelle. Le gouvernement fédéral ? a aussi approuvé, à la demande du Québec, un gel temporaire du traitement des EIMT « bas salaire » dans la région économique de Montréal pour les offres sous le salaire horaire médian québécois, soit 27,47 dollars, entrée en vigueur en septembre 2024.
- Réduction graduelle depuis 2023 de la validité des EIMT et de la limite globale, ce qui resserre l'accès au programme par rapport aux mesures élargies pendant la pénurie post-pandémie.
- Listes et critères québécois mis à jour. La « Liste des professions admissibles au traitement simplifié » a été renouvelée pour 2025, avec période transitoire du 24 février au 24 mars 2025. Certaines appellations exigent désormais un diplôme ou une expérience précisée, par exemple pour les mécaniciens, techniciens en carrosserie ou estimateurs de dommages. Nous n'avons rien contre la formation, au contraire, mais encore faut-il laisser le temps aux gens de pouvoir le faire adéquatement.
- Exigences salariales actualisées. Pour les demandes d'EIMT non couvertes par convention ou décret, l'employeur doit se référer au Guide des salaires 2024 par quartiles. L'usage du guide 2023 n'était permis qu'en transition jusqu'au 19 avril 2025. Cela a pour effet de relever le plancher salarial exigé dans plusieurs professions.

Ces restrictions ont déjà compromis bon nombre d'entreprises au Québec. Les limites nouvellement imposées viennent diminuer les heures d'ouverture, les projets d'expansion et mettent en doute la capacité de survie de plusieurs ateliers de carrosserie et de réparation.

De nouveaux arrivants à entrepreneurs automobiles

Notre industrie n'aura pas seulement besoin d'un plus grand bassin de travailleurs potentiels. Pour maintenir une offre de services de qualité et assurer le bon état du parc automobile québécois, nos membres auront aussi besoin d'un plus grand bassin de repreneurs potentiels. Il est important de rappeler que ceux-ci ne sont pas de grandes multinationales : notre membre type est avant tout le garagiste de confiance au coin de la rue, celui à qui l'on confie l'entretien et la réparation de son automobile. Bien souvent, il s'agit d'un mécanicien de carrière qui, au fil du temps, a choisi de se lancer à son compte et d'ouvrir son propre garage ou atelier. Notre secteur est ainsi composé en grande majorité de petites et moyennes entreprises (PME) familiales.



L'un des défis majeurs auxquels ces PME sont confrontées est d'assurer la continuité des opérations après le départ de leur fondateur. On estime que 70 % des entreprises familiales ne survivent pas au-delà de la première génération, et cette réalité touche particulièrement nos membres. Plusieurs se trouvent actuellement à un tournant, alors que leur propriétaire s'apprête à prendre une retraite bien méritée. Dans de nombreux cas, la difficulté à trouver une relève compromet directement la pérennité de l'entreprise.

Au cours des dernières années, de nombreux garages et ateliers indépendants ont pu être repris grâce à des entrepreneurs immigrants de première ou de deuxième génération. Souvent, ces repreneurs ont eux-mêmes fait leurs premiers pas au Québec dans notre industrie, s'y sont enracinés et ont choisi, à terme, de reprendre le flambeau. Cela a permis de maintenir des emplois de qualité et de préserver des services essentiels, notamment dans les régions plus éloignées.

Pour qu'une entreprise puisse être transférée ou acquise, la quantité et la qualité de la main-d'œuvre disponible constituent des conditions essentielles. Sans personnel qualifié pour faire fonctionner l'entreprise, il est illusoire de croire qu'un transfert pourra se concrétiser ou prospérer. Nous saluons la volonté du gouvernement du Québec de faciliter le transfert d'entreprise, mais nous insistons sur le fait que le succès de ces initiatives dépendra directement de la capacité à attirer et retenir des travailleurs qualifiés.

Conclusion

En s'appuyant sur les éléments soulevés précédemment, l'AIA Canada lance un appel important pour que les enjeux de main-d'œuvre et d'immigration soient abordés de manière à soutenir la vitalité et la pérennité du secteur automobile québécois. D'autres associations partagent cette préoccupation et plaident également pour des solutions durables, notamment le Conseil du patronat du Québec et la **Corporation des carrossiers professionnels du Québec (CCPQ)**.

Nous invitons respectueusement le gouvernement du Québec à écarter rapidement les scénarios impliquant une réduction trop prononcée des différentes catégories d'immigration et à rechercher un équilibre judicieux entre la protection de la langue française, la capacité d'accueil du Québec, la prestation efficace des services publics et les besoins économiques bien réels de notre société.



Nous demandons également au gouvernement du Québec de faire pression sur le gouvernement fédéral afin que le Programme des travailleurs étrangers temporaires ne soit pas trop limité. Des restrictions excessives auraient un effet dévastateur sur la poursuite des activités, sur la capacité de transfert et de reprise des entreprises, et sur l'essor de l'ensemble de l'industrie automobile québécoise.