



Mémoire

Présenté

Dans le cadre des

Consultations prébudgétaires menées par le ministre des Finances

Présenté par

L'association des industries de l'automobile du Canada (AIA CANADA)

À l'attention de

Monsieur Éric Girard

Ministre des Finances du Québec

Le 20 janvier 2026



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

L'AIA Canada regroupe et appuie les entreprises qui font vivre le secteur canadien de l'entretien et de la réparation automobile, un écosystème économique majeur représentant près de 44 milliards de dollars. Présente dans toutes les régions du pays, l'association rassemble des milliers d'entreprises actives dans les domaines de la mécanique, de la carrosserie et de la distribution de pièces.

Par ses activités de recherche, de formation et de représentation, l'AIA Canada contribue au développement et à la modernisation du secteur, tout en favorisant l'adoption de pratiques exemplaires. Ses membres jouent un rôle essentiel dans le maintien et la fiabilité du parc automobile canadien, qui compte plus de 25 millions de véhicules.

En offrant aux automobilistes l'ensemble des services requis tout au long du cycle de vie d'un véhicule, qu'il s'agisse d'entretien courant ou de réparations spécialisées, ces entreprises contribuent à prolonger la durée de vie des véhicules, à réduire leur empreinte environnementale et à assurer la sécurité sur les routes canadiennes.

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

- 8,1 milliards de dollars annuellement;
- 6050 ateliers de réparation et d'entretien automobile;
- 1667 entreprises dans la chaîne d'approvisionnement;
- 107 396 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) souhaite porter à l'attention du ministre des Finances, Monsieur Éric Girard, et de son équipe le présent mémoire déposé dans le cadre des consultations prébudgétaires 2026-2027.

Bien que le Québec ne dispose pas d'un secteur de fabrication automobile, il s'est néanmoins distingué au fil du temps comme un acteur de premier plan dans le domaine de l'entretien et de la réparation automobile, communément appelé le marché secondaire. Cette industrie occupe aujourd'hui une place stratégique dans l'économie québécoise, générant des



retombées annuelles de plus de 8,1 milliards de dollars et soutenant plus de 107 000 emplois dans l'ensemble des régions.

Dans un contexte où l'âge moyen des véhicules en circulation au Québec atteint neuf ans, le rôle joué par les entreprises du secteur devient incontournable. Les services offerts par les membres de l'AIA Canada répondent à des besoins essentiels en matière de mobilité, de sécurité et de durabilité, d'autant plus que la grande majorité des automobilistes québécois confient l'entretien et la réparation de leur véhicule à des ateliers et garages indépendants.

L'année qui s'achève aura notamment été caractérisée par un contexte économique incertain, notamment suite aux aléas politiques et économiques aux États-Unis. Ce contexte, qui bouscule les chaînes d'approvisionnement mondiales, et qui nous affecte, s'est même amplifié en 2026 avec toute la question des tarifs et des droits de douane.

À ces réalités s'ajoutent des transformations structurelles propres au secteur de l'entretien et de la réparation automobile. L'arrivée sur les routes d'un nombre croissant, voire record, de véhicules électriques entraîne des ajustements importants pour les entreprises, tant sur le plan des compétences que des équipements. Par ailleurs, de nouvelles exigences réglementaires liées à l'accès aux données de conduite et à la réparabilité des véhicules découleront de l'entrée en vigueur de la Loi protégeant les consommateurs contre l'obsolescence programmée et favorisant la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens, ce qui nécessitera des investissements et une adaptation rapide de l'industrie.

Ces changements s'inscrivent dans un contexte où la rareté de la main-d'œuvre, déjà bien présente, s'est accentuée de façon marquée au cours des dernières années. Les entreprises du secteur peinent à recruter et à retenir une main-d'œuvre qualifiée, alors même que les besoins en formation spécialisée augmentent. À cela s'ajoute un important défi de transition entrepreneuriale, alors qu'un nombre croissant de propriétaires d'ateliers et de garages approchent de l'âge de la retraite, mettant en jeu la pérennité de nombreuses entreprises locales et d'emplois régionaux.

Pour faire face à ce nouveau contexte et à l'ensemble de ces défis, les ateliers de réparation, les fournisseurs de pièces automobiles et les garages québécois auront besoin d'un appui ciblé et adapté. Le présent mémoire vise ainsi à exposer leurs priorités dans le cadre du Budget du Québec 2026-2027, lesquelles s'inscrivent, pour plusieurs, en cohérence avec les orientations actuelles du gouvernement du Québec.

L'AIA Canada remercie le ministre des Finances pour l'attention portée à ce mémoire et réitère sa entière collaboration pour la suite des travaux, dans l'intérêt des entreprises du secteur et de l'ensemble des automobilistes québécois.

Attraction et rétention de la main-d'œuvre : le défi de l'heure

Le secteur de l'entretien et de la réparation automobile est directement touché par la pénurie de main-d'œuvre qui affecte l'ensemble du Québec. Bien que certaines pressions se soient récemment atténuées, l'incertitude entourant les orientations en matière d'immigration continue de soulever des préoccupations importantes pour notre industrie, comme pour plusieurs autres secteurs clés de l'économie québécoise. La situation observée dans les régions métropolitaines, notamment à Montréal et à Laval, n'est d'ailleurs pas plus favorable qu'ailleurs, et les perspectives à moyen terme demeurent préoccupantes. Dans ce contexte, l'AIA Canada a pris part, à l'automne dernier, à la consultation du ministère de la Solidarité sociale portant sur les métiers et les besoins du marché du travail.

Par ailleurs, les enjeux liés au vieillissement de la main-d'œuvre sont particulièrement marqués dans le secteur. Plus du tiers des travailleuses et travailleurs pourraient prendre leur retraite au cours des cinq à sept prochaines années, incluant un nombre significatif de propriétaires d'ateliers. Cette réalité soulève d'importants défis en matière de relève entrepreneuriale et de repreneuriat, avec des conséquences potentielles sur la continuité des services et le maintien d'emplois dans plusieurs communautés.

Face à cette situation, les entreprises du secteur déploient des efforts considérables pour attirer et retenir leur personnel. Plusieurs ont revu leurs pratiques en misant sur une plus grande flexibilité des horaires, une revalorisation des salaires, l'amélioration des avantages sociaux et l'instauration de mesures de reconnaissance additionnelles. Malgré ces initiatives, un consensus se dégage au sein de l'industrie à l'effet que ces efforts, à eux seuls, ne permettront pas de stabiliser durablement la main-d'œuvre, particulièrement dans un secteur en pleine transformation technologique et réglementaire.

L'AIA Canada a également participé, à l'automne 2025, à la consultation publique sur les seuils d'immigration permanente pour la période 2026-2029. Compte tenu des besoins criants de main-d'œuvre et de la capacité démontrée du secteur à intégrer et à franciser les nouveaux arrivants, l'association avait proposé un relèvement graduel des seuils d'immigration jusqu'à 60 000 personnes d'ici 2029. Bien que cette recommandation n'ait pas été retenue, l'AIA Canada réitère sa volonté de collaborer étroitement avec le gouvernement du Québec sur cet enjeu. Le maintien au Québec des personnes admises en vertu de programmes existants, notamment le Programme de l'expérience québécoise (PEQ), demeure à cet égard essentiel.

Dans un contexte où aucune hausse significative du nombre de nouveaux arrivants n'est anticipée à court terme, il apparaît également opportun d'accélérer le traitement des

demandes d'immigration actuellement en attente, dont les délais peuvent s'étendre sur plusieurs années. Une telle mesure permettrait d'offrir un répit à court terme à l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile, qui subit une pression croissante en matière de disponibilité de main-d'œuvre.

Recommandation 1 : 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.

Recommandation 2 : faire les efforts nécessaires afin de garder au Québec les gens arrivés ici via le programme de l'expérience québécoise (PEQ).

Soutenir les travailleurs directement

Pour les apprentis comme pour les mécaniciens en début de carrière, l'acquisition d'un ensemble d'outils professionnels constitue une condition essentielle à l'exercice du métier. La constitution d'un coffre d'outils complet représente toutefois un coût important, pouvant atteindre plusieurs milliers de dollars, ce qui constitue un obstacle réel pour de nombreux nouveaux travailleurs au moment de leur entrée sur le marché du travail.

Cette barrière financière complique l'intégration de la relève dans le secteur de l'entretien et de la réparation automobile. Elle freine non seulement l'accès à l'emploi pour les travailleuses et travailleurs concernés, mais a également des répercussions sur la capacité des employeurs à pourvoir leurs postes, sur la qualité des services offerts aux consommateurs et, plus largement, sur la vitalité économique du Québec. Peu de professions exigent, dès l'embauche, un investissement personnel aussi élevé en équipement spécialisé.

Au-delà des enjeux de recrutement, la capacité du secteur à améliorer la productivité de sa main-d'œuvre devient un facteur clé. L'accès aux données techniques, la formation continue et l'adoption d'outils technologiques adaptés permettent de réduire les délais de diagnostic, d'optimiser le temps de travail et de maximiser l'apport des travailleurs déjà en poste. Dans un contexte de rareté persistante de la main-d'œuvre, ces gains de productivité sont essentiels pour assurer la viabilité des entreprises et la qualité des services offerts aux consommateurs. Dans ce contexte, l'AIA Canada estime qu'un appui ciblé pourrait contribuer de manière significative à lever cet obstacle et à favoriser l'intégration durable de la relève dans l'industrie automobile.

Recommandation 3 : mettre en place, en concertation avec les employeurs du secteur de l'industrie automobile, un programme de soutien à l'acquisition ou à la location d'outils



professionnels destiné aux nouveaux travailleurs, afin de faciliter leur entrée et leur maintien sur le marché du travail.

Mise à niveau et recrutement de la main-d'œuvre : avec emphase sur les véhicules électriques

La mise en œuvre des dispositions prévues par la Loi protégeant les consommateurs contre l'obsolescence programmée et favorisant la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens vient modifier en profondeur les pratiques du secteur automobile. Elle crée notamment les conditions nécessaires pour que les travailleuses et travailleurs de l'industrie puissent jouer un rôle central dans l'entretien et la réparation des véhicules électriques et hybrides, dont la présence sur les routes québécoises ne cesse de croître.

C'est dans cette perspective qu'a été déployé, dès 2020, le programme Compétences VÉ par le Conseil provincial des comités paritaires de l'industrie des services automobiles (CPCPA), avec le soutien du gouvernement du Québec. Ce programme vise à structurer l'offre de formation et à offrir une certification reconnue en matière d'entretien et de réparation des véhicules électriques et hybrides, accessible aux travailleuses et travailleurs du secteur dans l'ensemble des régions.

Initialement destiné aux mécaniciens automobiles, le programme a progressivement évolué afin de mieux refléter la diversité des besoins de l'industrie. Un volet consacré à la carrosserie a été ajouté en 2022, suivi, en 2023, de la mise en place d'une formation spécifique pour les véhicules lourds hybrides et électriques. Cette dernière a été rendue possible grâce à un appui financier de plus de 7,1 millions de dollars de la Commission des partenaires du marché du travail, sous la responsabilité du ministère du Travail.

Du côté de la mécanique automobile, les investissements consentis au cours des dernières années ont permis d'accroître de manière tangible le nombre de techniciens formés. Alors que près de 390 mécaniciens avaient été certifiés lors des premières cohortes, environ 600 autres devraient s'ajouter d'ici la fin de l'année 2026, auxquels s'ajoutent plusieurs centaines de commis aux pièces ayant bénéficié de formations adaptées.

Malgré ces avancées significatives, les besoins demeurent importants. À moyen terme, le Québec devra pouvoir compter sur plus de 6 000 techniciens spécialisés afin d'assurer adéquatement l'entretien du parc de véhicules électriques en expansion. Or, certaines régions font toujours face à une offre de formation insuffisante pour répondre à la demande, ce qui limite l'accès aux certifications requises pour combler les postes disponibles.

Peu importe leur provenance, qu'ils soient fabriqués aux États-Unis, au Canada ou en Chine, les véhicules électriques et hybrides nécessitent des services d'entretien et de réparation tout au long de leur cycle de vie. Même si certaines cibles de ventes ont récemment été ajustées, la transition vers un parc automobile plus moderne et électrifié au Québec se poursuit.

La transformation représente une occasion majeure de créer des emplois durables, spécialisés et bien rémunérés. Pour que le Québec puisse en tirer pleinement parti, les efforts en matière de formation et de développement des compétences doivent toutefois être maintenus et renforcés. À défaut d'un financement adéquat et prévisible, la province risque de se retrouver en situation de pénurie de main-d'œuvre qualifiée, compromettant non seulement l'entretien des véhicules électriques, mais aussi l'expérience des consommateurs.

La transition vers l'électrification du parc automobile entraîne également des coûts importants pour les entreprises du secteur, en particulier pour les PME. L'acquisition d'équipements spécialisés, la mise à niveau des installations et la formation continue de la main-d'œuvre représentent des investissements significatifs, souvent difficiles à absorber sans soutien ciblé. Dans un contexte où les marges sont déjà sous pression, il importe que les mesures budgétaires tiennent compte de cette réalité afin de préserver la compétitivité du réseau québécois d'entretien et de réparation automobile.

Recommandation 4 : Bonifier les ressources financières consacrées au programme Compétences VÉ et assurer la poursuite de son déploiement à l'échelle du Québec, de manière à élargir l'accès à la formation et à permettre à un plus grand nombre de mécaniciens et de techniciens spécialisés de développer les compétences requises pour l'entretien et la réparation de l'ensemble des véhicules électriques.

Perception des métiers de l'automobile

L'un des enjeux structurants auxquels est confrontée l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile tient à la perception encore trop souvent négative de ses métiers. Ces professions demeurent parfois injustement associées à des choix par défaut, ce qui limite leur attractivité, notamment auprès des jeunes. Cette vision ne reflète toutefois ni la réalité du secteur ni son potentiel. Les métiers de l'automobile offrent des parcours professionnels stables, spécialisés et bien rémunérés, tout en ouvrant la porte à une véritable trajectoire entrepreneuriale.

En effet, valoriser les métiers de l'automobile, c'est aussi reconnaître qu'ils constituent une voie privilégiée vers l'entrepreneuriat. Une formation solide permet non seulement une intégration rapide au marché du travail, mais aussi, à moyen ou long terme, la possibilité de devenir

propriétaire d'un atelier ou de reprendre une entreprise existante. Le repreneuriat représente un enjeu central pour l'industrie, alors qu'un nombre important de garages et de concessions, particulièrement en région, approchent d'un changement de génération et recherchent activement des repreneurs pour assurer la continuité de leurs activités.

Cet enjeu prend encore plus d'ampleur dans un contexte où le parc automobile québécois est à la fois en croissance et en transformation, notamment en raison de l'électrification des véhicules. Les besoins en entretien et en réparation évoluent rapidement et exigent des compétences techniques de plus en plus pointues, qui demeurent insuffisamment disponibles sur le marché du travail. Attirer, former et accompagner une nouvelle génération de travailleuses et de travailleurs devient donc une condition essentielle pour répondre à cette demande et soutenir la modernisation du secteur.

La situation est particulièrement préoccupante dans plusieurs régions du Québec, où les entreprises font face à d'importantes difficultés de recrutement. Malgré des occasions d'emploi de qualité et un fort potentiel entrepreneurial, les jeunes hésitent parfois à s'établir à l'extérieur des grands centres urbains. Pourtant, de nombreux entrepreneurs sont prêts à transmettre leur savoir-faire, à former la relève et à accompagner de futurs repreneurs, à condition que les métiers soient mieux valorisés et présentés comme de véritables carrières d'avenir.

À cet égard, un soutien accru de l'État, que ce soit par des programmes de formation mieux adaptés, des mesures facilitant la relève entrepreneuriale, des incitatifs financiers ou des initiatives de sensibilisation, pourrait avoir un effet structurant. Chaque investissement consenti pour attirer et former la main-d'œuvre contribue directement à la vitalité de l'industrie, à la qualité des services offerts aux consommateurs et au dynamisme économique des communautés locales.

Par ailleurs, dans un contexte où le gouvernement du Québec évoque la nécessité d'accompagner et de requalifier des travailleurs provenant de secteurs en déclin, l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile constitue une avenue particulièrement pertinente. Elle offre des perspectives d'emploi concrètes, durables et bien rémunérées, tant pour les véhicules conventionnels que pour les véhicules électriques, et se prête bien à des parcours de reconversion professionnelle réussis.

En somme, il apparaît essentiel d'agir dès maintenant pour redonner toute sa valeur aux métiers de l'automobile, reconnaître leur dimension entrepreneuriale, favoriser l'établissement et la rétention de la relève en région et assurer la continuité des entreprises existantes. Une mobilisation concertée du gouvernement, des milieux de formation et des acteurs de l'industrie

permettra non seulement de relever les défis actuels, mais aussi de positionner durablement le secteur comme un pilier de l'économie québécoise en transition.

Recommandation 5 : soutenir Repeunariat Québec spécifiquement pour le secteur des métiers de l'automobile.

Recommandation 6 : financer une campagne de valorisation des métiers de l'automobile auprès des jeunes du Québec qui ont à choisir un métier.

Renforcer l'Office de protection du consommateur

Afin d'assurer la pleine réalisation des objectifs visés par l'adoption de la Loi sur l'obsolescence programmée et le droit à la réparation, de même que le respect des nouvelles obligations qui en découlent pour l'ensemble des parties concernées, il est indispensable que l'organisme chargé de son application dispose des moyens nécessaires pour exercer efficacement son mandat. Les nouvelles responsabilités confiées à l'Office de la protection du consommateur (OPC) impliquent un accroissement significatif de sa charge de travail, tant sur le plan de l'analyse que de la surveillance et de l'accompagnement des acteurs visés.

Si l'adoption des règlements a constitué une étape déterminante, leur mise en œuvre concrète représente un défi tout aussi important. Le modèle d'intervention de l'OPC repose en grande partie sur le traitement des plaintes pour déclencher des enquêtes, ce qui rend d'autant plus crucial l'accès à des ressources humaines suffisantes. L'entrée en vigueur, le 5 octobre dernier, de la réglementation portant notamment sur le droit à la réparation et l'accès aux données accentuera inévitablement la pression sur l'Office, particulièrement au cours des premières années d'application.

L'AIA Canada entretient d'ailleurs une collaboration constructive et soutenue avec l'OPC. À cet égard, il est essentiel que l'Office bénéficie d'un financement à la hauteur de ses nouvelles responsabilités afin de remplir pleinement sa mission, tant pour la protection du public que pour l'encadrement équitable du secteur de l'entretien et de la réparation automobile.

Dans ce contexte, l'OPC sera appelée à intensifier ses activités de surveillance et d'accompagnement auprès des commerçants et des fabricants, tant durant la phase de déploiement des nouvelles dispositions de la Loi qu'au-delà de celle-ci. Cette réalité milite en faveur d'un renforcement durable de ses effectifs.

Il apparaît donc nécessaire de prévoir des crédits additionnels permettant à l’OPC d’embaucher du personnel permanent dès l’exercice 2026-2027, afin d’assurer une application rigoureuse, cohérente et efficace des nouvelles dispositions législatives et réglementaires.

Recommandation 7 : Accroître les crédits de fonctionnement accordés à l’Office de la protection du consommateur afin de lui permettre de disposer des ressources nécessaires pour assumer efficacement les responsabilités additionnelles qui lui sont confiées à la suite de l’entrée en vigueur de la *Loi protégeant les consommateurs contre l’obsolescence programmée et favorisant la durabilité, la réparabilité et l’entretien des biens*.

Conclusion

Au cours des dernières années, le gouvernement du Québec a multiplié les initiatives visant à accroître la présence des véhicules hybrides et électriques sur le réseau routier. L’adoption de la Loi protégeant les consommateurs contre l’obsolescence programmée et favorisant la durabilité, la réparabilité et l’entretien des biens constitue à cet égard une avancée majeure, puisqu’elle s’attaque à l’un des principaux défis de la transition vers l’électrification, soit la capacité du marché à offrir des services d’entretien et de réparation en nombre suffisant.

Toutefois, pour que cette transition porte pleinement ses fruits, l’action gouvernementale ne peut se limiter au seul cadre législatif et réglementaire. Elle doit s’appuyer sur des ressources adéquates pour en assurer l’application, tout en soutenant l’industrie de l’entretien et de la réparation automobile dans l’adaptation des compétences de sa main-d’œuvre et dans la valorisation de la profession.

Dans cette perspective, l’AIA Canada tient à souligner les progrès réalisés par le gouvernement du Québec au cours des dernières années et réaffirme sa volonté de poursuivre sa collaboration, dans l’intérêt des consommatrices et consommateurs et de la réussite de la transition du parc automobile québécois.