



**Consultations prébudgétaires de 2019  
Septembre 2018**

**Recommandation 1 :**

Que le gouvernement fasse passer la CNP du niveau C au niveau B pour les conducteurs de grands routiers, soit de la classification comme travailleurs peu spécialisés à travailleurs spécialisés.

**Recommandation 2 :**

Que le gouvernement accélère le Programme des travailleurs étrangers temporaires pour aider l'industrie à remédier à la pénurie de camionneurs, qui atteint un niveau de crise.

**Recommandation 3 :**

Que le gouvernement envisage de modifier le Programme pilote d'immigration au Canada atlantique en vue d'accroître l'efficacité du processus.

**Recommandation 4 :**

Que le gouvernement autorise les conjoints des travailleurs étrangers temporaires à obtenir un visa de travail ouvert en même temps que le permis de travail des travailleurs étrangers temporaires (TET).

Bulk Carriers (P.E.I.) Ltée a été fondée en 1973 par son actuel président-proprétaire, Jack Kelly. Jusqu'à ce jour, nous demeurons une entreprise familiale dans laquelle Jack et ses deux fils occupent des postes clés.

Nous sommes le plus important employeur du secteur des transports à l'Île-du-Prince-Édouard et l'un des principaux au Canada atlantique. Nous avons connu une croissance constante au fil des ans et nous continuons de prendre de l'expansion.

Nous prévoyons afficher une croissance à l'avenir, malgré de nombreuses contraintes, la plus grande étant la main-d'œuvre : des conducteurs pour occuper les sièges.

À l'échelle locale et au niveau régional, nous apportons beaucoup à l'économie et à la collectivité, et nous sommes d'avis que nous faisons notre part à ces égards.

Il semble que les camionneurs locaux ne cherchent plus à conduire des camions sur de longs parcours. Les travailleurs d'aujourd'hui souhaitent toucher un salaire pour de longs trajets, mais rentrer à la maison tous les soirs. Ce n'est tout simplement pas la réalité d'un transporteur qui est établi dans le Canada atlantique. Nous sommes à la recherche de conducteurs de grands routiers hautement compétents, spécialisés et soucieux de la sécurité, et il est de plus en plus difficile de trouver un tel profil dans notre économie locale et dans les économies situées le long de nos routes canadiennes.

Il faut accroître la sensibilisation à cette industrie et la formation, et il faut commencer à le faire plus tôt. La stigmatisation entourant cette vocation n'est pas représentative du poste (la classification de niveau C de la CNP, « travailleur peu spécialisé », y est pour quelque chose). Les jeunes doivent savoir qu'il s'agit d'un choix de carrière dans un métier spécialisé, qui leur assurera un bon salaire quand viendra le temps de faire vivre une famille.

Le Programme pilote d'immigration au Canada atlantique est un bon programme, malgré quelques défauts, notamment le nombre de « créneaux » disponibles à l'Île-du-Prince-Édouard. En 2018, la province a mis un terme à ce programme à la fin de mai, après que tous les créneaux que le gouvernement avait attribués à la province ont été « remplis ». La seule possibilité d'en augmenter le nombre consistait à demander à d'autres provinces si elles souhaitaient transférer certains de leurs créneaux non utilisés à l'Île-du-Prince-Édouard.

Toute l'économie canadienne repose sur le transport routier pour bien rouler. Sans le transport routier, il est impossible d'acheminer des produits de consommation vers les marchés, ce qui entraîne une augmentation des coûts encore plus grande que maintenant.

Il faut en faire plus pour garder les travailleurs étrangers temporaires et les membres de leur famille dans la province de l'Île-du-Prince-Édouard.

Il faut que le gouvernement fédéral trouve sur-le-champ des solutions et qu'il s'occupe immédiatement de l'industrie.

## Reclassification du niveau de la CNP pour les camionneurs

Pour accomplir leur travail, les camionneurs professionnels doivent obtenir un permis. À l'Île-du-Prince-Édouard, pour obtenir ce permis, ils doivent étudier, faire et réussir un examen écrit pour comprendre tous les éléments et les diverses responsabilités liées aux composantes des freins à air comprimé. S'ils n'obtiennent pas la note de passage, ils doivent reprendre l'examen et, s'ils ne le réussissent toujours pas, ils peuvent être exclus pendant une longue période avant de pouvoir le reprendre.

Lorsque l'étape de l'examen sur les freins à air comprimé est terminée, les camionneurs doivent ensuite faire un essai routier de la catégorie 1. Cette étape ne comprend pas seulement l'évaluation de la capacité des camionneurs de conduire un véhicule de la catégorie 1 en toute sécurité et de respecter le code de la route, mais elle exige aussi qu'ils réussissent un « tour d'inspection », qui est la ronde initiale que les camionneurs doivent faire toutes les 24 heures quand ils sont sur la route. En cas d'échec du « tour d'inspection », les camionneurs ne peuvent pas faire la partie de l'évaluation sur route et ils doivent présenter une nouvelle demande afin de recommencer le processus au complet. En cas d'échecs répétés, les camionneurs sont exclus des examens écrits pendant une période prolongée.

L'évaluation susmentionnée n'est que l'une des exigences préalables et des fonctions des camionneurs professionnels. Voici certains des autres éléments sur lesquels ils sont constamment évalués ou à l'égard desquels ils doivent parfaire leurs compétences (liste non exhaustive) :

- le dépistage d'alcool et de drogues (préalable à l'emploi et effectué au hasard pendant toute la durée de l'emploi)
- des examens médicaux réguliers, selon les exigences de l'organisme d'octroi de permis
- diverses attestations pour pouvoir entrer dans les installations des clients – pour s'assurer que les procédures opérationnelles normalisées des clients sont respectées et qu'ils n'y dérogent pas
- les documents exigés pour franchir la frontière sont de plus en plus nombreux et nécessitent de prêter attention aux détails – le défaut de les présenter ou de les remplir correctement peut entraîner des sanctions de plus de 10 000 \$ par infraction
- les camionneurs doivent savoir comment manipuler des produits, déterminer quand il faut « prendre la température » d'un chargement avant de le monter sur la remorque en vue de sa livraison et vérifier que les bonnes procédures de chargement et de déchargement sont exécutées pour assurer l'intégrité d'un chargement
- les camionneurs doivent avoir suivi une formation sur la nouvelle *Food Safety Modernization Act* des États-Unis, qui les autorise à transporter des produits de consommation humaine de l'autre côté de la frontière internationale; chaque camionneur doit avoir obtenu une certification à l'égard des processus à suivre et il doit conserver cette certification en permanence.

Selon le site Web d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC)

(<https://www.canada.ca/fr/immigration-refugies-citoyennete/services/immigrer-canada/entree-express/admissibilite/trouver-classification-nationale-professions.html>),

**Niveau de compétence C** : postes intermédiaires qui requièrent généralement un diplôme d'études secondaires ou une formation en milieu de travail, tels que :

- conducteurs de grands routiers
- serveurs d'aliments et de boissons
- agents à la billetterie de compagnies aériennes
- réceptionnistes d'hôtel
- soigneurs d'animaux

Et, selon le même site Web

(<https://www.canada.ca/fr/immigration-refugies-citoyennete/services/immigrer-canada/entree-express/admissibilite/trouver-classification-nationale-professions.html>  
[/find-national-occupation-code.html](#)),

**Niveau de compétence B** : emplois techniques ou spécialisés qui requièrent généralement un diplôme collégial ou une formation d'apprenti, tels que :

- chefs
- plombiers
- électriciens
- bouchers, coupeurs de viande – commerce de gros et de détail

Il y a de très bonnes raisons de modifier la classification des conducteurs de grands routiers du niveau de compétence C au niveau B : ils doivent suivre une formation initiale pour obtenir leur permis, suivre une formation professionnelle et obtenir des attestations de façon constante pour conserver la catégorie de leur permis. Le défaut de respecter certaines de ces exigences entraîne la révocation du permis.

La reclassification des conducteurs de grands routiers du niveau C au niveau B de la CNP supprimerait l'exigence relative à l'EIMT et assurerait une plus grande reconnaissance de la profession, tout en offrant aux employeurs plus de possibilités de recruter des candidats de l'extérieur du Canada.

## Accélérer les modifications du PTET

Le processus d'admission d'une entreprise de camionnage au Programme des travailleurs étrangers temporaires est identique dans tous les cas, à l'exception de quelques modifications qui peuvent être exigées dans le plan de transition.

Les travailleurs reçoivent le même salaire, et les stratégies et objectifs fondamentaux de l'entreprise sont identiques d'une demande à l'autre.

À l'heure actuelle, les demandes d'études d'impact sur le marché du travail sont acheminées à un bureau central, où un système les attribue à des agents d'évaluation.

Nous proposons qu'une personne ou un groupe de personnes en particulier examine et traite systématiquement ces demandes au lieu d'une personne qui ne connaît rien à l'entreprise ou à l'industrie.

En ayant en place des personnes qui connaissent bien les activités de l'entreprise qui présente une demande, on pourrait réduire grandement les délais de traitement. Actuellement, les frais sont perçus dans les cinq jours ouvrables suivant la présentation d'une demande, et nous n'avons jamais reçu de première réponse avant que 38 jours se soient écoulés après la présentation de la demande, et l'approbation finale est généralement accordée au bout de 40 à 45 jours.

Parce qu'elles ne savent pas combien de temps il faudra pour traiter une demande, les entreprises sont obligées de présenter des demandes tôt, pour pallier les retards dans les délais de traitement. Ce processus est loin d'être efficace pour les entreprises et suscite des questions supplémentaires quand une demande arrive si tôt après la demande précédente.

## Entreprendre de modifier le Programme pilote d'immigration au Canada atlantique pour accroître les économies

Le Programme pilote d'immigration au Canada atlantique a été conçu pour accueillir plus de nouveaux arrivants dans la région du Canada atlantique en vue de combler les besoins des collectivités et des employeurs locaux.

Ce programme pilote de trois ans permet à des employeurs locaux désignés de repérer des personnes de talent partout dans le monde, de les recruter et de les maintenir en poste. De plus, ses buts consistent à favoriser la croissance démographique, à former une main-d'œuvre qualifiée et à améliorer les taux d'emploi dans la région.

Pour les personnes qui présentent une demande et qui sont acceptées dans le programme, les demandes sont placées dans une filière de traitement accéléré en vue de leur accorder la résidence permanente.

Toutefois, cette filière accélérée comporte plusieurs goulots d'étranglement, qui devraient être supprimés pour garantir la circulation logique et facile des demandes.

L'un d'eux dont nous avons connaissance est le fait qu'après avoir été acceptée au programme, la personne doit présenter une demande à son ambassade canadienne locale (selon le pays de sa résidence permanente) afin d'obtenir le permis de travail temporaire exigé pour entrer au Canada et y travailler. Si cette personne est déjà au pays, elle doit envoyer les documents à l'étranger et subir les délais de traitement de son ambassade locale, plutôt que d'obtenir ces documents au point d'entrée local ou après avoir traversé la frontière en faisant demi-tour immédiatement.

Un autre goulot d'étranglement est le temps requis pour faire valider tous les diplômes et certificats des demandeurs selon les normes exigées pour les études canadiennes. Ce processus peut parfois durer de quatre à six semaines.

En raison de ces deux obstacles, les demandeurs peuvent attendre de 8 à 12 semaines avant de pouvoir travailler.

Il faut apporter des modifications pour rendre ce processus plus simple et efficace.

## Autoriser les conjoints des TET à obtenir immédiatement leur permis de travail

Le but du recrutement de travailleurs étrangers temporaires dans l'industrie du camionnage à longue distance est de deux ordres :

1. il comble un besoin en conducteurs dans l'industrie, qui est confrontée à des pénuries déjà établies et qui continuera d'en souffrir;
2. il accroît la population de l'Île-du-Prince-Édouard et fait ainsi augmenter les entrées et les dépenses fiscales.

Quand ils arrivent au Canada, les travailleurs étrangers temporaires (TET) obtiennent leur permis de travail à leur point d'entrée. Ce permis est habituellement délivré à l'égard d'une entreprise précise. Dans environ 50 % des cas, les TET arrivent avec leur famille dès le départ. Pour le moment, si les membres de la famille arrivent en même temps, on leur délivre des visas de visiteurs qui sont rattachés au permis de travail des TET et dont la date d'expiration est donc de deux ans après leur arrivée.

La vie des conjoints des conducteurs de grands routiers peut être difficile et la situation est d'autant plus complexe qu'ils ne peuvent pas travailler à leur arrivée, tant que la province n'a pas accordé le statut de résident permanent aux TET. C'est seulement à ce moment que les TET peuvent demander à CIC, à Vegreville (Alberta), d'obtenir un permis de travail ouvert pour leur conjoint. À l'heure actuelle, tant que cette demande n'a pas été présentée, les conjoints restent à la maison et ne peuvent pas travailler, ce qui fait augmenter l'insatisfaction et l'ennui.

Les taux de rétention à l'Île-du-Prince-Édouard pourraient augmenter considérablement si les conjoints pouvaient travailler dès leur arrivée au Canada au lieu de devoir attendre à la maison à ne rien faire pendant les sept premiers mois. Au moins une province canadienne peut délivrer sur-le-champ un permis de travail ouvert aux conjoints, et cette option devrait aussi être offerte à l'Île-du-Prince-Édouard pour harmoniser les règles du jeu et faire en sorte que le taux de rétention des familles immigrantes à l'Île-du-Prince-Édouard soit plus élevé.