



Conseil provincial des
comités paritaires de l'industrie
des services automobiles

CET - 009M
C.P. – P.L. 53
Décrets de convention
collective

Pour la formation et la qualification
de la main-d'œuvre de l'industrie
des services automobiles

Commentaires du CPCPA
sur le projet de loi 53

Octobre 2016

Introduction

Créé en 1978, le Conseil provincial des comités paritaires de l'industrie automobiles (ci-après appelé CPCPA) regroupe les 6 comités paritaires de l'industrie des services automobile du Québec, soit ceux de Montréal, Québec, Cantons de l'Est, Mauricie, Lanaudière-Laurentides et Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Ces 6 comités regroupent approximativement 8100 entreprises et 35300 salariés, soit près de 70% de la main-d'œuvre de cette industrie dans tout le territoire québécois ainsi qu'un nombre sensiblement équivalent d'employeurs. Ainsi donc, la plus grande partie de l'industrie des services automobiles est assujettie à un décret, cela est logique tenant compte des territoires couverts par ces décrets.

Mandat

Lors de sa création, fut confié au CPCPA le mandat de développer et d'assurer l'uniformisation des outils de qualification et de formation dispensés sur les territoires des CPA. En effet, dès 1978, les progrès technologiques dans l'industrie des services automobiles étaient importants et les acteurs de l'industrie, tant les concessionnaires que les ateliers indépendants et les entreprises de l'après-marché et les travailleurs étaient conscients qu'ils devaient assurer une formation et une qualification professionnelle adéquates des travailleurs de l'industrie, et ce, pour assurer la protection et la sécurité du public.

C'est donc en tenant compte du mandat du CPCPA que le présent mémoire est soumis à la Commission de l'économie et du travail. En effet, le CPCPA veut surtout faire part de représentations quant aux dispositions relatives à la formation et à la qualification professionnelle de la main-d'œuvre.

Les parties au CPCPA

L'industrie des services automobiles est constituée d'un nombre important de petites entreprises. Il y a, bien entendu, des plus gros joueurs tels les concessionnaires automobiles et les grands distributeurs de pièces et de pneus. Cependant, depuis 1999, les parties patronales aux différents décrets sont nombreuses et variées. Alors qu'auparavant les concessionnaires automobiles pouvaient être en majorité dans certains comités, cela n'est plus le cas. De nombreuses associations patronales

représentent, dans les comités paritaires, les plus petites entreprises celles qui selon certains, n'ont pas de voix au chapitre.

Ainsi, l'on retrouve à la table du CPCPA des représentants syndicaux de la FTQ, de la CSN et de la CSD. Ces centrales syndicales participent aux comités paritaires par le biais de syndicats locaux.

Quant aux associations patronales, on retrouve, bien entendu, la Corporation des concessionnaires automobiles par le biais de ses corporations régionales. On retrouve également l'Association des marchands Canadian Tire, l'Association des industries de l'automobile du Canada, l'Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec, le Mouvement Carrossier Québec, la Corporation des carrossiers professionnels, l'Association des services de l'automobile. Nous joignons en annexe, pour chaque comité, l'article 1.02 de chacun des décrets qui donne la liste des parties contractantes tant patronales que syndicales.

Toutes ces associations participent à la prise de décision des comités et les représentants de ces parties agissent, évidemment, au nom des personnes qui les ont déléguées pour le bien de l'industrie. En effet, ces associations ont elles-mêmes leurs instances où elles peuvent discuter du bien ou du mal fondé des modifications du décret ou d'autres règlements.

Il est donc inexact de prétendre alors que dans l'industrie des services automobiles, les comités paritaires sont gérés uniquement par les grands employeurs; les petites entreprises y sont représentées et cela ne date pas d'hier.

D'ailleurs, le CPCPA représente bien cette diversité. Le conseil d'administration est composé de 12 membres. Du côté syndical, il y a des représentants de la FTQ de la CSN et de la CSD. Du côté patronal, il y a des représentants, des Concessionnaires des marchands Canadian Tire, de l'AIA, de la Corporation des carrossiers professionnels et de l'Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec.

Ce sont toutes les parties contractantes aux décrets de l'automobile qui ont adopté le consensus de l'industrie sur la formation et qualification professionnelle.

Historique législatif de la formation et de la qualification professionnelle.

Le CPCPA tient à rappeler qu'en 1969, la *Loi sur les décrets de convention collective* était modifiée et l'on a alors retiré aux comités paritaires, le pouvoir d'adopter des règlements de qualification professionnelle. La *Loi sur la formation et la qualification professionnelle de la main-d'œuvre* entraînait alors en vigueur, mais il était prévu par l'article 56 de cette loi, une période transitoire pendant laquelle les règlements existants des comités paritaires continuaient d'être en vigueur, et ce, tant que n'entraînait pas en vigueur un règlement adopté par le gouvernement. Les règlements étaient gelés et pour les métiers de l'industrie des services automobiles, il n'y eut jamais un tel règlement.

En 1996, l'Assemblée nationale adoptait la *Loi modifiant la Loi sur les décrets de convention collective*. L'article 41 de cette loi prévoyait, c'est du moins ce que plusieurs croyaient, un dégel des règlements de qualification des comités paritaires. En effet, on prévoyait alors que les dispositions de ces règlements pouvaient être révisées, ce que ne prévoyait pas l'article 56. Or, malgré cette ouverture et plusieurs demandes, aucune modification ne fut apportée aux différents règlements de qualification qu'administraient les comités paritaires de l'automobile.

Démarches de l'industrie

Cependant, au fil des ans, les parties patronales et syndicales de l'industrie des services automobiles firent de nombreuses démarches pour tenter de faire évoluer les choses, et ce, dès la création du CPCPA. À de nombreuses reprises, le CPCPA et les parties rencontrèrent tant les fonctionnaires que les ministres qui se sont succédés.

En 1992, était déposé le rapport final du comité consultatif de l'industrie des services automobiles du Québec. Ce comité avait été créé le 17 septembre 1990 par monsieur André Bourbeau, ministre de la Main-d'œuvre de la Sécurité du Revenu et de la Formation Professionnelle. Ce rapport final avait été accepté par l'ensemble des acteurs patronaux et syndicaux de l'industrie et proposait un projet de règlement provincial concernant la formation et la qualification professionnelle de la main-d'œuvre de l'industrie. Nous joignons en annexe les points saillants de ce rapport.

À de nombreuses reprises par la suite, les représentants des parties patronales et syndicales de l'industrie des services automobiles, lors d'assemblées générales du

CPCPA, discutèrent des modifications devant être apportées, firent des requêtes et il n'y eut pas de modification aux règlements.

En 2007, inspirées par la signature de l'Accord sur le commerce intérieur (ACI), par la nécessité de reconnaître la qualification des travailleurs des autres provinces et par le fait que les métiers de l'industrie des services automobiles du Québec ne sont pas des métiers Sceau rouge, les parties, sans vouloir à tout prix que les métiers québécois de l'industrie des services automobiles deviennent des métiers Sceau rouge, reprirent les discussions entre elles pour tenter, de nouveau, de faire évoluer la situation. Les parties patronales et syndicales de l'industrie en arrivèrent à nouveau à un consensus sur un nouveau projet de règlement et demandèrent donc à nouveau que celui-ci puisse cheminer. Nous joignons en annexe la définition des métiers qualifiés qui fut alors proposée et qui sert encore de base aux discussions

Accord gouvernemental

Or, en avril 2010, le ministère du Travail, de concert avec le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale faisaient part de leur accord pour trouver une solution à cette question et donc permettre une évolution à ce dossier. Précisons immédiatement que la solution retenue n'est pas nécessairement celle que les parties privilégiaient au début de leurs démarches. Cependant, même si les parties désiraient l'adoption d'un règlement de qualification, tous les acteurs ont accepté la démarche proposée par le ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale.

Le plan accepté par l'industrie

Cette démarche est simple. Avec l'aide de la direction de la qualification réglementée (DQR d'Emploi-Québec), le CPCPA et les CPA vont mettre en place des programmes de formation. Ceux-ci, comme le prévoit l'article 7 du projet de loi, deviendront obligatoires pour les salariés assujettis à un décret de convention collective. Cette disposition avec laquelle est d'accord le CPCPA et les CPA est nécessaire pour assurer la protection et la sécurité du public, car elle permettra une vérification des compétences des personnes qui voudront exercer un des métiers qualifiés.

L'utilisation du programme de formation professionnelle est également plus souple que l'adoption d'un règlement. Cela devrait donc permettre plus facilement l'adoption des ajustements qui pourraient être requis au fil du temps, surtout lorsque l'on réalise la

rapidité des progrès et des changements technologiques dans l'industrie des services automobiles. Est-il besoin de préciser que les véhicules automobiles ne sont plus ce qu'ils étaient en 1969.

Les programmes seront basés sur le principe de l'apprentissage. Les personnes désirant se qualifier devront comme dans tous ces régimes exécuter des tâches de ce métier pendant une certaine période de temps avant d'obtenir un certificat de compétence après avoir réussi un examen.

Il y a également un autre aspect qui est très important et que le projet de loi vise en partie à régler soit la question de la formation continue. En effet, il est important que la main-d'œuvre soit qualifiée par une formation qualificative à l'entrée, formation qui peut se donner en alternance à l'école et en atelier par le biais de l'apprentissage. Cependant, cette formation doit, comme dans d'autres secteurs, être une formation continue.

Les comités paritaires doivent être en mesure d'offrir cette formation continue. Or, les questions posées par certaines personnes au sujet de la possibilité pour les comités paritaires d'offrir des cours de formation continue nous semblent réglées par le projet de loi.

Le financement de la formation et de la qualification professionnelle

Une question quant au financement de ces activités de formation et de qualification demeure. En principe, ce devrait être uniquement à l'employeur de payer pour les coûts de la formation. Nous avons juste à penser aux dispositions relatives au 1% de la masse salariale.

Or, les parties patronales et syndicales ont convenu, suite à une proposition des parties syndicales, que le financement de ces programmes de formation soit partagé de façon paritaire comme pour la surveillance et l'application des décrets de convention collective, et ce, par l'établissement d'un prélèvement pour les employeurs et pour les salariés. Notons que les comités paritaires de l'automobile n'ont pas d'objection à tenir deux comptabilités, l'une pour le décret, l'autre pour la formation et la qualification.

L'acceptation par les parties syndicales du prélèvement paritaire pour la qualification s'explique entre autres, car les salariés ont un avantage important à se qualifier et à

continuer leur formation. Ils accroissent leurs compétences, ils deviennent meilleurs et peuvent donc ainsi obtenir de meilleures conditions de travail et ils ne sont pas prisonniers d'un emploi. Cela leur assure une forme de mobilité.

L'avenir de l'industrie

De plus, les parties sont concernées par l'évolution de la main-d'œuvre dans le secteur. En effet, on évalue qu'approximativement plus de 15% des salariés quitteront l'industrie au cours des prochaines années. Ces personnes seront remplacées majoritairement par une main-d'œuvre n'ayant pas de diplôme de cinquième secondaire. De plus, les CPA constatent que plus de 70% de la main-d'œuvre actuellement en apprentissage ne possède pas de DEP dans un des métiers de l'industrie et cette tendance augmente à chaque année. Il est donc essentiel que l'on puisse donner à l'industrie elle-même, les outils pour lui permettre de continuer le travail qu'elle a fait, malgré les embûches, au cours des 45 dernières années.

Bien que le projet de loi 53 ne règle pas l'ensemble des problèmes pouvant exister, il fait partie des solutions essentielles au manque criant de main-d'œuvre qualifiée et au renouvellement de celle-ci.

La concertation industrie - gouvernement

Nous voulons également préciser que lorsqu'une industrie désire se prendre en mains sur de telles questions, il nous semble qu'elle devrait recevoir l'appui des instances gouvernementales. Nous sommes conscients que l'État doit prendre ses responsabilités pour assurer la disponibilité d'une main-d'œuvre capable de remplir des tâches. Il le fait d'abord et avant tout par le système d'éducation et par l'établissement avec les industries des qualifications nécessaires à maîtriser, mais il peut très bien laisser l'industrie dispenser la formation requise et vérifier la qualification.

Les parties ne veulent pas décider à la place du gouvernement. Ils ne veulent pas décider des programmes dans les écoles. Elles veulent cependant participer de façon à être entendues dans la formation qualitative donnée par le système d'éducation. Elles sont prêtes à participer, à développer, à donner une telle formation, à qualifier et à continuer de former les travailleurs.

L'industrie des services automobiles est prête à s'investir dans cette démarche par le biais des comités paritaires de l'automobile et du CPCPA, car c'est ce qui est fait depuis plus de 45 ans malgré toutes les embûches. Il n'en coûtera rien de plus au gouvernement.

Peut-être que dans d'autres industries, ce ne sont pas les comités paritaires qui ont pris le *leadership*, mais dans l'industrie des services automobiles, ce sont les CPA et le CPCPA qui le prirent et ils sont encore prêts à l'assumer.

Gouvernance et transparence des comités paritaires

Nous savons qu'il a été beaucoup question de cet aspect. Nous sommes un peu surpris que cela soit le cas. Est-il besoin de déposer un projet de loi pour mentionner ce qui devrait être indiqué sur un site internet? L'ensemble des parties, du moins dans l'industrie des services automobiles, sont conscientes des enjeux quant à la gouvernance. Plus d'entre elles appliquent chez elles les meilleures pratiques développées au fil des dernières années. Au début des années 2000, dans l'industrie, les parties se sont assurées que non seulement les discussions à la table du CPCPA, mais que celles aussi à la table des CPA se fassent en s'assurant d'obtenir le plus large consensus dans l'esprit véritable du paritarisme.

Pour ce qui est de la transparence, rappelons pour mémoire que le ministère demande que lui soit transmis à chaque année, les prévisions budgétaires, les états financiers et également un rapport annuel qui concerne les activités des comités.

Ces documents conservés par le ministère peuvent être consultés selon la loi tout comme les conventions collectives de travail qui peuvent lier un comité paritaire et le syndicat de ses employés.

Comme il y a toujours place à amélioration, on pourrait envisager que la *Loi sur l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels* s'applique aux comités paritaires, ce qui n'est pas le cas présentement, plutôt que de faire des règles spéciales.

Conclusion

Il est essentiel que les modifications proposées concernant la formation et la qualification professionnelle soient adoptées. Ces dispositions auraient d'ailleurs dû être adoptées il y a un certain temps. Ces dispositions sont essentielles pour faire avancer

l'industrie et lui permettre de faire progresser la qualité du travail des salariés, et ce, toujours dans le but d'assurer la protection et la sécurité du public.

Terminons enfin en précisant que nous ne voudrions pas que l'adoption du projet de loi crée un vide quant aux régimes actuels de qualification tant qu'ils n'auront pu être remplacés par des programmes de formation professionnelle et des modifications aux différents décrets dans l'industrie de l'automobile. Il serait peut-être nécessaire d'ajouter une disposition transitoire qui assurerait le maintien des régimes tant que ne sont pas adoptées les modifications aux décrets prévus par l'article 7 du présent projet de loi.

À nouveau, nous remercions la commission de nous avoir entendus et assurons, madame la Ministre et l'ensemble des parlementaires, de notre collaboration.

Annexe 1

Article 1.02 des décrets de l'industrie
des services automobiles

Décret sur l'industrie des services automobiles de la région de Montréal

Loi sur les décrets de convention collective

(chapitre D-2, a. 2 et 6)

R.R.Q., 1981, c. D-2, r. 46; D. 296-92, a. 1.

SECTION 1.00

DÉFINITIONS

1.02. Nom des parties contractantes

1° Groupe représentant la partie patronale:

La Corporation des concessionnaires d'automobiles de Montréal inc.;

L'Association des industries de l'automobile du Canada;

Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec (ASPMQ);

L'Association des marchands Canadian Tire du Québec inc.;

Association des services de l'automobile;

Corporation des carrossiers professionnels du Québec;

2° Groupe représentant la partie syndicale:

Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada), section locale 4511;

Syndicat national des employés de garage du Québec inc.

D. 1386-99, a. 3; D. 889-2001, a. 1; D. 484-2012, a. 1.

Décret sur l'industrie des services automobiles de la région de Québec

Loi sur les décrets de convention collective

(chapitre D-2, a. 2 et 6)

R.R.Q., 1981, c. D-2, r. 48; D. 1387-99, a. 1.

PARTIE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES À TOUS LES ÉTABLISSEMENTS ASSUJETTIS

1.02. Nom des parties contractantes

1° Groupe représentant la partie patronale:

La Corporation des concessionnaires d'automobiles de la régionale de Québec;

L'Association des industries de l'automobile du Canada;

Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec (ASPMQ);

L'Association des marchands Canadian Tire du Québec inc.;

La Corporation des ateliers de réparation d'automobiles du Québec;

M.C.Q. Mouvement Carrossiers Québec;

2° Groupe représentant la partie syndicale:

Syndicat national des employés de garage du Québec inc.;

Unifor section locale 4511.

D. 1387-99, a. 4; D. 103-2001, a. 1; D. 756-2011, a. 1; D. 136-2016, a. 1.

Décret sur l'industrie des services automobiles des régions d'Arthabaska, Granby, Sherbrooke et Thetford Mines

Loi sur les décrets de convention collective
(chapitre D-2, a. 2 et 6)

R.R.Q., 1981, c. D-2, r. 42; D. 1390-99, a. 1.

SECTION 1.00
INTERPRETATION

1.02. Nom des parties contractantes

1° Groupe représentant la partie patronale:

Corporation des concessionnaires d'automobiles de l'Estrie (C.C.A.D.E.) Inc.;

L'Association des industries de l'automobile du Canada;

Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec (ASPMQ);

L'Association des marchands Canadian Tire du Québec inc.;

Association des services de l'automobile;

M.C.Q. Mouvement Carrossiers Québec;

2° Groupe représentant la partie syndicale:

Syndicat du secteur automobile de l'Estrie (CSN);

Fédération démocratique de la métallurgie, des mines et des produits chimiques (CSD);

Le Syndicat national des employés de l'automobile de la région de Victoriaville (CSN);

Union des employé(e)s des industries connexes local 1791.

D. 1390-99, a. 4; D. 101-2001, a. 2; D. 755-2007, a. 2; D. 393-2015, a. 1.

Décret sur l'industrie des services automobiles des régions de Drummond et de la Mauricie

Loi sur les décrets de convention collective
(chapitre D-2, a. 2 et 6)

R.R.Q., 1981, c. D-2, r. 45; D. 1389-99, a. 1.

SECTION 1.00
INTERPRETATION

1.02. Nom des parties contractantes

1° Groupe représentant la partie patronale:

La Corporation des concessionnaires d'automobiles de Drummondville inc.;

La Corporation des concessionnaires d'automobiles de la Mauricie inc.;

L'Association des industries de l'automobile du Canada;

Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec (ASPMQ);

L'Association des marchands Canadian Tire du Québec inc.;

Association des services de l'automobile;

M.C.Q. Mouvement Carrossiers Québec;

2° Groupe représentant la partie syndicale:

Syndicat national des employés de garage du Québec inc.;

Unifor section locale 4511.

D. 1389-99, a. 4; D. 560-2001, a. 1; D. 1212-2003, a. 1; D. 1048-2015, a. 1.

Décret sur l'industrie des services automobiles des régions Lanaudière-Laurentides

Loi sur les décrets de convention collective

(chapitre D-2, a. 2 et 6)

R.R.Q., 1981, c. D-2, r. 44; D. 619-92, a. 1; D. 1385-99, a. 1.

**SECTION 1.00
INTERPRETATION**

1.02. Nom des parties contractantes

1° Groupe représentant la partie patronale:

Corporation des concessionnaires d'automobiles des Laurentides;

L'Association des industries de l'automobile du Canada;

Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec (ASPMQ);

L'Association des marchands Canadian Tire du Québec inc.;

Association des services de l'automobile;

M.C.Q. Mouvement Carrossiers Québec;

2° Groupe représentant la partie syndicale:

Unifor section locale 4511;

Syndicat national des employés de garage du Québec inc.

D. 1385-99, a. 4; D. 395-2001, a. 1; D. 137-2016, a. 1.

Décret sur l'industrie des services automobiles de Chapais, de Chibougamau, du Lac Saint-Jean et du Saguenay

Loi sur les décrets de convention collective

(chapitre D-2, a. 2 et 6)

R.R.Q., 1981, c. D-2, r. 50; D. 751-83, a. 1; D. 1388-99, a. 1.

**SECTION 1.00
INTERPRETATION**

1.02. Nom des parties contractantes

1° Groupe représentant la partie patronale:

La Corporation des concessionnaires d'automobiles du Saguenay–Lac-St-Jean inc.;

L'Association des industries de l'automobile du Canada;

Association des spécialistes du pneu du Québec inc.;

L'Association des marchands Canadian Tire du Québec inc.;

Fédération du secteur de l'automobile «région 02» inc.;

M.C.Q. Mouvement Carrossiers Québec;

2° Groupe représentant la partie syndicale:

Le Syndicat démocratique des employés de garage Saguenay–Lac-St-Jean;

D. 1388-99, a. 4; D. 102-2001, a. 1; D. 421-2011, a. 1.

Annexe 2

**Points saillants du rapport final
du comité consultatif sur l'industrie
des services automobiles du Québec**

Les points saillants

du Rapport final du Comité consultatif
de l'industrie des services automobiles
du Québec

Déposé le 31 janvier 1992

à Monsieur le ministre André Bourbeau,
Ministère de la Main-d'œuvre, de la Sécurité du revenu
et de la Formation professionnelle.

INTRODUCTION

Le Comité consultatif de l'industrie des services automobiles du Québec a déposé le 31 janvier 1992 son Rapport final. Celui-ci contient d'importantes recommandations qui vont sûrement marquer l'avenir de ce secteur économique.

Le mandat du Comité consultatif

On se rappelle que M. André Bourbeau, ministre québécois de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle, avait créé ce Comité fin 1990. Il lui avait confié un large mandat : préciser les besoins de formation ressentis dans cette industrie, proposer un programme de formation et de qualification professionnelles, proposer un Règlement et des mesures administratives propres à encadrer l'application des recommandations proposées.

Dans son Rapport final, le Comité consultatif part du besoin le plus vivement ressenti dans l'industrie québécoise des services automobiles : le besoin de formation et de qualification de la main-d'oeuvre. Certes, ce besoin est commun à toutes les industries de tous les pays industrialisés. Mais, dans le secteur des services automobiles, il devient d'autant plus pressant que, comme on le verra plus loin, la technologie y a évolué avec une extrême rapidité.

Les trois voies de solution

L'analyse de la situation a eu tôt fait de dégager trois grandes voies de solution, à explorer simultanément.

Il s'agit, premièrement, de développer une main-d'oeuvre compétente. Or, cette compétence ne peut venir que d'une étroite collaboration entre le monde de l'enseignement, responsable de la formation de base, et l'industrie elle-même, responsable de l'apprentissage concret.

Deuxièmement, il faut donner à cette main-d'oeuvre compétente les moyens de tenir systématiquement à jour ses connaissances. Et seul un programme de formation continue - programme complet, permanent et accessible à tous - pourra répondre à cette deuxième exigence.

Troisièmement, il importe de reconnaître les compétences de cette main-d'oeuvre et de lui fournir les meilleures conditions possibles pour exercer son métier. Et les deux volets de ce «troisièmement» sont inséparables : d'une part la reconnaissance de la compétence et, d'autre part, les conditions d'exercice du métier. Car quel intérêt un mécanicien aurait-il à accumuler des connaissances à force d'étude et d'apprentissage s'il ne pouvait ensuite obtenir des conditions de travail qui rendent justice à sa formation ?

Utiliser les forces vives de l'industrie

Qu'il s'agisse des choix à faire entre des solutions concrètes ou qu'il s'agisse des structures à mettre en place pour donner à ces solutions toute leur efficacité, la préoccupation du Comité consultatif est partout manifeste : il faut miser sur les forces vives de l'industrie, telles qu'elles existent aujourd'hui. En termes clairs, cela veut dire trois choses. Sur le plan local : utiliser des personnes - employeurs et salariés, enseignants et enseignés, candidats et praticiens - qui sont mêlées quotidiennement à la pratique des métiers concernés. Sur le plan régional : bâtir sur les réalisations du passé et les projets en cours d'exécution, mettre à contribution les personnes et les organismes qui sont les témoins et les analystes du «vécu» de l'industrie. Sur le plan provincial, enfin, prendre en compte l'élan de concertation et les réalisations concrètes du Conseil provincial des comités paritaires de l'automobile en matière de qualification et de formation continue.

Toute autre attitude serait déconnectée du réel et ne ferait que reporter à plus tard les solutions dont l'industrie des services automobiles a besoin aujourd'hui.

L'INDUSTRIE DES SERVICES AUTOMOBILES ET SES MÉTIERS

Il convient de rappeler ici ce que recouvre l'appellation «industrie des services automobiles du Québec». C'est l'ensemble des établissements, des entreprises et des personnes qui, sur le territoire du Québec, travaillent à l'entretien, à la vérification, à l'inspection, à la modification et à la réparation des véhicules routiers, de leurs pièces et de leurs accessoires, ainsi qu'à la vente de pièces, de pneus, d'accessoires et de carburant pour ces véhicules.

Cinq grands métiers s'exercent au sein de cette industrie :

- 1 **le mécanicien de véhicules routiers**, avec les diverses spécialités qui composent ce métier: électromécanique, alignement de roues, transmission automatique, freins, ajustement;
- 2 **le mécanicien de véhicules routiers lourds**, avec les mêmes spécialités;¹

- 3 le carrossier (autrefois appelé «débossueur»);
- 4 le peintre;
- 5 le commis aux pièces.²

1. En ce qui a trait aux mécaniciens de véhicules routiers lourds, l'entrée en vigueur du Règlement proposé par le Rapport final devra attendre que l'industrie soit prête à offrir les services requis, après consultation avec des représentants de cette industrie.

2. Le profil de ce métier est actuellement à l'étude, et sa définition sera établie après consultation auprès des premiers intéressés.

BÂTIR SUR LES ACQUIS

Les recommandations du Comité s'appuient sur un examen objectif de la situation où se trouve actuellement cette industrie. Le Rapport dégage d'abord les acquis des dernières décennies :

- ♦ *La Loi sur les décrets de convention collective* a permis d'assurer un climat sain pour l'exercice des métiers de l'automobile.
- ♦ *Le principe du paritarisme employeurs-salariés* est solidement implanté dans l'industrie québécoise des services automobiles, à travers les *Comités paritaires de l'automobile* (ou CPA).

- ♦ *Le Conseil provincial des Comités paritaires de l'automobile* (ou CPCPA), créé en 1978, a développé la concertation entre les régions. Il a doté l'industrie de précieux instruments : une démarche et un programme de *formation continue* ainsi qu'un régime d'examens provinciaux de *qualification*.

- ♦ *Le projet de Règlement sur la formation et la qualification de la main-d'oeuvre dans les métiers de l'automobile*, que le CPCPA soumettait dès 1984 au Gouvernement, rallie encore un large consensus au sein de l'industrie.

RECOMMANDATION La structure paritaire

Le Comité consultatif provincial de l'industrie des services automobiles recommande que soit conservée la structure paritaire propre à cette industrie et selon laquelle celle-ci s'est développée au Québec au cours des dernières décennies.

LES DÉFIS

D'où viennent donc les problèmes qui pèsent actuellement sur cette industrie? À quels défis celle-ci est-elle confrontée? Le Rapport du Comité consultatif les définit avec lucidité.

Le défi de l'organisation

L'effectif de l'industrie reste très fragmenté. À eux seuls, les sept comités paritaires actuels, qui desservent 75 % de la population québécoise, regroupent environ 8 850 petits ou moyens établissements, employant au total 52 000 personnes. Cet effectif a pour mission de desservir avec professionnalisme toutes les régions d'un territoire immense.

Le défi de la quantité

On comptait au Québec, en 1990, plus de 3,1 millions de véhicules. Ce parc automobile augmente constamment et dans toutes les régions.

Le défi de la technologie

La technologie automobile moderne est frappante à plus d'un titre : par sa complexité, par sa diversité et par la rapidité de son évolution.

Complexe, cette technologie repose désormais sur l'omniprésence de l'électricité, de l'électronique et de l'informatique.

Diverse, cette technologie varie d'une marque à l'autre et d'un modèle à l'autre. Les pays producteurs sont de plus en plus nombreux, qu'ils soient d'Amérique, d'Europe ou d'Asie; si bien que le nombre de marques et de modèles d'automobiles offerts sur le marché s'est considérablement accru au cours des dernières décennies. En 1988, par exemple, trois fournisseurs nord-américains commercialisaient au Canada 87 modèles, et 17 fournisseurs européens ou asiatiques en commercialisaient 79.

Enfin, cette révolution technologique se poursuit à un rythme extrêmement *rapide*. Depuis 1980, on a vu apparaître de nouvelles technologies pour chaque organe et pour chaque système des véhicules : le moteur, l'alimentation en essence et en air, le système d'allumage, le système d'échappement, la transmission de puissance, le système de freinage, le système de direction, la suspension, la structure de l'auto, l'habitacle. De nouveaux matériaux ont également fait leur apparition, et l'on a vu évoluer rapidement l'outillage utilisé dans l'entretien et la réparation des véhicules.

Le défi de la compétence

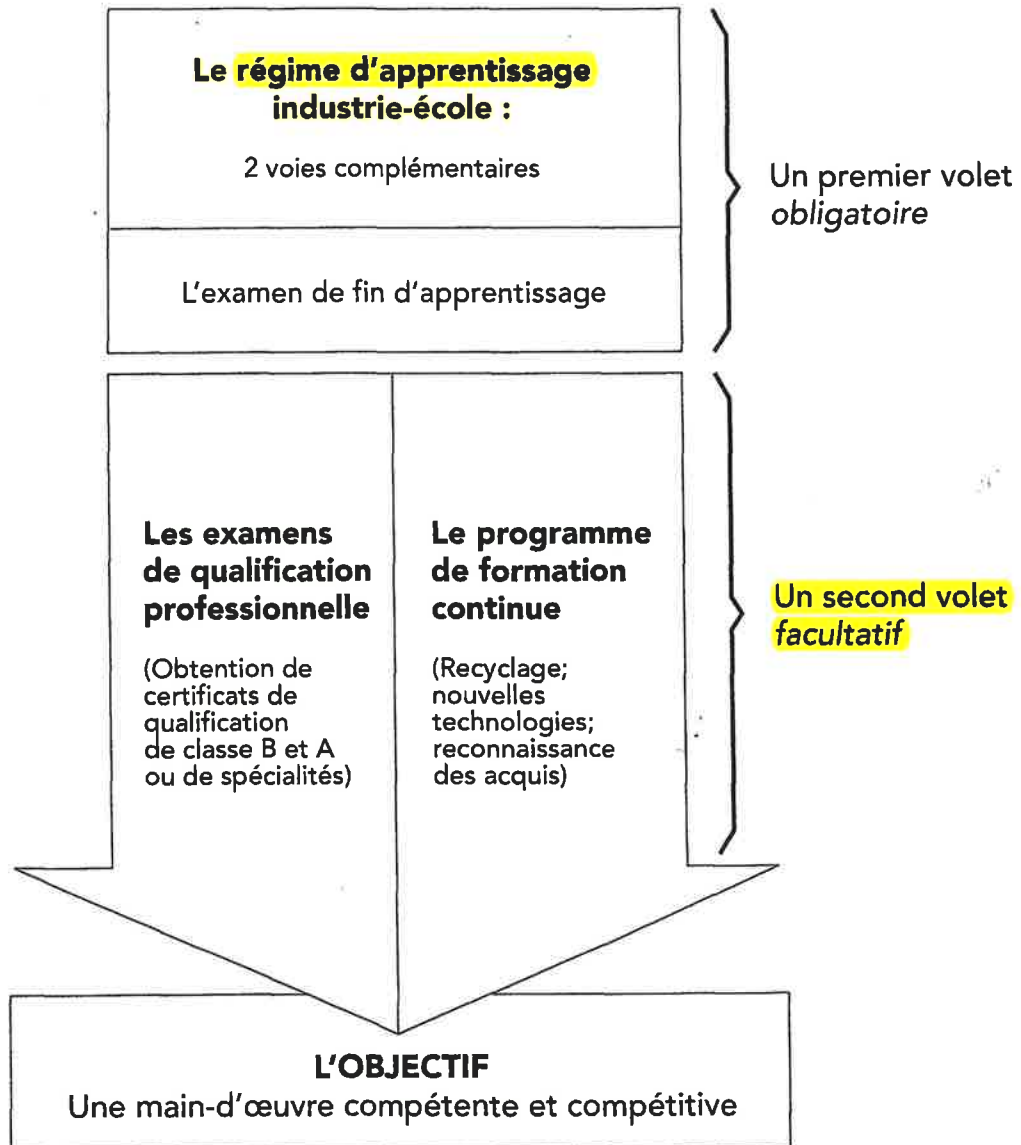
Dans ce contexte, la formation nécessaire à la main-d'oeuvre pour réparer adéquatement les véhicules et assurer leur sécurité devient de plus en plus exigeante. Or, une partie de cette main-d'oeuvre n'a pas reçu cette formation. Et l'industrie québécoise des services automobiles n'a pas, jusqu'à maintenant, déployé assez d'efforts pour attirer les éléments dynamiques des jeunes générations.

Le défi de la concurrence

Même si la plupart des services sont fournis localement, la technologie dont ils dépendent est largement influencée par la mondialisation des marchés.

Le défi de la protection de l'environnement et de la sécurité des consommateurs.

LE SYSTÈME D'APPRENTISSAGE, DE QUALIFICATION ET DE FORMATION CONTINUE



UN NOUVEAU PROJET DE RÈGLEMENT

À partir de son diagnostic, le Comité consultatif formule un nouveau *Projet de Règlement*, destiné à encadrer les démarches de formation et de qualification professionnelles.

Tous les métiers

Devant l'interdépendance des métiers de l'automobile, le Comité juge nécessaire la réglementation de tous ces métiers : le mécanicien de véhicules routiers et le mécanicien de véhicules routiers lourds, le carrossier, le peintre et le commis aux pièces.

Le Comité reporte cependant à plus tard ses recommandations sur le métier de *mécanicien de véhicules routiers lourds*. En effet, le Comité entend consacrer à ce métier une étude spéciale et exhaustive, en compagnie de spécialistes de ce secteur. Un Rapport complémentaire viendra donc préciser les modalités selon lesquelles le nouveau Projet de Règlement provincial s'appliquera au métier de mécanicien de véhicules routiers lourds.

Par ailleurs, le Comité n'a pas encore terminé son étude du métier de *commis aux pièces*. Cette étude débouchera éventuellement sur un Rapport complémentaire, avec ses recommandations propres.

L'apprentissage obligatoire

Pour assurer une main-d'oeuvre de qualité, le nouveau projet de Règlement rendra obligatoire l'apprentissage des métiers par un processus mixte industrie/école. Cet apprentissage s'organisera en étroite liaison avec le ministère de l'Éducation et avec toutes les instances concernées.

Selon une alternance souple, l'apprenti suivra *en milieu scolaire* des cours donnés par des *enseignants spécialisés*, d'une part; d'autre part, *comme salarié*, il travaillera dans l'industrie sous la surveillance d'un *compagnon* dûment accrédité.

Le nouveau Projet de Règlement établit, pour cet apprentissage, diverses modalités d'admission, d'exercice et de contrôle : contrat, carte, carnet et crédits d'apprentissage pour l'apprenti; accréditation pour l'employeur et pour le compagnon; suivi attentif du déroulement de l'apprentissage tant au travail qu'à l'école; examen de fin d'apprentissage, administré selon des critères rigoureux, assorti d'un droit de reprise et couronné par un certificat de qualification.

RECOMMANDATION L'obligation de l'apprentissage

Le Comité consultatif provincial de l'industrie des services automobiles recommande, par son nouveau *Projet de Règlement*, que soient rendus obligatoires, au Québec, l'apprentissage et l'examen de qualification de fin d'apprentissage.

UN NOUVEAU PROJET DE RÈGLEMENT

La qualification professionnelle

Une fois passé l'examen de fin d'apprentissage, aucune autre démarche de formation et de qualification ne sera imposée. Chacun décidera librement de passer l'examen de qualification dans son métier ou sa spécialité : le système devient facultatif.

Le nouveau Projet de Règlement définit les critères d'admissibilité à l'examen de qualification d'un métier ou d'une spécialité, les modalités d'inscription à ces examens, leur contenu, de même que le processus qui régit leur administration et leur évaluation. Le certificat décerné distinguera trois classes : A, B ou C.

Toutes ces dispositions visent trois objectifs :

- 1 La correspondance aux besoins réels de l'industrie.
- 2 L'équité envers tous les candidats.
- 3 Le professionnalisme et la crédibilité auprès du public et de tous les milieux concernés.

La formation continue

Nous avons pu mesurer, au début du présent texte, l'ampleur et la rapidité de la révolution technologique qui transforme l'industrie des services automobiles. Cette révolution, encore plus que dans les autres industries, rend extrêmement urgente la mise à jour des connaissances de la main-d'oeuvre actuelle des services automobiles. Cette main-d'oeuvre a certes reçu une formation de base; mais cette formation date souvent d'avant l'accélération technologique et doit, dans bien des cas, être complétée avant même que la personne puisse aborder l'apprentissage des technologies nouvelles.

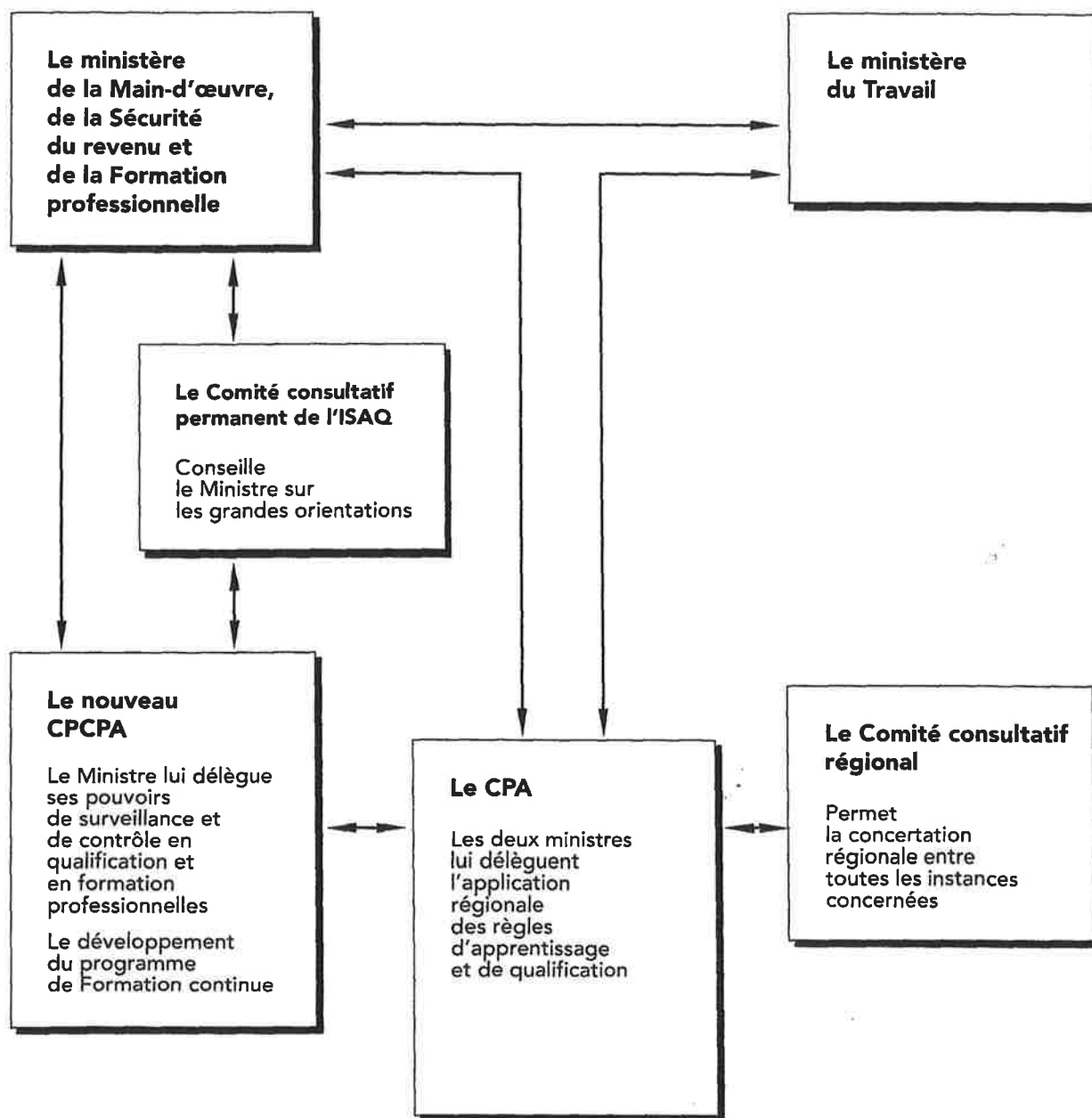
C'est dans cet esprit que l'actuel CPCPA a déjà mis sur pied son Programme de formation continue, en collaboration avec un grand nombre de partenaires : les sept actuels comités paritaires de l'automobile, les Commissions de formation professionnelle, les Centre d'emploi du Canada et l'ensemble des fabricants automobiles, regroupés au sein du Comité d'harmonisation du CPCPA. *L'Électromécanique*, premier cours de ce programme, existe depuis plus de deux ans et a été dispensé à 2750 gens du métier avec un taux de satisfaction de 90%. Le second cours, consacré à *L'Injection électronique*, est dispensé depuis plus d'un an.

Harmoniser entre eux les programmes existants, en assurer la qualité et éviter entre eux les doubles emplois; mettre à profit toutes les ressources existantes, où qu'elles se trouvent; correspondre continûment aux besoins concrets et actuels de la main-d'oeuvre; et offrir le Programme à toutes les personnes qui oeuvrent dans l'industrie - voilà autant d'objectifs qu'on doit poursuivre sans relâche. Cela ne pourra se faire sans une étroite liaison avec tous les ministères concernés : ministère de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle, ministère du Travail, ministère de l'Éducation et ministère de l'Enseignement supérieur et de la science.

RECOMMANDATION La formation continue

Le Comité consultatif provincial de l'industrie des services automobiles recommande que le Programme et la démarche de formation continue mis de l'avant par l'actuel CPCPA soient poursuivis et complétés et deviennent partie intégrante du système provincial de qualification et de formation professionnelles de l'industrie des services automobiles du Québec.

LE SCHÉMA DE FONCTIONNEMENT



LES STRUCTURES ADMINISTRATIVES

Nous avons vu que l'apprentissage, la qualification professionnelle et la formation continue sont trois éléments de solution aux problèmes que vit actuellement l'industrie québécoise des services automobiles. Et leur développement passe par la poursuite et l'amplification de programmes existants. Mais ces programmes ne pourront trouver leur véritables dimensions ni donner leurs pleins effets si l'on n'érige pas, à partir des acquis, de solides structures administratives.

Ces structures devront d'abord être doublement représentatives : *représentatives des multiples intervenants* dans l'industrie et, en même temps, *représentatives de toutes les régions* du Québec.

Ces structures administratives, pour répondre à la fois aux besoins généraux et aux besoins particuliers, devront comporter *un volet provincial et des volets régionaux*.

La structure provinciale

Création d'un Comité consultatif permanent de l'industrie des services automobiles

Le Comité consultatif recommande la création d'un Comité consultatif permanent, chargé de conseiller le ministre de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle, sur toutes les questions relatives à l'industrie des services automobiles du Québec.

Ce Comité comprendra des représentants des associations provinciales d'employeurs, des associations provinciales de salariés, et tous les administrateurs du nouveau CPCPA. S'y ajouteront, mais sans droit de vote, des délégués d'associations et d'organismes divers liés à l'industrie. En feront également partie des représentants des ministères concernés : le ministère de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle, le ministère du Travail, le ministère de l'Éducation et le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Science, Emploi et Immigration Canada.

Élargissement de l'actuel CPCPA

Le Comité consultatif recommande que soit élargie la composition de l'actuel Conseil provincial des comités paritaires de l'automobile, ou CPCPA.

Le Comité consultatif recommande que le ministre de la Main-d'oeuvre délègue à ce nouveau CPCPA ses pouvoirs de surveillance et de contrôle en matière de qualification et de formation professionnelles, ainsi que le mandat de développer le programme de formation continue en liaison avec le ministère de l'Éducation.

Pour vaquer à ces nouvelles obligations, le CPCPA sera doté d'une structure à quatre paliers :

- 1 le Conseil d'administration;
- 2 le Comité exécutif et son groupe de travail;
- 3 les Comités permanents (Contrôle de la qualité, Réglementation, Finances, Apprentissage, Qualification, Formation continue, Harmonisation);
- 4 l'équipe de Coordination générale.

Le conseil d'administration du nouveau CPCPA sera constitué de représentants de tous les CPA régionaux, ainsi que de toutes les associations d'employeurs et de toutes les associations de salariés. De même, pour assurer une communication continue avec les quatre ministères concernés, un représentant de chacun de ceux-ci assistera, à titre d'observateur, aux réunions du nouveau CPCPA.

Les structures régionales

Création de Comités consultatifs régionaux

Le Comité consultatif recommande la création de Comités consultatifs régionaux, où, en plus du CPA régional, seront représentés divers organismes de la région : Commissions scolaires, associations d'employeurs, associations de salariés, Commission de formation professionnelle - et tous autres organismes utiles au bon fonctionnement de l'industrie dans cette région.

Délégation aux actuels CPA régionaux

Le Comité consultatif recommande que le ministère de la Main-d'oeuvre et le ministère du Travail demandent aux actuels CPA régionaux de coopérer dans la réalisation du mandat confié au nouveau CPCPA en matière d'apprentissage, de qualification et de formation continue.

RECOMMANDATION **Le nouveau Projet de Règlement**

Le Comité consultatif provincial de l'industrie des services automobiles du Québec recommande que le Ministre de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle adopte le nouveau *Projet de Règlement sur la Formation et la Qualification professionnelles de la main-d'oeuvre des métiers de l'automobile.*

LE FINANCEMENT

De toute évidence, les mesures inhérentes à cette restructuration alourdiront - les unes provisoirement, les autres de façon permanente - le budget des organismes concernés. C'est pourquoi le Comité consultatif recommande que les cotisations employeurs/salariés soient harmonisées dans tout le territoire. On devra également faire appel aux divers programmes (provinciaux et fédéraux) d'aide à la main-d'oeuvre.

RECOMMANDATION **Le financement**

Le Comité consultatif provincial de l'industrie des services automobiles recommande que le financement des divers programmes à mettre sur pied par l'industrie soit en partie assuré par un système standardisé de cotisation employeur/salarié appliqué à l'ensemble de l'industrie, selon le modèle actuellement en vigueur chez les assujettis ressortissant aux CPA.

LES DISPOSITIONS D'HARMONISATION

L'officialisation du nouveau *Projet de Règlement sur la formation et la qualification de la main-d'oeuvre oeuvrant dans les métiers de l'automobile* obligera les instances concernées à modifier certains articles de lois, de décrets ou de règlements promulgués antérieurement, pour les harmoniser avec les nouvelles dispositions.

CONCLUSION

On le voit, les recommandations du Comité consultatif de l'industrie des services automobiles du Québec s'inscrivent sous le double signe de la continuité et de l'innovation. Avec réalisme et audace, elles tracent la voie de l'avenir. Les organismes déjà en place attendent l'aval du Ministre pour réaliser pleinement l'ensemble des projets proposés et ce, pour le plus grand bien des métiers concernés et du public à servir.

LES SIGNATAIRES DU RAPPORT FINAL

Ont signé le Rapport final tous les membres du Comité consultatif formé par le Ministre de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle - soit, selon l'ordre alphabétique :

Richard Beaulieu
La Fédération démocratique de la métallurgie, des mines et des produits chimiques (CSD)

André Bédard
La Corporation des concessionnaires d'automobiles du Saguenay/Lac Saint-Jean
Membre du c.a. du CPCPA

Roland Courchesne
L'Association des industries de l'automobile du Canada, division du Québec
Membre du c.a. du CPCPA

Denys Demers
Directeur général, La Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec

Jean-Paul Fortin
La Fédération de la métallurgie (CSN)
Membre du c.a. du CPCPA

Guy Galarneau
La Corporation des concessionnaires d'automobiles de Montréal
Membre du c.a. du CPCPA

Marc-André Gariépy,
Président du Comité consultatif
La Fraternité canadienne des cheminots,
Employés des transports et autres ouvriers, Local 511 (FTQ)
Membre du c.a. du CPCPA

Réal Gauvin
Secrétaire du Comité consultatif
Ministère de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle

Jean-Jacques Lefebvre
Porte-parole du Comité consultatif
Coordonnateur du CPCPA

Maurice Levac
Trésorier du Comité consultatif
Secrétaire-trésorier du CPCPA

Maurice Maisonneuve
L'Association des services automobiles du Québec

Robert Miron
L'Association des industries de l'automobile du Canada, division du Québec

Jean Roy
La Fédération démocratique de la métallurgie, des mines et des produits chimiques (CSD)
Membre du c.a. du CPCPA

Léo Saint-Louis,
La Fraternité Canadienne des Cheminots et autres ouvriers (FTQ)

Denis Simard
La Fédération démocratique de la métallurgie, des mines et des produits chimiques (CSD)
Membre du c.a. du CPCPA

Ovila Soucy
La Fédération de la métallurgie (CSN)

Jean-Pierre Voyer
La Corporation des concessionnaires d'automobiles de Québec
Membre du c.a. du CPCPA

Annexe 3

Définitions des métiers qualifiés de l'industrie des services automobiles

MÉTIERS

1. « **Commis aux pièces** » : une personne dont les fonctions sont essentiellement reliées à la distribution ou à la vente de pièces, d'accessoires ou de pneus de véhicules.

Un apprenti commis aux pièces peut effectuer les fonctions de ce métier. Cependant, une personne non qualifiée peut effectuer la vente de pneus et de roues si elle exécute exclusivement ce travail.

2. « **Débosseleur** » : une personne qui effectue des travaux de remise en état, de remise à neuf, de réparation, de modification, d'essai routier, de polissage ou d'entretien de la carrosserie et de ses composantes, la dépose ou la pose de pièces ou d'accessoires nécessaires à l'accomplissement du travail de débosseleur, l'application d'apprêt, le redressement de châssis et les travaux inclus dans la spécialité du spécialiste en ajustement.

Un apprenti débosseleur peut effectuer les travaux de ce métier.

Cependant, une personne non qualifiée peut exécuter des travaux de polissage de véhicules sauf :

- Si le véhicule vient d'être peinturé;
- S'il s'agit d'une intervention de polissage relative à une réparation, laquelle doit être exécutée soit par un débosseleur, soit par un peintre, soit par un débosseleur peintre.

3. « **Mécanicien de véhicule routier** » : une personne qui effectue des travaux de diagnostic, de vérification, de programmation, de réparation, d'inspection, de préparation, de modification, d'essai routier, de remise en état ou d'entretien de systèmes, de toutes les composantes d'un système ou de pièces ainsi que la dépose ou la pose de composantes d'un système ou de pièces d'un véhicule routier y compris les travaux inclus dans l'une ou l'autres des spécialités définies ci-après.

Un apprenti mécanicien peut effectuer les travaux de ce métier.

Cependant, les travaux suivants peuvent aussi être effectués par une personne non qualifiée : l'inspection ou la vérification visuelle seulement, le graissage, la vidange des huiles, l'application d'antirouille, l'équilibrage des roues, l'installation, la réparation, la dépose ou la pose du radiateur du moteur et de ses durites, des amortisseurs, des pneus, des essuie-glaces, des phares, des filtres, des systèmes d'échappement à l'exception de la tubulure d'échappement et l'installation ou le survoltage des accumulateurs d'un véhicule routier. Elle peut effectuer le remplissage de tous les fluides, à l'exception du système de climatisation. Elle peut aussi effectuer la remise à son état initial de l'indicateur de vidange d'huile et de l'indicateur de pression des pneus.

Une personne non qualifiée peut effectuer les travaux énumérés au 3e alinéa uniquement dans la mesure où ces travaux ne requièrent pas la manipulation d'autres pièces ou d'autres composants d'un système.

Le métier de mécanicien de véhicule routier comprend les spécialités suivantes :

- a) « spécialiste en électricité » : tout compagnon qui effectue des travaux de diagnostic, de vérification, de programmation, de réparation, de modification, de remise en état ou d'entretien des systèmes d'allumage, de démarrage, de charge, d'éclairage, d'alimentation, d'antipollution et de climatisation;
 - b) « spécialiste en suspension et alignement de roues » : tout compagnon qui effectue les travaux de diagnostic, de vérification, de programmation, de modification, d'entretien, de mise au point, de remise en état ou de réparation de systèmes de suspension, de direction et de leurs composants;
 - c) « spécialiste en transmission » : tout compagnon qui effectue les travaux de diagnostic, de vérification, de programmation, de modification, d'entretien, de mise au point, de remise en état ou de réparation d'une boîte de vitesse automatique ou manuelle;
 - d) « spécialiste en diesel » : tout compagnon qui effectue des travaux de diagnostic, de vérification, de programmation, de modification, d'entretien, de mise au point, de remise en état ou de réparation d'un moteur diesel ou de ses composants;
4. « **Mécanicien de véhicule routier lourd** » : une personne qui effectue des travaux de diagnostic, de vérification, de programmation, d'inspection, de préparation, de réparation, de modification, d'essai routier, de remise en état ou d'entretien de systèmes, de toutes les composants d'un système ou de pièces ainsi que la dépose ou la pose de composants d'un système ou de pièces d'un véhicule routier lourd ou d'un ensemble de véhicules routiers, y compris les travaux inclus dans les spécialités définies à l'article 3 de la présente annexe.

Un apprenti mécanicien de véhicule routier lourd peut effectuer les travaux de ce métier.

Cependant, les travaux suivants peuvent aussi être effectués par une personne non qualifiée : l'inspection ou la vérification visuelle seulement, le graissage, la vidange des huiles, l'application d'antirouille, l'équilibrage des roues, l'installation, la réparation, la dépose ou la pose du radiateur du moteur et de ses durites, des amortisseurs, des pneus, des essuie-glaces, des phares, des filtres, des systèmes d'échappement à l'exception de la tubulure d'échappement et l'installation ou le survoltage des accumulateurs d'un véhicule routier lourd. De plus, elle peut effectuer le remplissage de tous les fluides, à l'exception du système de climatisation. Elle peut aussi effectuer la remise à son état initial de l'indicateur de vidange d'huile et de l'indicateur de pression des pneus.

Une personne non qualifiée peut effectuer les travaux énumérés au 3^e alinéa uniquement dans la mesure où ces travaux ne requièrent pas la manipulation d'autres pièces ou d'autres composantes d'un système;

5. « **Peintre** » : une personne qui effectue des travaux de préparation des surfaces à peindre, d'application d'apprêt, de peinture ou de polissage sur la carrosserie et ses composantes ou accessoires de carrosserie.

Un apprenti peintre peut effectuer les travaux de ce métier.

Cependant, une personne non qualifiée peut exécuter des travaux de polissage de véhicules sauf :

- Si le véhicule vient d'être peinturé;
- S'il s'agit d'une intervention de polissage relative à une réparation, laquelle doit être exécutée soit par un débosseleur, soit par un peintre, soit par un débosseleur peintre.

6. « **Débosseleur-peintre** » : Une personne qui effectue des travaux de remise en état, de remise à neuf, de réparation, de modification, d'essai routier, de polissage ou d'entretien de la carrosserie et de ses composantes, la dépose ou la pose de pièces ou d'accessoires nécessaires à l'accomplissement du travail de débosseleur-peintre, le redressement de châssis ainsi que la préparation des surfaces à peindre, l'application d'apprêt, de peinture ou de polissage sur la carrosserie et ses composantes ou sur les accessoires de carrosserie, et les travaux inclus dans la spécialité de spécialiste en ajustement mentionnée à l'article 2 de la présente annexe.

Un apprenti débosseleur-peintre peut effectuer les travaux de ce métier.

Cependant, une personne non qualifiée peut exécuter des travaux de polissage de véhicules sauf :

- Si le véhicule vient d'être peinturé;
- S'il s'agit d'une intervention de polissage relative à une réparation, laquelle doit être exécutée soit par un débosseleur, soit par un peintre, soit par un débosseleur peintre.

7. « **Mécanicien de remorque** » : *Une personne dont les fonctions sont essentiellement reliées à l'entretien, la vérification, la réparation, le diagnostic, la programmation, les modifications et/ou la remise en état, des châssis, des membres structurels, des planchers, des systèmes d'attaches, des suspensions et leurs contrôles, des systèmes de freinage, des essieux, des roulements, des roues, des pneus, des systèmes hydrauliques, des systèmes électriques ou électroniques, de la programmation ou du diagnostic des différents systèmes qui font appel à la communication ou à la gestion des éléments de la remorque et/ou de sa cargaison, qui sont nécessaires ou utiles au bon fonctionnement des remorques de véhicules ou des véhicules s'y apparentant tel que défini à l'article 4 du code de la sécurité routière du Québec L.R.Q. chapitre C-24.2 (excluant les véhicules motorisés quels qu'ils soient) tel que défini à l'article 1.01 paragraphe 15 ou 16 de nos décrets.*

Un apprenti mécanicien de remorque peut effectuer des travaux de ce métier.

8. « **Installateur de Systèmes électriques et électroniques ajoutés** » : *Une personne qui effectue des travaux d'installation, de vérification, d'entretien ou de réparation des systèmes électriques et électroniques ajoutés tel que les systèmes audio, les systèmes de sécurité, les systèmes multi-média, les systèmes de télécommunication, des démarreurs à distance, les vitres, toits et serrures électriques et les régulateurs de vitesse.*

Un apprenti installateur de systèmes électriques et électroniques ajoutés peut effectuer les travaux de ce métier.

Un mécanicien de véhicule routier et un mécanicien de véhicule routier lourd peuvent effectuer ce métier.

Une personne non qualifiée peut faire l'installation de garniture, d'enjoliveur, de pare-brise ou de vitre.

* * *