

# ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

**Projet de décret modifiant le Décret sur  
l'industrie des services automobiles  
de la région de Québec**

**Ministère du Travail, de l'Emploi  
et de la Solidarité sociale**

**Le 14 mars 2022**

## **SOMMAIRE EXÉCUTIF**

Cette analyse d'impact porte sur un projet de décret modifiant le Décret sur l'industrie des services automobiles de la région de Québec (chapitre D-2, r. 11), ci-après appelé « Décret ».

Le projet de modification vise à ajouter une définition pour le groupe de mots « ouvrier spécialisé » comme on en trouve dans les autres décrets de l'industrie des services automobiles et à modifier la définition du terme « préposé au service » prévue par le Décret. Il vise, de plus, à abolir les métiers de « soudeur », de « machiniste » et de « bourreleur », puisque ces derniers sont de plus en plus rares dans les établissements visés. La modification n'engendrera pas de coûts supplémentaires ou d'économies pour les entreprises assujetties.

## TABLE DES MATIÈRES

1.	DÉFINITION DU PROBLÈME .....	5
2.	PROPOSITION DU PROJET .....	5
3.	ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES .....	5
4.	ÉVALUATION DES IMPACTS .....	6
4.1.	Description des secteurs touchés.....	6
4.2.	Coûts pour les entreprises.....	7
4.3.	Économies pour les entreprises .....	9
4.4.	Synthèse des coûts et des économies .....	10
4.5.	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies .....	10
4.6.	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et des économies.....	11
4.7.	Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée .....	11
5.	APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI .....	11
6.	PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME) .....	12
7.	COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES .....	12
8.	COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES .....	12
9.	FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION .....	12
10.	CONCLUSION.....	12
11.	MESURES D'ACCOMPAGNEMENT .....	12
12.	PERSONNE(S)-RESSOURCE(S).....	12
13.	ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE.....	13

## **1. DÉFINITION DU PROBLÈME**

Le 17 juin 2021, le ministre du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale a reçu une demande de modification du Décret. Cette demande a été adoptée à l'unanimité par les parties contractantes au Décret le 7 juin 2021. Cette demande vise principalement à ajouter une définition pour le terme « ouvrier spécialisé » et à modifier celle du terme « préposé au service ». Elle vise, de plus, à abolir les métiers de « soudeur », de « machiniste » et de « bourreleur ».

Conformément à la Loi sur les décrets de conventions collectives (chapitre D-2), ci-après appelée « LDCC », le ministre du Travail, de l'Emploi de la Solidarité sociale peut autoriser la publication du projet de décret à la *Gazette officielle du Québec* afin de permettre aux personnes intéressées de faire part de leurs commentaires. À la suite de cette publication et de l'analyse des commentaires reçus, le ministre pourra recommander au Conseil des ministres la publication finale du projet de décret à la *Gazette officielle du Québec*.

## **2. PROPOSITION DU PROJET**

La solution proposée vise à définir le métier d'ouvrier spécialisé et le taux de salaire correspondant à ce métier ainsi qu'à revoir la définition de « préposé au service » et de « compagnon ». Ces modifications ont pour objectifs d'actualiser les fonctions du préposé au service pour rendre la définition conforme aux pratiques actuelles et de retirer les métiers mentionnés dans la définition de « compagnon » pour lesquels le Comité paritaire n'émet plus de certificats de qualification, à savoir : soudeur, machiniste et bourreleur. Il prévoit également que, pour chaque année d'apprentissage, l'apprenti n'est plus tenu de suivre les cours théoriques prévus dans un programme de formation reconnu par le Comité paritaire pour être admis à un examen de qualification.

## **3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES**

Le Décret est déjà en vigueur et le projet de décret, tel qu'il est proposé, n'occasionnera pas d'augmentation de coûts pour les entreprises visées. Ainsi, l'analyse des options non réglementaires n'est pas pertinente.

En revanche, l'option réglementaire est pertinente, puisqu'un décret de convention collective est un règlement adopté en vertu de la Loi sur les décrets de convention collective (LDCC). Il concerne principalement les conditions de travail applicables aux personnes salariées dans des champs d'application professionnels et territoriaux déterminés.

Le régime québécois des décrets de conventions collectives est volontaire en ce sens que ceux-ci résultent d'une demande conjointe des parties contractantes patronale et syndicale souhaitant étendre l'application de certaines conditions de travail à l'ensemble de leur secteur d'activité, sur un territoire spécifique. Dans le cas présent, il s'agit d'une initiative des parties contractantes patronale et syndicale.

## 4. ÉVALUATION DES IMPACTS

### 4.1. Description des secteurs touchés

#### a) Secteur touché : industrie des services automobiles

- Grossistes-marchands de véhicules automobiles et de pièces et d'accessoires de véhicules automobiles (code SCIAN 415<sup>1</sup>);
- Concessionnaires de véhicules et de pièces automobiles (code SCIAN 441);
- Stations-service (code SCIAN 447);
- Réparation et entretien de véhicules automobiles (code SCIAN 8111).

#### b) Nombre d'entreprises touchées :

- PME : 753<sup>2</sup>                      Grandes entreprises : 0                      Total : 753

#### c) Caractéristiques additionnelles du secteur touché :

- Nombre de personnes touchées : 6810<sup>3</sup> salariés seront touchés par la modification du Décret;
- Production annuelle au Québec (en \$)<sup>4</sup> : en 2020, les valeurs ajoutées des trois sous-secteurs et du groupe considérés dans cette analyse d'impact sont les suivantes<sup>5</sup> :
  - grossistes-marchands de véhicules automobiles et de pièces et d'accessoires de véhicules automobiles (code SCIAN 415) : 1,4 G\$, soit 0,4 % du PIB du Québec,
  - concessionnaires de véhicules et de pièces automobiles (code SCIAN 441) : 3,4 G\$, soit 1,0 % du PIB du Québec,
  - stations-service (code SCIAN 447) : 1,0 G\$, soit 0,3 % du PIB du Québec,
  - réparation et entretien de véhicules automobiles (code SCIAN 8111) : il s'agit d'un groupe du secteur « Autres services » (sauf les administrations publiques), dont le PIB est évalué à 6,8 G\$ (code SCIAN 81), soit 1,9 % du PIB du Québec;

---

1. Le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) est un système de classification des industries qui vise à fournir des définitions communes de la structure industrielle au Canada, au Mexique et aux États-Unis. Les codes SCIAN s'appliquent à toutes les activités économiques et possèdent une structure hiérarchique.

2. Ces données proviennent du Rapport annuel 2021 du Comité paritaire des services automobiles de la région de Québec.

3. Ces données proviennent du Rapport annuel 2021 du Comité paritaire des services automobiles de la région de Québec..

4. Il s'agit ici de la production annuelle de l'ensemble du Québec et non de celle de la région de Québec.

5. Selon les données de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), [Produit intérieur brut par industrie au Québec, Septembre 2021](#).

- De 2019 à 2020, on a enregistré, au Québec, une hausse du nombre de postes vacants pour certains types d'emplois prédominants dans l'industrie des services automobiles<sup>6</sup> :
  - hausse de 21,4 % des postes vacants de mécaniciens/mécaniciennes de véhicules automobiles (CNP 7327),
  - hausse de 34,6 % des postes vacants de mécaniciens/mécaniciennes et réparateurs/réparatrices de véhicules automobiles, de camions et d'autobus (CNP 7321).

## 4.2. Coûts pour les entreprises

Contrairement aux autres décrets sur l'industrie des services automobiles, la définition du terme « ouvrier spécialisé » est absente du Décret sur l'industrie des services automobiles de la région de Québec. Ce projet de décret vise donc à définir ce terme. L'ajout de ce métier n'aura pas d'impact sur la masse salariale des entreprises assujetties au Décret. En effet, tous les salariés qui deviendraient ouvrier spécialisé sont titulaires d'une carte de compétence et demeureront rémunérés au même taux salarial. Les tâches prévues à ce métier sont simples et ne nécessitent pas l'expertise d'un apprenti ou d'un compagnon. La création de ce métier permettra d'améliorer l'organisation du travail de plusieurs ateliers mécaniques, plus particulièrement ceux spécialisés en installation d'accessoires pour véhicules.

Ce projet de décret vise également à abolir les métiers de soudeur, de machiniste et de bourreleur. Il ne reste que 23 salariés qui occupent encore ces métiers. Ces derniers sont tous rémunérés à un taux plus élevé que le taux minimum prévu par le Décret. Ceux qui détiennent des cartes de compétence et qui continuent à exécuter les fonctions liées à ce métier continueront de recevoir le salaire auquel ils ont droit présentement. L'abolition de ces métiers n'aura donc pas d'impact sur la masse salariale des entreprises.

Enfin, la modification de la définition du terme « préposé au service » ne vise qu'à rendre la définition conforme aux pratiques actuelles. Cette modification apportée au Décret n'engendre pas d'impact financier pour les entreprises assujetties, puisqu'elle ne fait que réglementer les pratiques actuelles de ces entreprises.

---

<sup>6</sup> Statistique Canada, [Tableau 14-10-0328-01 Postes vacants, proportion des postes vacants et moyenne du salaire horaire offert selon certaines caractéristiques, données trimestrielles non désaisonnalisées.](#)

<sup>7</sup> La Classification nationale des professions (CNP) regroupe les emplois en fonction des postes et du genre de travail effectué.

TABLEAU 1

**Coûts directs liés à la conformité aux règles**

(en milliers de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Dépenses en capital (acquisition d'un terrain, d'une machinerie, d'un système ou d'un équipement informatique, construction ou modification d'un bâtiment, etc.)	0	0
Coûts de location d'équipement	0	0
Coûts d'entretien et de mise à jour des équipements	0	0
Dépenses en ressources humaines (consultants, employés, gestionnaires, etc.)	0	0
Coûts pour les ressources spécifiques (ex. : trousse, outils, publicité, etc.)	0	0
Autres coûts directs liés à la conformité	0	0
<b>TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

TABLEAU 2

**Coûts liés aux formalités administratives**

(en milliers de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts de production, de gestion et de transmission des rapports, des enregistrements, des registres et des formulaires d'autorisation	0	0
Dépenses en ressources externes (ex. : consultants)	0	0
Autres coûts liés aux formalités administratives	0	0
<b>TOTAL DES COÛTS LIÉS AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

TABLEAU 3

**Manques à gagner**  
(en milliers de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Diminution du chiffre d'affaires	0	0
Autres types de manques à gagner	0	0
<b>TOTAL DES MANQUES À GAGNER</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

TABLEAU 4

**Synthèse des coûts pour les entreprises**  
(en milliers de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts directs liés à la conformité aux règles	0	0
Coûts liés aux formalités administratives	0	0
Manques à gagner	0	0
<b>TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### 4.3. Économies pour les entreprises

Ce projet de décret n'entraîne aucune économie pour les entreprises assujetties.

TABLEAU 5

**Économies pour les entreprises**  
(en milliers de dollars)

	Période d'implantation	Économies par année (récurrentes)
<b>ÉCONOMIES LIÉES À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES</b>	0	0
Économies liées à l'achat d'équipements moins coûteux		
<b>ÉCONOMIES LIÉES AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES</b>	0	0
Économies associées à la réduction de la production, de la gestion et de la transmission des rapports, des enregistrements, des registres et des formulaires d'autorisation		
Réduction des dépenses en ressources externes (ex. : consultants)	0	0
Réduction d'autres coûts liés aux formalités administratives	0	0
<b>TOTAL DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### 4.4. Synthèse des coûts et des économies

L'ensemble des modifications proposées n'engendre aucune retombée sur les coûts et aucune économie pour les entreprises assujetties par le Décret.

TABLEAU 6

**Synthèse des coûts et des économies**  
(en milliers de dollars)

	Période d'implantation	Coûts ou économies par année (récurrents)
Total des coûts pour les entreprises	0	0
Total des économies pour les entreprises	0	0
<b>COÛT NET POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### 4.5. Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

Aucune hypothèse n'a été formulée, puisqu'aucun coût ni aucune économie n'est engendré par le projet de décret.

#### 4.6. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et des économies

Les parties contractantes<sup>8</sup> ont déposé la demande du projet de décret modifiant le Décret sur l'industrie des services automobiles de la région de Québec. Les associations représentant la partie patronale et celles représentant la partie syndicale ont accepté à l'unanimité les modifications présentées dans la demande. Concernant les parties prenantes, mentionnons que la période de publication préalable du projet de décret à la *Gazette officielle du Québec*, d'une durée de 45 jours, permet à ces dernières, à l'instar de toute personne intéressée, de formuler des commentaires.

#### 4.7. Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

Le projet de décret modifiant le Décret proposé par les parties permet, par l'ajout de la classe d'emploi d'ouvrier spécialisé, aux salariés qui ne détiennent pas de carte de compétence d'effectuer des tâches plus variées. La diversification des tâches favorise l'acquisition d'expérience utile pour l'obtention d'une carte de compétence.

### 5. APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI

Le projet de décret modifiant le Décret n'a pas d'impact sur l'emploi.

#### Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi

Appréciation <sup>(1)</sup>	Nombre d'emplois touchés
<b>Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le ou les secteurs touchés)</b>	
	500 et plus
	100 à 499
	1 à 99
<b>Aucun impact</b>	
√	0
<b>Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le ou les secteurs touchés)</b>	
	1 à 99
	100 à 499
	500 et plus
<b>Analyse et commentaires :</b> Aucun.	

<sup>8</sup>. Les associations représentant la partie patronale sont les suivantes : Corporation Mobilis, l'Association des industries de l'automobile du Canada, l'Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec, l'Association des marchands Canadian Tire du Québec et du Mouvement carrossier Québec (M.C.Q.). Les associations représentant la partie syndicale sont le Syndicat national des employés de garage du Québec inc. et UNIFOR, section locale 1044.

## **6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)**

Le projet de décret ne comporte pas de dispositions particulières modulées pour tenir compte de la taille des entreprises. Le salaire et les conditions de travail sont les mêmes dans toutes les entreprises visées par le Décret, quelle que soit leur taille.

## **7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES**

La proposition de modification du Décret n'a pas d'incidence sur la compétitivité des entreprises.

## **8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES**

La demande de modification du Décret n'a pas de répercussion sur la libre circulation des personnes, des biens, des services ou des investissements entre le Québec et l'Ontario. Ainsi, on n'observe aucune conséquence à cet égard.

## **9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION**

Les règles ont été formulées dans le respect du principe de transparence, dans la mesure où les associations représentant la partie patronale et celles représentant la partie syndicale ont été consultées dans le cadre du projet de décret.

## **10. CONCLUSION**

Cette demande de modification permettra au Comité paritaire d'ajouter une classe d'emploi d'ouvrier spécialisé, telle qu'on en trouve dans les autres décrets sur l'industrie des services automobiles. La modification de la définition du terme « préposé au service » permet de rendre cette définition conforme aux pratiques actuelles, tout comme celle du terme « compagnon » permet de rendre compte de la suppression des métiers de soudeur, de machiniste et de bourreleur. Ces modifications n'engendreront pas d'impact financier pour les entreprises assujetties ni d'impact sur l'emploi. Elles ne font que réglementer les pratiques actuelles des entreprises assujetties.

## **11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT**

Le Comité paritaire désignera des inspecteurs/inspectrices qui veilleront à l'application des clauses prévues par le projet de décret. Ces personnes seront payées au moyen de prélèvements sur la masse salariale des entreprises assujetties par le Décret.

## **12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)**

Service à la clientèle du Secteur du travail  
Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale  
Téléphone : 1 800 643-4817

### 13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

<b>1</b>	<b>Responsable de la conformité des AIR</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la <b>conformité des AIR</b> ?	X	
<b>2</b>	<b>Sommaire exécutif</b>	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	X	
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	X	
<b>3</b>	<b>Définition du problème</b>	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État ?	X	
<b>4</b>	<b>Proposition du projet</b>	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	X	
<b>5</b>	<b>Analyse des options non réglementaires</b>	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires?	X	
<b>6</b>	<b>Évaluations des impacts</b>		
<b>6.1</b>	<b>Description des secteurs touchés</b>	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	X	
<b>6.2</b>	<b>Coûts pour les entreprises</b>		
<b>6.2.1</b>	<b>Coûts directs liés à la conformité aux règles</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts <sup>9</sup> directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	X	
<b>6.2.2</b>	<b>Coûts liés aux formalités administratives</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts <sup>2</sup> liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	X	
<b>6.2.3</b>	<b>Manques à gagner</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts <sup>2</sup> associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	X	
<b>6.2.4</b>	<b>Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce le tableau synthèse des coûts <sup>2</sup> pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	X	
<b>6.3</b>	<b>Économies pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies <sup>2</sup> pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	X	
<b>6.4</b>	<b>Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé au document d'analyse?	X	
<b>6.5</b>	<b>Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	X	
<b>6.6</b>	<b>Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	X	

<sup>9</sup>. S'il n'y a ni coûts ni économies, l'estimation est considérée être à 0 \$.

<b>6.7</b>	<b>Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies dans le cas du projet de loi ou du projet de règlement</b>	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	X	
	Au préalable : <input type="checkbox"/> (cocher)		
	Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale <input checked="" type="checkbox"/> (cocher)		
<b>6.8</b>	<b>Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	X	
<b>7</b>	<b>Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi</b>	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	X	
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	X	
<b>8</b>	<b>Petites et moyennes entreprises (PME)</b>	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou dans le cas contraire est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	X	
<b>9</b>	<b>Compétitivité des entreprises</b>	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	X	
<b>10</b>	<b>Coopération et harmonisation réglementaires</b>	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	X	
<b>11</b>	<b>Fondements et principes de bonne réglementation</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	X	
<b>12</b>	<b>Mesures d'accompagnement</b>	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	X	