

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

**Projet de Décret sur le personnel de
l'industrie de la signalisation routière
du Québec**

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

19 janvier 2022

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Cette analyse d'impact porte sur la mise en place d'un nouveau décret de convention collective, soit le Décret sur le personnel de l'industrie de la signalisation routière du Québec. Ce dernier provient de l'initiative conjointe de l'Association Québécoise des Entrepreneurs en Infrastructure (AQEI) pour la partie patronale d'une part et du Syndicat des Métallos, section locale 8922 pour la partie syndicale, d'autre part.

Il s'agit principalement de transférer une partie du champ d'application professionnel du Décret sur les agents de sécurité (RLRQ c. D-2, r-1) vers le Décret sur le personnel de l'industrie de la signalisation routière du Québec. Le Comité paritaire des agents de sécurité adhère également à cette démarche.

Le projet de décret ne présente potentiellement que de faibles charges supplémentaires estimées à un maximum de 33 900 \$ pour l'ensemble des entreprises visées par le Décret et n'affecte pas le niveau d'emploi au Québec.

En s'adaptant aux spécificités et aux besoins de l'industrie de la signalisation routière du Québec, le projet de décret permet notamment la prise en charge, de façon paritaire, de ce secteur d'activité économique et maintient les conditions de travail des salariés concernés.

TABLE DES MATIÈRES

1.	DÉFINITION DU PROBLÈME	5
2.	PROPOSITION DU PROJET	5
3.	ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES	6
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.....	10
4.4.	Synthèse des coûts et des économies.....	10
4.5.	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	11
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.....	13
11.	MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	13
12.	PERSONNE(S)-RESSOURCE(S).....	13
13.	LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE	14

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Le 11 mai 2020, l'Association Québécoise des Entrepreneurs en Infrastructure (AQEI) et le Syndicat des Métallos, section locale 8922 (FTQ) (Syndicat des Métallos) ont transmis au ministre une demande d'adoption d'un décret de convention collective propre à l'industrie de la signalisation routière du Québec. Les activités de l'industrie de la signalisation routière sont actuellement couvertes par le Décret sur les agents de sécurité (chapitre D-2, r.1).

Comme le prévoit la Loi sur les décrets de convention collective (chapitre D-2), le projet de décret devra être publié à la *Gazette officielle du Québec* (GOQ) afin de permettre aux personnes intéressées d'émettre des commentaires. À l'expiration d'un délai de 45 jours à compter du jour de la publication à la GOQ, le ministre du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale pourra recommander au Conseil des ministres de prendre ledit projet de décret pour la publication finale à la GOQ.

La demande d'adoption du décret est à l'origine du projet de décret qui est l'objet de la présente analyse d'impact réglementaire (AIR).

2. PROPOSITION DU PROJET

La solution proposée vise à créer le décret sur le personnel de l'industrie de la signalisation routière du Québec.

Les activités de l'industrie de la signalisation routière sont actuellement couvertes par le Décret sur les agents de sécurité (RLRQ c. D-2, r-1). La création d'un décret propre à cette industrie nécessiterait la modification du Décret sur les agents de sécurité pour en soustraire les activités de signalisation routière et l'adoption d'un nouveau décret de convention collective visant ces mêmes activités.

Le nouveau décret s'appliquerait aux travaux de signalisation routière exécutés au Québec et concernerait les tâches suivantes :

- l'installation, l'opération, le déplacement, le démantèlement, l'entretien et le maintien des équipements de signalisation et de gestion de la circulation;
- l'installation, l'opération, le déplacement, le démantèlement, l'entretien et le maintien des dispositifs de retenue et des autres équipements utilisés pour la protection des usagers de la route et des travailleurs;
- la conduite d'un véhicule auquel est fixé un atténuateur d'impact;
- la conduite d'un véhicule d'accompagnement;
- la patrouille, la surveillance et l'escorte;
- le travail de signaleur routier.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Le projet de décret proposé est principalement constitué du transfert d'une partie du champ d'application professionnel du Décret sur les agents de sécurité et n'occasionne pas d'augmentation déraisonnable des coûts pour les entreprises visées par le présent projet de décret. 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 salariés dans des champs d'application professionnels et territoriaux déterminés.

Le régime québécois des décrets de convention collective est volontaire et, dans le présent cas, il s'agit d'une initiative des parties patronale et syndicale contractantes.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

a) **Secteur touché** : L'industrie de la signalisation routière sur les chantiers routiers du Québec.

Il n'y a pas de statistiques sur la production annuelle de l'industrie de la signalisation routière. Elle représente toutefois une très faible part de l'industrie de la construction des routes, des rues et des ponts (code SCIAN 237310¹).

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

- PME : 65² entreprises spécialisées en plus d'au moins une agence de sécurité.
- Grandes entreprises : aucune

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

Le nombre de salariés actifs recensés dans les 65 entreprises spécialisées dans la signalisation routière varie entre 1 607 et 2 930 travailleurs selon le mois, pour une moyenne de 2 335 employés actifs par mois, de mai 2020 à avril 2021³.

Dans les entreprises syndiquées où il s'avère probable que des activités liées à l'industrie de la signalisation soient effectuées (agences de sécurité et entreprises spécialisées dans l'industrie de la signalisation routière), 43 conventions collectives ont été recensées (1 460 salariés syndiqués)⁴. Il y a 39 conventions collectives dans le secteur, plus général, des agences de sécurité où 821 salariés peuvent effectuer des tâches liées à la signalisation routière.

1. Les données pour un code SCIAN à six chiffres ne sont disponibles que par commande spéciale auprès de Statistique Canada.

2. Ces données proviennent d'un fichier de données fourni par le Comité paritaire des agents de sécurité.

3. Voir note 2.

4. Nombre de salariés mentionné sur le certificat de dépôt des conventions collectives.

4.2. Coûts pour les entreprises

Les salaires prévus par le projet de décret sur le personnel de l'industrie de la signalisation routière du Québec sont les mêmes que ceux prévus par le Décret sur les agents de sécurité. Ainsi, il n'y aura pas d'impact sur la masse salariale des entreprises employant des salariés visés par le projet de décret. Cependant, le projet de décret prévoit que le nombre d'heures requis pour atteindre la permanence sera de 300 heures comparativement à 480 dans le cas du Décret sur les agents de sécurité.

L'acquisition de la permanence implique une contribution de l'employeur de 10 cents l'heure travaillée par le salarié permanent à un REER collectif. Pour les salariés qui n'ont pas acquis la permanence (catégorie A03 dans le Décret sur les agents de sécurité), les données fournies par le Comité paritaire nous indiquent que les salariés de la catégorie A03 qui sont signaleurs routiers n'auraient besoin de travailler qu'entre 3,9 et 6,9 heures par semaine pour cumuler 480 heures entre leur date d'embauche et la date prévue d'entrée en vigueur du Décret prévue en février 2023.

Puisque ces salariés travaillent en moyenne 23,8 heures par semaine⁵, il apparaît que ces derniers auront certainement cumulé 480 heures ou plus s'ils sont encore en fonction au moment de l'entrée en vigueur du Décret. En se basant sur cette moyenne de 23,8 heures par semaine, seuls les nouveaux salariés embauchés au-delà de la mi-septembre 2022 pourraient ne pas cumuler 480 heures au début de février 2023, ce qui entraînerait un coût supplémentaire d'un maximum de 18 \$ par salarié (180 heures x 10 cents). De plus, les nouveaux salariés qui obtiendront la permanence à la suite de l'entrée en vigueur du Décret profiteront plus rapidement de l'accès aux congés de maladie. Les coûts supplémentaires pour les employeurs se chiffreront alors à un maximum d'environ 70 \$ par salariés (180 heures x le taux minimum prévue au décret de 19,49 \$ incluant la prime de 50 cents x 2 %).

Afin d'évaluer les coûts potentiels pour l'ensemble des entreprises assujetties au Décret, on pose l'hypothèse que le nombre de salariés embauchés entre la mi-septembre 2022 et l'entrée en vigueur du Décret sera le même qu'au cours des mois d'octobre 2020 à janvier 2021⁶.

En multipliant le nombre de salariés embauchés pendant cette période par les coûts unitaires de 18 \$ et de 70 \$, on obtient un coût potentiel maximal de l'ordre de 33 900 \$, soit environ 510 \$ par entreprise assujettie.

5. Selon les données du Rapport annuel 2020 du Comité paritaire des agents de sécurité.

6. Selon les données fournies par le Comité paritaire des agents de sécurité.

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	33,9 \$
Coûts pour les ressources spécifiques (ex. : trousse, outils, publicité, etc.)	0	0
Autres coûts directs liés à la conformité	0	0
TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	0	33,9 \$

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
TOTAL DES COÛTS LIÉS AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES	0	0

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
TOTAL DES MANQUES À GAGNER	0	0

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	33,9 \$
Coûts liés aux formalités administratives	0	0
Manques à gagner	0	0
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	0	33,9 \$

4.3. Économies pour les entreprises

Ce projet de décret n'entraîne pas d'économies pour les entreprises assujetties.

TABLEAU 5

Économies pour les entreprises

(en milliers de dollars)

	Période d'implantation	Économies par année (récurrentes)
ÉCONOMIES LIÉES À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	0	0
Économies liées à l'achat d'équipements moins coûteux		
ÉCONOMIES LIÉES AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES	0	0
Économies associées à la réduction de la production, de la gestion et de 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
TOTAL DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES	0	0

4.4. Synthèse des coûts et des économies

L'ensemble des modifications proposées n'engendre, pour les entreprises visées, aucune augmentation de la masse salariale des salariés concernés. Cependant, des coûts potentiels maximums de 33 900 \$ découleront d'un accès plus rapide à la permanence pour les nouveaux salariés.

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	33,9 \$
Total des économies pour les entreprises	0	0
COÛT NET POUR LES ENTREPRISES	0	33,9 \$

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

L'hypothèse utilisée pour estimer le nombre de nouveaux salariés profitant d'un accès plus rapide à la permanence démontre que cette demande de modification du Décret n'engendre que très peu d'impact sur les coûts des entreprises assujetties et n'entraîne pas d'économies pour les entreprises assujetties.

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

Les parties contractantes syndicales et patronales⁷ qui ont déposé la demande d'adoption du Décret ont accepté à l'unanimité les modifications au Décret présentées dans la demande.

4.7. Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée

Le projet de décret proposé par les parties permet de mieux répondre aux particularités de l'industrie de la signalisation routière du Québec.

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

On estime que le projet de décret sur le personnel de l'industrie de la signalisation routière du Québec n'aura pas d'impact sur l'emploi, car tous les employeurs visés par le Décret seront soumis aux mêmes exigences. De plus, aucun impact sur l'emploi n'est envisagé puisque le projet de décret vise principalement le transfert d'une partie du champ d'application professionnel du Décret sur les agents de sécurité (RLRQ c. D-2, r-1) vers le Décret sur le personnel de l'industrie de la signalisation routière du Québec.

⁷ L'association formant le groupe représentant la partie patronale est l'Association Québécoise des Entrepreneurs en Infrastructure (AQEI). L'association représentant la partie syndicale est le Syndicat des Métallos, section locale 8922 (FTQ)

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

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

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 grille de rémunération proposée par le projet de décret est identique à celle prévue au Décret sur les agents de sécurité. Le projet de décret n'affecterait donc pas la compétitivité des entreprises québécoises ni la position du Québec au regard de l'étranger, d'autant plus que ce type de service n'est pas exportable.

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.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Les règles ont été formulées en respectant le principe de transparence, considérant que les associations formant le groupe représentant la partie patronale et celui représentant la partie syndicale ont été consultées dans le cadre du projet de décret.

10. CONCLUSION

L'analyse du projet de décret sur le personnel de l'industrie de la signalisation routière du Québec permet de conclure qu'il présente une faible charge potentielle, d'environ 33 900 \$, pour les entreprises visées et qu'il n'affecte pas le niveau d'emploi au Québec. Le projet de décret permet la prise en charge, de façon paritaire et volontaire, de ce secteur d'activité et maintient les conditions de travail des salariés qui seront assujettis par le nouveau Décret. Il permet aussi de mieux répondre aux particularités et aux besoins de l'industrie de la signalisation routière du Québec.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Aucune mesure d'accompagnement liée à la présente demande de modification du Décret n'est prévue.

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

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR ?	X	
2	Sommaire exécutif	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	
3	Définition du problème	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	
4	Proposition du projet	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	X	
5	Analyse des options non réglementaires	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	
6	Évaluations des impacts		
6.1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	X	
6.2	Coûts pour les entreprises		
6.2.1	Coûts directs liés à la conformité aux règles	Oui	Non
	Est-ce que les coûts ⁸ directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts ² liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts ² associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.4	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce le tableau synthèse des coûts ² pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	X	
6.3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies ² pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	X	
6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	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	
6.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	X	
6.6	Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies	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	

⁸. S'il n'y a ni coûts ni économies, l'estimation est considérée être à 0 \$.

6.7	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	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)		
6.8	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	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	
7	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	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	
8	Petites et moyennes entreprises (PME)	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	
9	Compétitivité des entreprises	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	X	
10	Coopération et harmonisation réglementaires	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	
11	Fondements et principes de bonne réglementation	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	
12	Mesures d'accompagnement	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	