

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

**Projet de modification du
Décret sur l'industrie des services
automobiles de la région de Montréal**

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

29 mai 2020

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Cette analyse d'impact porte sur un projet de modification du Décret sur l'industrie des services automobiles de la région de Montréal (chapitre D-2, r. 10), ci-après appelé « Décret ». Ce projet vise à intégrer au Décret certaines modifications apportées en 2018 à la Loi sur les normes du travail (chapitre N-1.1), ci-après « LNT ».

Les modifications portant sur l'intégration des changements aux normes du travail n'engendreront aucun nouveau coût pour les entreprises, puisqu'il s'agit de rendre le Décret conforme à des règles d'ordre public déjà applicables édictées par la Loi sur les normes du travail¹.

De plus, l'article 9.11 du Décret précise que les dispositions du décret ne doivent pas être inférieures à celles qui sont prévues dans la LNT. Ainsi, les modifications proposées dans la présente demande ne font que confirmer des modifications déjà appliquées. En pratique, les salariés visés sont déjà soumis aux modifications à la Loi sur les normes du travail.

1. L'analyse d'impact réglementaire concernant les changements aux normes du travail (anciennement le Projet de loi 176) montre que l'adoption des changements à la loi occasionnerait pour les entreprises québécoises des coûts récurrents et non récurrents estimés entre 611,7 et 695,5 M\$.

TABLE DES MATIÈRES

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

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Lors de l'assemblée du conseil d'administration du Comité paritaire de l'industrie des services automobiles de la région de Montréal (Comité paritaire), tenue le 14 mai 2019, les parties contractantes ont adopté à l'unanimité une résolution visant à modifier le Décret. Cette demande de modification vise à y intégrer certaines des nouvelles dispositions de la LNT. Le 9 juillet 2019, les parties contractantes ont aussi adopté à l'unanimité une résolution visant à abroger le paragraphe 1°d) de l'article 2.01. Les 15 mai et 19 juillet 2019, les demandes de modification ont été transmises au ministre du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale par la directrice générale du Comité paritaire.

2. PROPOSITION DU PROJET

La solution proposée répond à la demande acheminée par le Comité paritaire. Le ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale propose que le projet de décret soit 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 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.

Ce projet de décret propose d'intégrer certaines des nouvelles dispositions de la LNT au Décret.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

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

En revanche, l'analyse de l'option réglementaire est pertinente, puisqu'un décret de convention collective est un règlement adopté en vertu de la Loi sur les décrets de conventions collectives. Il concerne principalement les conditions de travail applicables aux salariés dans des champs d'application professionnels 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 : industrie des services automobiles

- Grossistes-marchands de véhicules automobiles et de pièces et d'accessoires de véhicules automobiles (code SCIAN 415²);
- 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 : 2 079³ Grandes entreprises : 0 **Total** : 2 079

c) Caractéristiques additionnelles du secteur touché :

- Nombre de salarié⁴ touchés par la modification du décret : 13 435 ;
- Production annuelle au Québec (en \$)⁵ : en 2019, les valeurs ajoutées des trois sous-secteurs et du groupe considérés dans cette analyse d'impact sont les suivantes⁶ :
 - grossistes-marchands de véhicules automobiles et de pièces et d'accessoires de véhicules automobiles (code SCIAN 415) : 1,9 G\$,
 - concessionnaires de véhicules et de pièces automobiles (code SCIAN 441) : 3,9 G\$,
 - stations-service (code SCIAN 447) : 1,1 G\$,
 - 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 8,1 G\$ (code SCIAN 81), selon les données de 2019, de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ);
- Part du secteur dans le PIB du Québec (en %) : le sous-secteur des « Grossistes-marchands de véhicules automobiles et de pièces et d'accessoires de véhicules automobiles » (code SCIAN 415) représente 0,5 % du PIB du Québec pour l'année 2019. Le sous-secteur « Concessionnaires de véhicules automobiles et de pièces automobiles » (code SCIAN 441) représente, quant à lui, 1,0 %, alors que le sous-secteur des « Stations-service » (code SCIAN 447) représente 0,3 %;

2. 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 du SCIAN s'appliquent à toutes les activités économiques et possèdent une structure hiérarchique.

3. Ces données proviennent du Rapport annuel 2019 du Comité paritaire des services automobiles de la région de Montréal.

4. Dans ce document, l'emploi du masculin se veut inclusif et désigne tant les femmes que les hommes.

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

6. Selon les données de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), *Produit intérieur brut par industrie au Québec*, 2019, publiées sur son site Internet.

- De 2015 à 2018, on a enregistré, au Québec, une hausse du nombre de postes vacants pour certains types d'emplois prédominants dans l'industrie des services automobiles⁷ :
 - hausse de 165 % de postes vacants pour les mécaniciens/mécaniciennes de véhicules automobiles (CNP 732⁸),
 - hausse de 233 % de postes vacants pour les mécaniciens/mécaniciennes et réparateurs/réparatrices de véhicules automobiles, de camions et d'autobus (CNP 7321),
 - hausse de 55 % de postes vacants pour les débosseleurs/débosseuses et réparateurs/réparatrices de carrosserie (CNP 7322).

4.2. Coûts pour les entreprises

Cette proposition de modification du Décret n'engendrera aucun nouveau coût pour les entreprises assujetties. Les impacts sont nuls, puisqu'il s'agit de rendre le Décret conforme à des règles d'ordre public déjà applicables édictées par la Loi sur les normes du travail.

TABLEAU 1

Coûts directs liés à la conformité aux règles (en millions 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
Total des coûts directs liés à la conformité aux règles	0	0

7. Les données sur les postes vacants (2015 à 2018) proviennent de *l'Enquête sur les postes vacants et les salaires* et sont compilées par Statistique Canada. Les données pour l'année 2019 n'étant pas disponibles, on utilise l'année 2018 comme année de référence.

8. La Classification nationale des professions (CNP) regroupe les emplois en fonction des postes et du genre de travail effectué,

TABLEAU 2

Coûts liés aux formalités administratives
(en millions 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

Manque à gagner
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Diminution du chiffre d'affaires	0	0
Autre manque à gagner	0	0
Total du manque à gagner	0	0

TABLEAU 4

Synthèse des coûts pour les entreprises
(en millions 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
Manque à gagner	0	0
Total des coûts pour les entreprises	0	0

4.3. Économies pour les entreprises

Cette proposition de modification du Décret n'engendrera aucune économie pour les entreprises assujetties. Les économies sont nulles, puisqu'il s'agit de rendre le Décret conforme à des règles d'ordre public déjà applicables édictées par la Loi sur les normes du travail.

TABLEAU 5

Économies pour les entreprises (en millions 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

Il n'y a pas d'impact, puisqu'il s'agit de rendre le Décret conforme à des règles d'ordre public déjà applicables édictées par la Loi sur les normes du travail.

TABLEAU 6

Synthèse des coûts et des économies (en millions 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
Coût net pour les entreprises	0	0

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

Aucune hypothèse n'a été utilisée dans cette analyse, puisque les modifications proposées dans ce projet ne font que rendre le Décret conforme à des règles d'ordre public déjà applicables édictées par la Loi sur les normes du travail⁹.

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

Les parties contractantes ont déposé le projet de modification du Décret, et les associations¹⁰ formant le groupe représentant la partie patronale et celle représentant la partie syndicale ont accepté à l'unanimité les modifications du Décret présentées dans le projet.

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

Aucun.

9. Les hypothèses utilisées dans l'estimation des coûts et des économies liés aux modifications proposées dans ce projet ont été expliquées dans l'analyse d'impact réglementaire concernant les changements à la Loi sur les normes du travail (anciennement le Projet de loi 176).

10. Les associations formant le groupe représentant la partie patronale sont : l'Association des industries de l'automobile du Canada, la Corporation des concessionnaires d'automobiles de Montréal inc., l'Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec (ASPMQ), l'Association des marchands Canadian Tire du Québec inc., l'Association des services de l'automobile ainsi que la Corporation des carrossiers professionnels du Québec. Les associations représentant la partie syndicale sont le Syndicat national des employés de garage du Québec inc. et Unifor – Section locale 4511.

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

Aucun impact¹¹.

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 impact sur l'emploi.	

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Le projet de modification présenté par le Comité paritaire ne comprend 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, quelle que soit leur taille.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Ce projet de modification n'a pas d'impact sur la compétitivité des entreprises.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Le présent projet de modification du Décret sur l'industrie des services automobiles de la région de Montréal n'a pas de répercussions importantes 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.

11. Les impacts sur l'emploi ont été évalués précédemment dans l'analyse d'impact réglementaire concernant les changements aux normes du travail.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Les règles ont été formulées en respectant le principe de transparence : les associations formant le groupe représentant la partie patronale et celui représentant la partie syndicale ont été consultées dans le cadre de la présente demande de modification du Décret. De plus, les règles ont été élaborées en minimisant les coûts pour les entreprises, tout en permettant aux salariés assujettis au Décret de ne pas perdre leur pouvoir d'achat et en n'affectant pas l'emploi.

10. CONCLUSION

Les modifications concernant les normes du travail n'engendrent pas d'impact, puisqu'il s'agit de rendre le Décret conforme à des règles d'ordre public déjà applicables édictées par la Loi sur les normes du travail.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

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

12. PERSONNES-RESSOURCES

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