

DIAGNOSTIC SECTORIEL DE MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE DES SERVICES AUTOMOBILES

Rapport – synthèse*

Février 1999



Le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie des services automobiles a été constitué en mars 1997 dans le but de favoriser une concertation des partenaires privés et publics de l'industrie autour d'un objectif commun de développement de la main-d'œuvre et de l'emploi. Le Comité intervient en priorité dans l'adaptation des compétences de la main-d'œuvre et dans la promotion de l'emploi en favorisant une approche résolument orientée vers les besoins spécifiques de l'industrie. Les groupes signataires de l'entente constituant le comité sectoriel sont les suivants :

Pour la partie patronale :

- La Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ) ;
- L'Association des industries de l'automobile du Canada (AIA) ;
- L'Association des garagistes spécialisés (AGS) ;
- L'Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions (ARPAC) ;
- L'Association des spécialistes du pneu du Québec (ASPO) ;
- Le Mouvement carrossier Québec (MCQ) ;
- Le Regroupement des associations du secteur automobile du Québec (RASAQ) ;
- L'Association des services de l'automobile du Québec (ASA).

Pour la partie syndicale :

- La Fédération de la métallurgie – CSN ;
- Les Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA-Québec-FTQ) ;
- La Fédération démocratique de la métallurgie, des mines et des produits chimiques – CSD.

Siègent également au comité à titre de personnes ressources :

- Le Conseil provincial des comités paritaires de l'automobile (CPCPA) ;
- Emploi-Québec ;
- Le Ministère du travail – Direction des décrets.

Le mandat

Le groupe de consultation MTLP Management s'est vu confier par le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie des services automobiles la réalisation d'un diagnostic de secteur. Cette étude, réalisée en deux volets, vise tout d'abord à établir un portrait descriptif de l'industrie des services automobiles pour ensuite identifier les enjeux majeurs qui s'y dessinent en matière de développement de main-d'œuvre.

Le champ de recherche et la méthodologie

L'étude porte sur l'industrie des services automobiles au Québec. Cette industrie regroupe l'ensemble des activités de l'après-marché, soit **la réparation et l'entretien mécanique des véhicules automobiles, la réparation et l'entretien des carrosseries d'automobiles ainsi que la vente au détail des pièces et des accessoires pour automobiles.**

Basée sur une revue documentaire de la littérature récente relative à l'industrie des services automobiles et la collecte de données statistiques de plusieurs sources, la recherche réalisée s'appuie également sur :

- Des entrevues avec les représentants des associations patronales et syndicales membres du Comité sectoriel ;
- une enquête terrain qui a permis de rencontrer des employeurs et des employés de 79 points de service au Québec ;
- des rencontres avec des étudiants et des formateurs des réseaux de formation public et privé.

L'étude réalisée

L'étude positionne tout d'abord les services automobiles au Québec par rapport aux activités de fabrication et de vente de véhicules, de pièces et d'accessoires à l'échelle canadienne. Cet exercice permet également de mettre en perspective l'influence des principales caractéristiques du parc automobile sur les activités d'entretien et de réparation des véhicules.

Un profil de secteur permet ensuite de décrire l'industrie, les entreprises et la main-d'œuvre qui la compose, tout en prenant un certain recul sur les tendances qui ont marqué les dix dernières années.

Les auteurs s'intéressent ensuite aux professions-clés de l'industrie, à la formation des travailleurs qui les occupent et aux mécanismes permettant de reconnaître leurs compétences.

La recherche conduit à un certain nombre de constats et à des pistes d'orientation spécifiques visant à guider les actions du Comité sectoriel vers l'amélioration du développement de la main-d'œuvre dans l'industrie des services automobiles au Québec.

* Il est possible d'obtenir une version complète de l'étude réalisée en s'adressant au Comité sectoriel au 300, rue Léo Pariseau, bureau 1420, Succ. Postale Place du Parc, C.P. 38, Montréal (Québec) H2W 2M9, Tél. : (514) 987-5998, Télécopieur : (514) 987-7172

L'industrie automobile au Québec

Les **activités manufacturières** de l'industrie automobile représentent des expéditions de quelque 75 milliards de dollars en 1996 au Canada. Une partie relativement minime de l'ordre de 5 milliards de dollars a été générée au Québec.

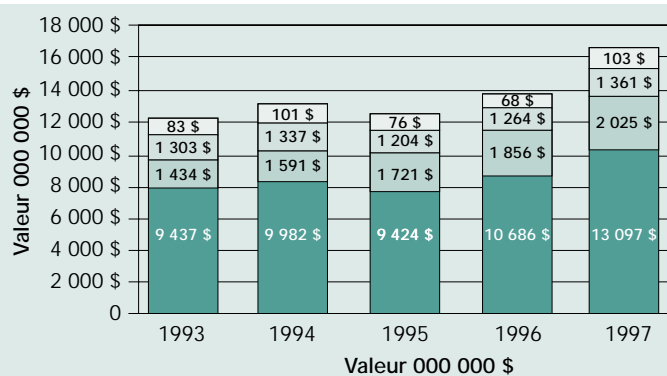
Par contre, pour la même année, les **ventes au détail** dans le domaine de l'automobile au Québec atteignaient 19 milliards de dollars, près du quart des 80 milliards de dollars de vente réalisés pour l'ensemble du Canada. Les ventes québécoises ont dépassé 16,5 milliards de dollars en 1997, en excluant les ventes d'essence et de véhicules de loisirs (motorisées, bateaux, motocyclettes, motoneiges).

Les **ventes de véhicules neufs** ont connu une décroissance de 1988 à 1993 pour atteindre un plancher en 1995. En hausse depuis ce temps, elles atteignent en 1997, 1 424 000 unités au Canada dont plus de 350 000 au Québec seulement.

En 1997, les **ventes de services, de pièces et d'accessoires**, atteignaient 13,8 milliards de dollars au Canada, et 3,5 milliards de dollars au Québec.

Cette hausse des activités est principalement attribuable à une reprise des ventes de véhicules neufs, puis dans une moindre mesure à une augmentation des ventes de pièces services et accessoires.

Ventes au détail dans l'industrie automobile au Québec 1993-1997

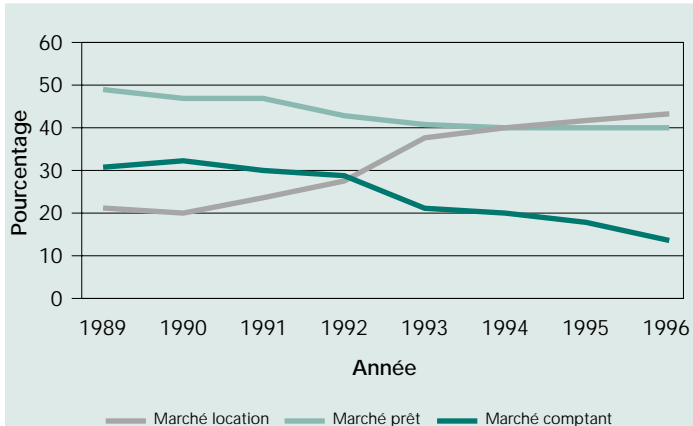


Les ventes au détail dans l'industrie automobile au Québec affichaient en 1997 une augmentation de 35,3 % par rapport à 1993.

On observe

- Une vague importante de regroupements de fabricants qui devrait, à moyen terme, favoriser une consolidation du réseau de concessionnaires
- Un marché qui continue d'être dominé par les trois grands fabricants américains (General Motors, Ford et Chrysler), même si les ventes des autres fabricants sont en croissance rapide.
- Une concentration des activités de vente de pièces et accessoires vers les réseaux de distribution majeurs de ce sous-secteur.
- Un vieillissement du parc automobile malgré la croissance des ventes de véhicules neufs, phénomène principalement attribuable à une croissance de la durabilité des véhicules.
- Une réduction de la tendance des consommateurs au « faire soi-même » compte tenu de la complexité grandissante des systèmes automobiles.

Évolution des modes d'acquisition d'automobiles au Québec 1989-1996



Un des changements majeurs observés au niveau du processus de vente des véhicules réside dans la hausse de popularité de la location.

Le parc automobile constitue la pierre angulaire du marché secondaire de l'automobile qui est largement dépendant du nombre de véhicules vendus et de la durabilité des véhicules. La taille de ce dernier a été en croissance constante au Québec de 1993 à 1997 et tout indique que cette tendance se poursuit. On note que :

- plus de **3.6 millions** de voitures particulières sont immatriculées au Québec en 1997
- l'**âge moyen** des véhicules est passé de 5,88 ans en 1993 à 6,69 ans en 1996, pour les véhicules de promenade, principale constituante du parc automobile
- Le **coût annuel moyen d'entretien** des véhicules de promenade au Canada a augmenté, à un taux composé moyen de 3,8 % annuellement de 1990 à 1998, passant de 595 \$ à 798 \$ par véhicule. Environ la moitié de cette augmentation est due à l'accroissement de l'indice des prix à la consommation alors que l'autre moitié constitue une augmentation réelle du coût moyen d'entretien.

Les services automobiles au Québec

L'industrie des services automobiles au Québec emploie un bassin de 84 000 personnes dans plus de 12 000 établissements ayant pignon sur rue pour offrir aux consommateurs québécois des services complets d'entretien et de réparation des véhicules automobiles. La figure ci-dessous présente un aperçu des principales caractéristiques des entreprises actives dans l'industrie.

Les concessionnaires d'automobiles neuves présentent un profil d'activité diversifié. Tout en assurant la vente au détail des véhicules automobiles neufs et des services de location de véhicules, ils offrent également des activités d'entretien et de réparation de véhicules et d'installation de pièces et d'accessoires automobiles. On estime qu'environ la moitié des concessionnaires offrent aussi des services de réparation de carrosserie.

Les garages de réparations générales s'occupent de réparations générales, mécaniques, électriques ou autres, de véhicules automobiles. À titre secondaire, ces garages peuvent offrir de l'essence, des huiles et des graisses lubrifiantes.

Les garages avec essence, aussi appelés « stations-service », assurent le commerce de détail d'essence, d'huiles et de graisses lubrifiantes, ainsi que le graissage des véhicules automobiles. Pour les fins de l'étude, les gaz-bars ne sont pas inclus dans cette catégorie.

Les garages spécialisés sont des établissements dont l'activité prioritaire est la réparation de véhicules automobiles mais concentrant les services offerts dans un ou des aspects particuliers tels que: le remplacement de tuyaux d'échappement, le remplacement de glaces et de pare-brise,

la réparation et le remplacement de boîtes de transmission, la réparation et le remplacement de pneus, le remplacement de freins, et autres travaux spécialisés de réparation.

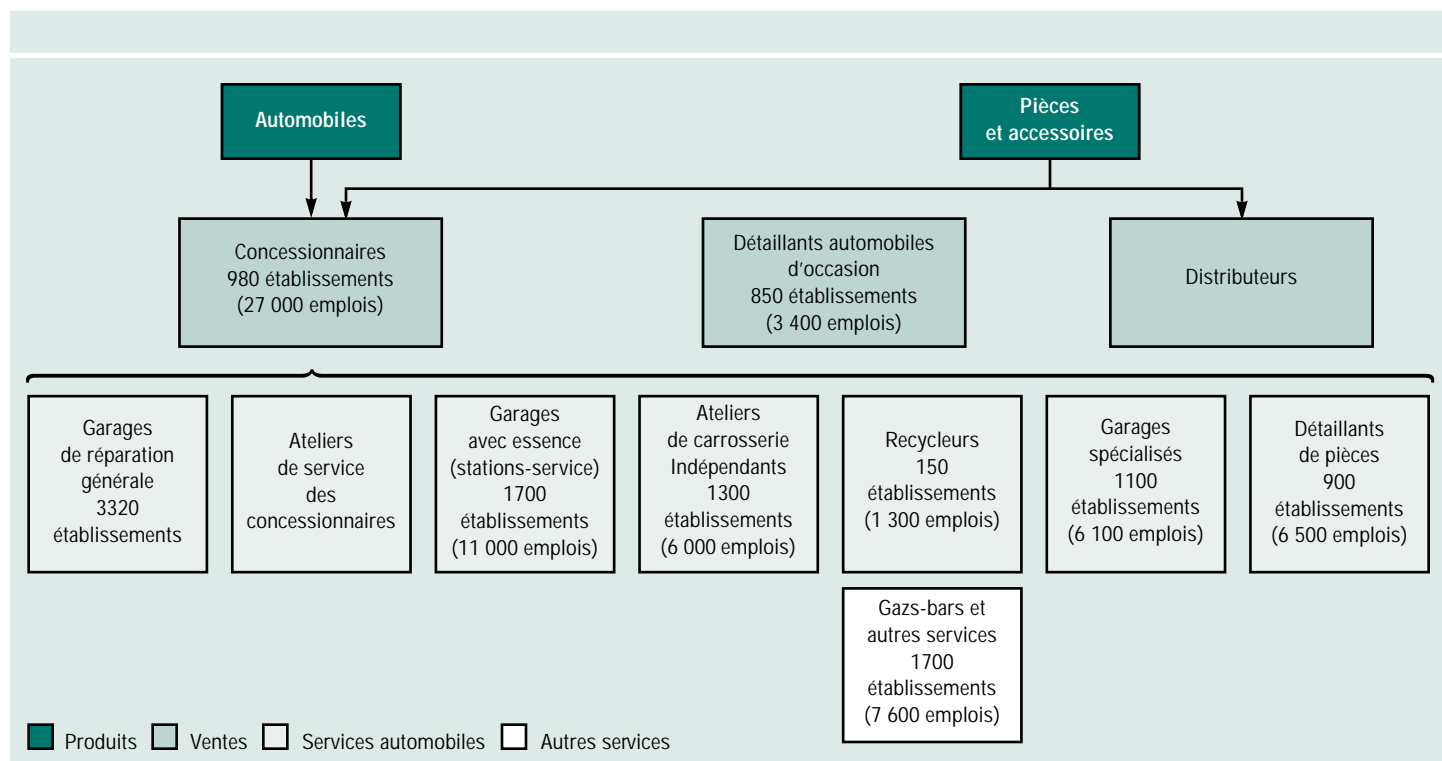
Les ateliers de carrosserie indépendants effectuent la réparation et/ou la peinture de carrosseries de véhicules automobiles, d'ailes et de portes. À titre secondaire, ces établissements effectuent parfois des réparations d'ordre mécanique.

Les recycleurs voient au démontage et la vente de pièces de véhicules automobiles à partir de véhicules gravement accidentés ou inutilisables.

Les détaillants de pièces et d'accessoires ont comme principale activité le commerce de détail de pièces, d'accessoires et de fournitures pour véhicules automobiles (pneus, batteries, etc.). Certains ont d'autres activités consistant en la vente de fournitures pour la maison (ex : Canadian Tire). À titre d'activité secondaire, ces établissements fournissent aussi parfois des services d'installation, de réparation et de remplacement des pneus et de la réparation automobile.

Les détaillants d'automobiles d'occasion sont des établissements qui se consacrent à des activités de commerce de détail d'automobiles d'occasion. Ces entreprises n'offrent en général pas de services d'entretien et de réparation des véhicules.

Les gaz-bars sont des établissements dont l'activité principale est le commerce de détail d'essence, d'huiles et de graisses lubrifiantes, mais sans activités d'entretien ou de réparation de véhicules automobiles. Les « autres établissements » offrent des services connexes tels que cirage et polissage, décoration et aménagement de véhicules etc...



L'évolution du nombre d'entreprises

Le développement rapide des gaz-bars au cours des dernières années constitue l'une des causes des variations du nombre d'établissements, entre 1989 et 1997. Parmi les changements les plus significatifs, on note une hausse du nombre des garages de réparation générale, des garages spécialisés et des recycleurs; à l'inverse, on constate une baisse dans les garages avec essence (stations-service), les concessionnaires d'automobiles neuves ainsi que les ateliers de carrosserie indépendants.

La consolidation des établissements chez les concessionnaires résulte en une diminution de leur nombre. Même si ce phénomène est en partie attribuable aux fabricants eux-mêmes, la tendance semble vouloir se poursuivre. De plus, les directives accrues et de plus en plus rigoureuses des fabricants ont tendance à diminuer la latitude des concessionnaires.

Ces derniers, principal point d'entrée des automobiles dans le parc automobile, devraient être favorisés à court terme au niveau du volume des services offerts à cause de l'augmentation des ventes de véhicules neufs de même que par une fidélisation accrue du consommateur, soit par les programmes de garantie, soit encore par l'augmentation des automobiles sous location (première et même deuxième location du véhicule). Le vieillissement du parc automobile pourrait par ailleurs favoriser les activités des autres points de service de même que les ventes aux réparateurs-bricoleurs.

Nombre moyen d'employés par établissement Québec 1997

Types d'entreprise	Nombre moyen d'employés
Concessionnaires d'automobiles neuves	27
Garages de réparations générales	5
Garages avec essence (stations-service)	6
Garages spécialisés	6
Ateliers de carrosserie indépendants	5
Recycleurs	9
Détaillants de pièces et d'accessoires	7
TOTAL	8

On constate que les établissements de l'après-marché automobile sont de petite taille, la moyenne du nombre d'employés pour l'ensemble étant de 8. Les concessionnaires d'automobiles neuves sont généralement de plus grande taille de sorte que la moyenne, sans eux, se situe à peine au-delà de 5 employés par établissement.

On observe

- L'âge du véhicule constitue traditionnellement un facteur déterminant dans la répartition des activités d'entretien et de réparation des véhicules automobiles sur le marché. Les consommateurs ont tendance à faire réparer leurs véhicules chez le concessionnaire pour la durée de la garantie pour se diriger ensuite vers les autres entreprises de l'industrie.

- Une croissance significative des regroupements (bannières, franchises, réseaux de membres corporatifs), où la petite entreprise peut accéder plus facilement à certains services (formation, gestion, mise en marché, aspects techniques, etc.). En effet, si la taille des établissements est relativement modeste, les regroupements de distributeurs ne le sont pas avec des chiffres d'affaires imposants et le nombre des magasins associés sous une forme ou sous une autre. On estime en effet qu'à peine 20 % des détaillants de pièces et d'accessoires automobiles au Québec sont indépendants de toute association avec des regroupements.

- En plus des fabricants, les compagnies d'assurance d'automobiles ont une influence accrue sur l'après-marché, particulièrement en ce qui concerne les ateliers de carrosserie, indépendants ou de concessionnaires, ainsi que les recycleurs. La mainmise accrue des compagnies d'assurance d'automobiles influence non seulement le « quoi faire » mais aussi le « comment faire ».

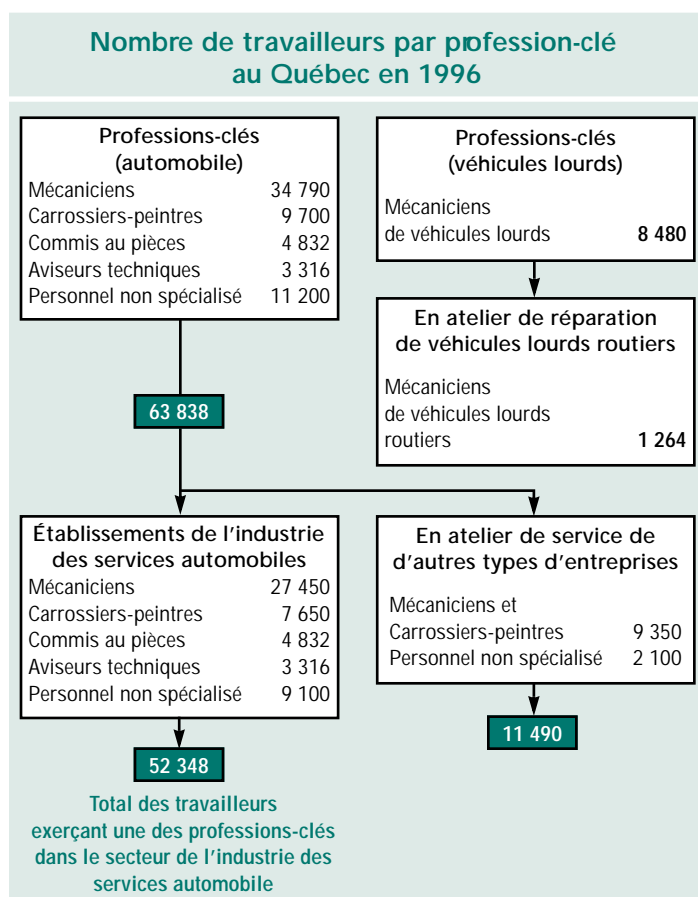
- Les magasins Canadian Tire se démarquent du modèle général : ces derniers vendent non seulement des pièces et accessoires d'automobiles mais aussi un grand nombre de produits reliés à la maison, en plus de tirer des revenus non seulement des services d'entretien et de réparations mais aussi de la vente d'essence. Leur taille, environ 90 magasins au Québec, leur nombre d'employés et leurs domaines d'intervention en font un joueur important et différent dans l'échiquier des services automobiles au Québec.

Pour suivre l'évolution des différents segments de marché dans le futur, les responsables des différents points de services, propriétaires ou non, devront être mieux préparés non seulement sur le plan technique mais aussi sur le plan des affaires pour faire face à l'accélération des changements, phénomène déjà vécu dans d'autres secteurs industriels, où consolidation et concentration feront partie des nouvelles règles du jeu et où adaptation deviendra une commune mesure. Cette notion n'est pas sans lien avec le domaine de la formation.

La main d'œuvre

L'étude réalisée s'est intéressée aux professions-clés de l'industrie qui avaient préalablement été identifiées comme celles regroupant les compétences vitales à la compétitivité des entreprises des services automobiles au Québec.

On estime qu'en 1996, 52 348 travailleurs occupaient une de ces professions-clés dans des entreprises québécoises. La figure qui suit présente, à partir de données provenant de sources diverses, la répartition des travailleurs dans ces professions clés au Québec en 1996



L'évolution de l'emploi

Le niveau d'emploi dans l'industrie est relativement stable depuis le milieu des années 1990 et les perspectives globales de croissance du nombre d'emplois sont plutôt faibles. L'accroissement du parc automobile et la hausse des coûts d'entretien devraient avoir un impact limité sur

l'augmentation du nombre d'employés dans le secteur pour différentes raisons dont : une hausse de productivité des employés, une automatisation accrue ainsi qu'une tendance non moins importante à changer des composantes plutôt que de les réparer pour des raisons économiques et une consolidation dans certaines catégories d'entreprises de l'industrie.

Pendant, certains indices laissent présager une croissance de la demande de main-d'œuvre générée par l'évolution des caractéristiques de cette main-d'œuvre (vieillesse, nouvelles compétences, relève insuffisante pour certaines professions-clés).

On observe

- Un règlement de qualification prévoit l'acquisition d'une carte de compétence attestant la maîtrise du métier pour quatre des professions-clés visées, lorsque les travailleurs travaillent dans un établissement assujéti à l'un ou l'autre des comités paritaires de l'automobile.
- La distribution entre le nombre d'apprentis et le nombre de travailleurs qualifiés est en changement constant depuis 1989. Il y a 5,4 % plus d'apprentis en 1997. Par ailleurs, le nombre d'apprentis est plus élevé dans les plus petites entreprises de l'industrie, particulièrement dans les garages spécialisés.
- Le système actuel de qualification ne permet pas d'encadrer adéquatement la période d'apprentissage, et les conditions dans lesquelles s'effectue cet apprentissage varient donc grandement en fonction du type d'entreprise, des attentes de l'employeur, des besoins de main-d'œuvre dans l'entreprise et de la qualité du compagnonnage effectué.
- Le nombre de femmes en emploi est plus élevé dans les professions-clés d'aviseur technique et de commis aux pièces que dans celles de mécanicien ou de carrossier-peintre où elles sont encore très faiblement représentées.

Les décrets des conventions collectives fixent les conditions minimales de travail dans huit régions du Québec. Un règlement de qualification est administré par les comités paritaires de l'automobile dans sept régions du Québec et permet d'établir des normes de qualification pour certaines professions-clés. Ce système a été harmonisé d'une région à l'autre durant les dernières années, notamment pour ce qui est du contenu et de la forme des examens de qualification, mais des différences régionales demeurent quant aux métiers visés, à la durée de la période d'apprentissage et à la classification.

Bien que plusieurs employeurs et travailleurs considèrent que le système de qualification est utile pour gérer les compétences dans l'industrie, plusieurs y trouvent de nombreux désavantages. Les remarques reçues permettent de conclure que le système de qualification existant est mal perçu, mal connu et mal compris dans plusieurs milieux de travail et, conséquemment, mal utilisé.

L'évolution des caractéristiques des professions-clés

L'étude réalisée a permis d'identifier certains constats qui ressortent d'un examen sommaire de l'évolution des caractéristiques des emplois et du contenu des tâches dans les professions-clés de l'industrie

Pour les mécaniciens de véhicules routiers

Bien que le nombre d'emplois de mécaniciens en véhicules routiers soit relativement stable depuis 10 ans, on note une nette augmentation du nombre d'apprentis par rapport au nombre de compagnons, ce qui laisse supposer des difficultés pour certains travailleurs à se qualifier.

Bien que l'arrivée de l'électronique dans les véhicules automobiles remonte déjà à plus de dix ans, l'importance de ces systèmes et leur complexité continuent de s'accroître et les compétences en électronique et en diagnostic demeurent les compétences-clés recherchées pour les mécaniciens de véhicules routiers.

Pour les carrossiers-peintres

Les données quant à l'évolution du nombre de carrossiers-peintres dans l'industrie fluctuent selon la source consultée, mais elles convergent toutes vers un constat d'une réduction du nombre d'emplois dans ce sous-secteur durant les dernières années.

Les rencontres tenues dans les centres de formation et l'enquête terrain confirment une demande accrue de carrossiers ayant un diplôme d'études professionnelles dans l'industrie. En 1998, le taux de placement chez les finissants diplômés en carrosserie est d'ailleurs un des plus élevés au Québec.

Bien que les statistiques globales sur la profession et le programme de formation initiale traitent du métier de carrossier-peintre, l'organisation du travail dans l'industrie et les examens de qualification des comités paritaires distinguent cependant les métiers de débosseurs et de peintres. Les statistiques relatives aux examens de qualification indiqueraient une tendance chez les diplômés à se diriger vers l'examen de débosselage plutôt qu'à l'examen de peinture.

Les composantes de la tâche en carrosserie se caractérisent par une évolution constante des techniques de réparation, elles-mêmes influencées par l'introduction de nouveaux matériaux de fabrication des véhicules et de nouveaux produits.

Pour les commis aux pièces

Le taux de placement des finissants du programme de vente de pièces mécaniques et accessoires est relativement peu élevé et moins de 70 % de ceux qui se trouvent un emploi travaillent effectivement dans un emploi relié à la formation reçue.

Ces données concordent avec les commentaires de l'enquête terrain qui laissent entendre que ce programme est peu connu des employeurs qui n'en font d'ailleurs pas un préalable à l'embauche.

Pour les aviseurs techniques

La profession d'aviseur technique est relativement nouvelle dans l'industrie; elle regroupe un certain nombre de fonctions souvent effectuées par d'autres catégories de travailleurs. L'importance de l'approche clientèle dans les pratiques commerciales devrait toutefois consolider les besoins pour ce type de travailleur et peut-être même accroître la demande dans les années à venir.

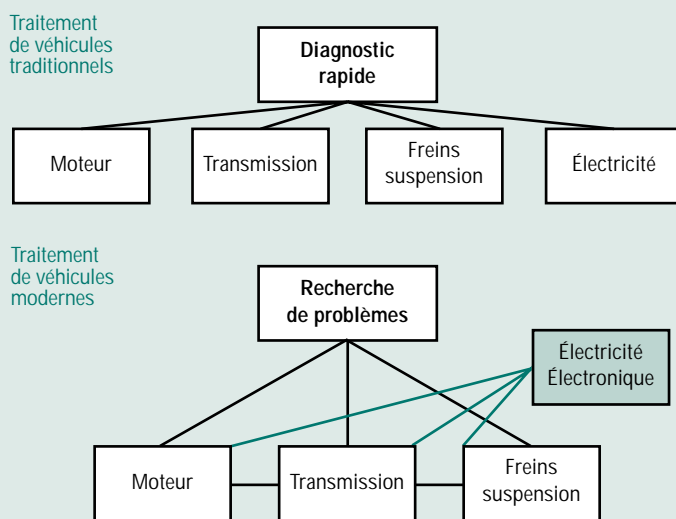
Certains centres de formation professionnelle ont développé des programmes de formation visant la profession de conseiller technique et le MEQ envisage de poursuivre les travaux amorcés en 1994 en questionnant la pertinence d'offrir un diplôme d'études professionnelles de conseiller technique.

Pour les mécaniciens de véhicules lourds routiers

Environ 15 % des mécaniciens en véhicules lourds routiers recensés au Québec travailleraient dans les entreprises du commerce de détail.

Les analystes estiment que les changements technologiques observés sur les camions lourds et les nouvelles normes du code de la sécurité routière créeraient une demande à la hausse pour cette catégorie de travailleurs.

Évolution dans la méthodologie de traitement en mécanique automobile



Le schéma suivant illustre comment le cheminement critique du technicien s'est modifié avec l'évolution technologique des véhicules

La formation de la main-d'œuvre

La formation initiale

Des programmes de formation initiale existent pour quatre des cinq professions-clés visées par la présente étude, soit : mécanique automobile, mécanique de véhicules routiers lourds, carrosserie et vente de pièces mécaniques et accessoires.

On observe

- Les inscriptions aux différents programmes sont relativement stables ou à la hausse.
- Ces programmes ont tous été révisés durant les trois dernières années pour mieux répondre aux besoins du marché. Toujours considérés comme en phase d'implantation, l'impact à moyen terme des changements apportés reste à évaluer sur une base continue (par exemple en ce qui concerne l'attrait du programme, le taux de rétention des jeunes qui s'y inscrivent, le niveau de réussite et les compétences acquises par les diplômés).
- Les diplômés des programmes de formation professionnelle sont essentiellement (80 %) des adultes (plus de 20 ans). Ce qui signifie que plusieurs jeunes poursuivent leurs études ou travaillent quelques années avant de s'inscrire à un des programmes.
- La comparaison entre le nombre d'élèves inscrits annuellement aux programmes et le nombre de diplômés sortant des écoles témoignerait d'un taux d'échec ou d'abandon assez élevé dans les programmes.
- Les formules d'Alternance travail-études, bien qu'expérimentées depuis déjà plus de 8 ans en mécanique automobile, n'en sont qu'à leurs balbutiements en carrosserie et en vente de pièces mécaniques et accessoires. Leur niveau de pénétration dans l'industrie reste encore très peu élevé quand on considère qu'elles visent un faible pourcentage de l'ensemble des étudiants inscrits dans les divers programmes des métiers de l'automobile. A ce jour, les stages se sont concentrés dans les plus grandes entreprises de l'industrie.

Le perfectionnement

Les activités de perfectionnement offertes dans l'industrie proviennent de sources qui se sont diversifiées depuis 10 ans. Les principaux fournisseurs de formation sont le Conseil provincial des comités paritaires de l'automobile

(CPCPA), les centres de formation publics, les centres de formation privés et les fournisseurs de pièces, produits et équipement, les fabricants d'automobiles et les associations de l'industrie.

Le programme de formation continue du CPCPA a permis d'offrir de la formation à plus de 20 000 participants, principalement en mécanique automobile, durant les 10 dernières années. L'accessibilité aux cours diffusés par cet organisme, sur une base annuelle, a été grandement réduite par la disparition des programmes de financement qui étaient en vigueur au début des années 1990. De 1990 à 1996, le CPCPA a été en mesure d'offrir, avec de l'aide financière, une moyenne de 143 cours par année. En 1998, avec moins de subventions, seulement 49 cours ont été diffusés.

On observe

- L'accessibilité aux activités de perfectionnement est nettement plus grande dans les grands centres qu'en région. La diminution de l'aide financière à la formation ne facilitera pas l'organisation de sessions de formation là où la clientèle est moins nombreuse.
- L'examen du profil des cours offerts ou diffusés par le CPCPA et les principaux centres de formation privés de l'industrie positionne en tête de liste les activités de formation consacrées à l'électronique et l'injection. Ce constat correspond aux perceptions relatives à l'évolution des caractéristiques des tâches dans les professions-clés décrites à la section précédente.
- Les données disponibles limitent la capacité de documenter les besoins de perfectionnement par type d'entreprises ou encore en fonction de certaines caractéristiques des travailleurs (âge, scolarisation...). De même les données relatives au profil des clientèles inscrites à des activités de perfectionnement sont difficilement accessibles.
- Les centres de formation professionnelle publics sont maintenant bien équipés et les guides d'organisation pédagogique et matérielle du MEQ visent à s'assurer que ces centres de formation possèdent les installations requises pour offrir la formation. Des ententes entre les partenaires de l'industrie permettent que ces mêmes installations soient utilisés pour dispenser des activités de perfectionnement, notamment par le CPCPA et les fabricants automobiles.

Des pistes d'action pour le Comité sectoriel

L'étude réalisée permet d'identifier un certain nombre d'enjeux relatifs au développement de la main-d'œuvre dans l'industrie des services automobiles au Québec. Ces enjeux deviennent autant de pistes d'intervention pour le Comité sectoriel dans son rôle de catalyseur pour le développement d'une main-d'œuvre compétente au service d'entreprises compétitives. Ces pistes d'intervention ciblent les aspects suivants :

■ **Préciser la demande de main-d'œuvre spécialisée dans les professions-clés**

Les sources statistiques actuellement accessibles sur la main-d'œuvre de l'industrie sont trop imprécises pour refléter des changements rapides de la demande. Le Comité sectoriel aurait avantage à connaître et à maîtriser les données sur le vieillissement de la main-d'œuvre spécialisée, la scolarité des travailleurs en emploi et sur le niveau de conservation des jeunes diplômés issus des différents programmes de formation initiale afin d'agir comme une source de référence fiable pour mesurer ou valider les tendances à la hausse ou à la baisse de la demande.

■ **Effectuer la promotion des programmes de formation professionnelle**

Certains indices permettent de conclure que les contenus des programmes de formation initiale sont mal connus des jeunes et de leurs employeurs potentiels dans l'industrie. C'est probablement une des raisons qui expliquent que ces derniers continuent d'embaucher des travailleurs qui seront formés « sur le tas » ou demandent souvent à des apprentis d'effectuer des tâches non spécialisées pendant plusieurs mois ce qui ne favorise pas la rétention de la jeune main-d'œuvre. Enfin, il est important pour le Comité sectoriel de se soucier de la perception des jeunes envers les professions de l'industrie des services automobiles et de valoriser les métiers de l'automobile auprès des jeunes québécois.

■ **Développer le continuum :**

Formation initiale-Apprentissage-Qualification

Le système de qualification déjà en place dans plusieurs régions du Québec offre des conditions favorables d'intervention pour une approche intégrée, c'est-à-dire, dans un continuum Formation initiale – Apprentissage – Qualification. L'objectif d'une intervention du Comité sectoriel serait ici d'intégrer et d'adapter différents éléments qui devraient être envisagés dans une perspective complémentaire les uns des autres. On parle ici des programmes de formation professionnelle, des stages ATE; de la période d'apprentissage obligatoire, du régime de qualification (Emploi-Québec), de l'examen de qualification.

■ **Répondre à des besoins ponctuels, spécifiques ou régionaux**

L'industrie des services automobiles est un secteur très fragmenté où plusieurs types d'employeurs, offrant des services très différents, sont susceptibles d'offrir des opportunités d'emploi fort différentes. Ces divergences de besoins peuvent également être de nature régionale. Le Comité sectoriel doit être à l'écoute de ces besoins afin d'être en mesure de cibler ses interventions ponctuelles. De plus, comme peu d'entreprises sont assujetties à la Loi favorisant le développement de la formation de la main-

d'œuvre, une minorité d'entre elles sont de taille suffisante pour avoir des ressources aptes à gérer la formation en entreprise. Le Comité sectoriel doit avoir le souci d'épauler les dirigeants des entreprises de l'industrie dans l'identification de leurs besoins de formation pour s'assurer que les activités réalisées s'adressent à la bonne clientèle et se traduisent en des résultats tangibles.

■ **Valoriser le système de qualification**

En plus de vouloir assurer au public des services de réparation sécuritaires, un système de qualification est un moyen pour reconnaître les compétences des travailleurs. Pour les employeurs, il devrait être envisagé comme un outil de gestion servant à la sélection et à l'attribution des tâches. Pour les employés, l'obtention d'un certificat de qualification devrait être un objectif à atteindre; une reconnaissance qui leur permettrait d'être valorisés. Il y aurait avantage pour le Comité sectoriel de travailler en collaboration avec le CPCPA et les CPA régionaux afin de valoriser la qualification auprès des employeurs et travailleurs concernés.

■ **Préciser les besoins en recyclage**

Plusieurs travailleurs occupant les professions-clés de l'industrie des services automobiles ont besoin de recyclage et dans certains cas, ces besoins peuvent aller jusqu'à l'acquisition de connaissances générales de base. Le Comité sectoriel doit se doter de moyens et de ressources pour évaluer et mesurer ces besoins par profession-clé et par région, puisqu'ils peuvent varier grandement.

■ **Organiser la cueillette de données pertinentes au perfectionnement et en augmenter l'accessibilité**

Il semble que l'offre d'activités de perfectionnement destinée à la main-d'œuvre dans l'industrie des services automobiles soit en croissance. Il est cependant difficile d'établir de façon systématique ce qui est offert, par qui et qui y participe et, conséquemment, d'évaluer et de suivre la réponse du marché aux besoins de formation.

De plus, malgré une offre de formation en croissance, les fournisseurs de perfectionnement pour les métiers de l'automobile sont relativement peu nombreux. Les coûts élevés d'équipement et d'outillage constituent la principale raison du nombre limité d'organismes formateurs spécialisés dans l'industrie. Pour cette raison, il serait opportun de demander à ces partenaires de travailler ensemble à améliorer l'accessibilité au perfectionnement. Le Comité sectoriel doit être en mesure de rallier les principaux fournisseurs (publics, privés et associations) afin d'identifier différentes mesures autour d'un objectif commun: rendre le perfectionnement requis accessible grâce à une meilleure coordination des efforts de développement déployés.