



Le 3 novembre 2021

M. Jean Boulet  
Ministre du Travail, de l'Emploi  
et de la Solidarité sociale  
425, rue Jacques-Parizeau, 4<sup>e</sup> étage  
Québec QC G1R 4Z1

Par courriel : [ministre@mtess.gouv.qc.ca](mailto:ministre@mtess.gouv.qc.ca)

Monsieur le Ministre,

Je m'adresse aujourd'hui à vous à titre de président du Mouvement Carrossier du Québec, un regroupement d'ateliers de carrosserie automobile indépendants présents sur l'ensemble du territoire du Québec.

C'est le récent discours du Premier ministre Legault inaugurant la nouvelle session parlementaire qui a inspiré ma démarche auprès de vous. Le Premier ministre a en effet beaucoup insisté sur la problématique de pénurie de main-d'œuvre, sur l'impératif de fournir aux travailleurs des emplois bien rémunérés assortis de bonnes conditions de travail et sur la nécessité d'offrir aux jeunes une formation professionnelle revue et corrigée, mieux adaptée aux réalités d'aujourd'hui. À cet égard, le Premier ministre résumait ainsi sa pensée : « *On va aider les Québécois à se former, se qualifier et se requalifier pour obtenir des emplois à leur goût, des emplois plus valorisants, des emplois plus payants* ».

C'est avec cette toile de fond que je souhaite vous soumettre aujourd'hui le cas de l'industrie de la carrosserie automobile, un secteur qui périclité depuis des années en raison de facteurs externes qui lui sont imposés et sur lesquels je vais revenir un peu plus loin. Pour être poli, je vous dirais que le secteur de la carrosserie, le parent pauvre de l'industrie automobile, s'en va à vau-l'eau.

Pourtant, peu importe que les véhicules soient à combustion interne ou mus à l'électricité, peu importe les nombreux systèmes embarqués d'aide à la conduite, peu importe les dispositifs de sécurité active ou passive, il y a toujours, et il continuera malheureusement toujours d'y avoir des collisions entre véhicules qui nécessiteront des réparations et des remises en état de reprendre la route.

Encore faut-il que ces réparations soient faites dans les règles de l'art, par des professionnels qualifiés afin que les véhicules accidentés, une fois réparés, retrouvent et conservent toutes leurs caractéristiques sécuritaires. On a parfois tendance à l'oublier, mais la réparation d'un véhicule accidenté n'est pas qu'une opération esthétique; il faut faire en sorte que les personnes qui prendront place par la suite dans le véhicule réhabilité se déplacent dans un environnement de sécurité similaire à celui d'origine.

La conception des véhicules automobiles évolue constamment; ils se transforment en des appareils sur roues complexes et sophistiqués. Ainsi, les systèmes informatiques embarqués dont je parlais plus haut, les nombreux dispositifs électroniques, la multiplication des capteurs de toutes sortes, l'utilisation désormais fréquente de matériaux composites ou de nouveaux alliages, sans compter la présence croissante des véhicules électriques, exigent des connaissances nouvelles, de plus en plus étendues et pointues, qui doivent être constamment mises à jour. Ceci sans compter la nécessité de faire appel à des équipements et des appareils spécialisés qui, faut-il le souligner, sont souvent coûteux.

Cette très brève mise en situation m'amène au premier point que je souhaite aborder avec vous :

▪ **La pénurie actuelle et annoncée de main-d'œuvre dans le secteur de la carrosserie automobile.**

Depuis quelques années, on parle beaucoup de pénurie de main-d'œuvre au Québec --- on faisait récemment état de quelque 200 000 postes actuellement à pourvoir --- et vous y êtes certainement sensibilisé plus que tout autre en raison de vos fonctions et responsabilités. À cet égard d'ailleurs, vous déclariez sur les ondes de TVA, début octobre, que vous vous faisiez une priorité de trouver une solution à ce problème qui prend inexorablement de l'ampleur au Québec.

Cette pénurie de main-d'œuvre est en partie ponctuelle en raison de la pandémie qui frappe la planète depuis maintenant plus d'un an et demi, mais elle est surtout endémique en raison d'une population vieillissante, ce qui entraîne des départs massifs à la retraite.

Une mise à jour de l'« *État d'équilibre du marché du travail* » récemment publiée par votre ministère indique qu'à l'échelle provinciale, dans notre secteur d'activité, les débosseurs, réparateurs et peintres de carrosserie sont déjà, ou seront en déficit plus ou moins important dans une perspective à moyen terme, c'est-à-dire d'aujourd'hui à 2023.

Cette réalité est en soi déjà assez préoccupante. Mais ce qui est encore plus inquiétant, c'est de considérer la situation sur un plus long terme. Il faut en effet savoir qu'une proportion importante des ressources de notre secteur d'activité est aujourd'hui âgée de plus de 55 ans et qu'elle quittera progressivement, au cours des 10 ans qui viennent, le marché du travail.

Pour illustrer mon propos, trois exemples<sup>1</sup>. Il y a aujourd'hui au Québec :

- 1 262 compagnons débosseurs, dont 530 ont 55 ans et plus, soit 42% du total;
- 859 compagnons peintres, dont 317 ont 55 ans et plus, soit 36,9% du total;
- 178 compagnons peintres-débosseurs, dont 117 ont plus de 55 ans, soit 65,7% du total.

Avec ces départs imminents à la retraite des travailleurs les plus expérimentés, on ne devrait plus parler de déficit mais plutôt de point de rupture à moyen terme de cette main-d'œuvre spécialisée.

Il y a donc lieu de prendre dès maintenant les mesures nécessaires.

- D'abord s'assurer d'offrir un environnement convenable et des conditions de travail décentes aux travailleurs actuels, compagnons et apprentis, afin d'éviter qu'ils quittent prématurément le métier ou qu'ils émigrent vers d'autres métiers plus stimulants et rémunérateurs;
- Ensuite, intéresser les jeunes à l'une ou l'autre spécialités du métier de carrossier, leur offrir une formation professionnelle valorisante et de qualité, ainsi que des programmes de formation continue qui maintiendront leurs connaissances à jour.

---

<sup>1</sup> Voir document attaché intitulé « 1-Retraites 10 ans ».

Mais encore faut-il que le métier de carrossier offre à ceux qui y œuvrent actuellement comme à ceux que l'on souhaite y attirer à la fois un environnement stimulant et une rémunération compétitive, attrayante et motivante.

Aujourd'hui, au Québec, selon les informations auxquelles j'ai pu avoir accès, le salaire moyen d'un débosseleur/réparateur de carrosserie (selon l'appellation gouvernementale) se situe aux environs de 41 000\$, similaire à peu de choses près au revenu moyen des travailleurs québécois <sup>2</sup>.

En surface, une telle rémunération peut apparaître somme toute concurrentielle. Mais la situation s'assombrit quelque peu lorsque l'on y regarde d'un peu plus près.

Comme vous le savez, l'industrie de la réparation automobile est régie par un ensemble de décrets qui s'appliquent régionalement et qui sont administrés par six comités paritaires de l'industrie des services automobiles (ou CPA). Le Mouvement Carrossiers du Québec siège sur cinq de ces six comités.

Les décrets prévoient, entre autres, les taux horaires minimaux payés aux mécaniciens automobiles, aux carrossiers débosseleurs et aux peintres en fonction de leur niveau de qualification. Pour illustrer mon propos, je joins<sup>3</sup> un tableau diffusé par le CPA de la région de Québec. Le tableau montre que le taux horaire minimum pour les trois spécialités est strictement identique, allant de 14,47\$ à 24,29\$ l'heure<sup>4</sup>.

Cependant, le taux horaire moyen des mécaniciens s'écarte significativement des deux autres spécialités à mesure que la qualification des uns et des autres progresse. Au sommet de l'échelle, le salaire moyen du mécanicien atteint 40,15\$ l'heure, alors que ceux du débosseleur et du peintre se situent respectivement à 29,81\$ (un écart de 34,68%) et 28,56\$ (un écart de 40,58%).

Comment expliquer une telle différence lorsqu'on sait que dans les années 1970 les taux horaires en carrosserie étaient d'environ 10% supérieurs à ceux de la mécanique et qu'ils étaient alors comparables à ceux de l'industrie de la construction ?

Ce qui m'amène au deuxième point que je désire aborder avec vous :

- **Un environnement d'affaires et professionnel désastreux qui se dégrade d'année en année.**

Étant dans le métier depuis au-delà de quarante ans, je peux témoigner que cette situation est largement due à des facteurs externes sur lesquels nous n'avons à toutes fins utiles aucun contrôle. Les conditions dans lesquelles nous évoluons se sont dégradées à tel point que je n'inviterais aujourd'hui personne à se joindre à notre industrie et encore moins à lancer une entreprise de carrosserie automobile.

Le dépérissement de notre secteur s'est amorcé avec la mise en vigueur de la Loi sur l'assurance automobile au début de l'année 1978. Soyez assuré que je ne conteste ici nullement la pertinence de cette loi et de ses effets bénéfiques pour les Québécois.

---

<sup>2</sup> <https://www.quebec.ca/emploi/metiers-professions/explore-metiers-professions/7322-debosseleurs-debosseleuses-et-reparateurs-reparatrices-de-carrosserie#salaire-horaire>

<sup>3</sup> <https://cpaquebec.com/statistiques/salaires-moyens-de-lindustrie/>

<sup>4</sup> Nota : Les taux sont sensiblement les mêmes pour toutes les régions. Une augmentation a pris effet le 12 février dernier, mais les écarts que je veux souligner demeurent à peu de choses près les mêmes.

La loi a créé le Groupement des assureurs automobile, le GAA, qui réunit l'ensemble des assureurs automobiles faisant affaire au Québec. Le GAA, dès sa création, a eu le mandat de développer une convention d'indemnisation directe qui lie tous les assureurs et qui a certainement été à l'avantage du consommateur québécois en assurant un meilleur contrôle des coûts des sinistres.

Toutefois, la création du GAA a eu un effet pervers : elle a permis la formation d'un front unifié des assureurs à l'égard de certaines façons de faire dont les effets ont été néfastes pour la santé financière des ateliers de carrosserie automobile. Il faut savoir qu'entre 95% et 98% du chiffre d'affaires des ateliers de carrosserie automobile provient des assureurs. Ils sont donc dans une position incontournable d'imposer leurs conditions.

Quelques exemples :

- de nombreuses responsabilités administratives ont progressivement été imposées aux ateliers, souvent sous forme d'ultimatum : « vous acceptez cette nouvelle façon de faire, sinon nous cessons de vous acheminer des véhicules sinistrés »;
- des consignes de plus en plus exigeantes dictées par les assureurs au niveau du contrôle des opérations;
- aucune compensation n'est accordée pour le production des devis de réparation, un coût minimum de 200,00\$ qui doit être absorbé par l'atelier;
- la mise à disposition d'une voiture de courtoisie est aux frais de l'atelier (par exemple, en Saskatchewan où existe un régime sans égard à la responsabilité similaire à celui du Québec, ce service est facturé 75,00\$ par jour à l'assureur).

Mais là où le front uni des assureurs fait le plus mal, c'est la constante pression à la baisse imposée sur les taux horaires des carrossiers-débossseurs et des peintres. Je vous parlais plus haut de l'écart grandissant entre le taux horaire moyen des mécaniciens et celui des carrossiers-débossseurs et des peintres. Je vous joins en pièce attachée, sous le titre « 2-Taux horaires imposés », trois exemples qui parlent d'eux-mêmes.

Alors que le taux horaire du mécanicien imposé par les assureurs se situe à 95,00\$ l'heure, celui des carrossiers-débossseurs et des peintres ne dépasse pas 67,50\$ l'heure. Pourtant, le taux horaire minimum au décret pour les trois métiers est identique. On comprend mieux pourquoi un écart s'est créé avec les temps entre mécaniciens, d'une part, et carrossiers-débossseurs et peintres, d'autre part.

Dans le cas des ateliers indépendants, comme c'est le cas pour les membres du Mouvement Carrossiers du Québec, la situation est encore plus dramatique : le taux horaire imposé se situe entre 52,00\$ et 53,00\$ l'heure pour tous les métiers, mécaniciens compris ! De là à penser que les assureurs souhaitent la disparition des ateliers indépendants, il n'y a qu'un pas.

Avec de tels taux horaires imposés par les assureurs aux carrossiers, il ne reste plus de marge de manœuvre. Il devient impossible d'offrir des salaires compétitifs et des conditions de travail attractives. Alors que les salaires progressent dans les métiers de la construction, dans le monde de la santé et de l'éducation, même pour les éducatrices en petite enfance, celui des travailleurs en carrosserie progresse à pas de tortue quand il ne stagne pas, les assureurs gardant bien fermement la main sur le garrot.

À titre comparatif, je vous joins en pièce attachée sous le titre « 3-Exemple Saskatchewan », un devis datant de 2017 où l'on peut constater que carrossiers-débossseurs et peintres sont facturés à la hauteur de 92,68\$ l'heure. Pour strictement les mêmes formations, les mêmes compétences et le même travail que leurs correspondants québécois ...

Vous comprendrez aisément que ces maigres tarifs imposés ont un effet catastrophique sur nos bilans. Coincés entre des coûts d'opération sans cesse grandissants et des revenus sans cesse comprimés, les voies de sortie ne sont pas nombreuses : il faut effectuer les travaux le plus rapidement possible à l'intérieur des banques d'heures allouées. Certains, moins consciencieux, utiliseront des matériaux de moindre qualité ou limiteront les réparations à ce qui est apparent. Comme il n'y a pas de vérification indépendante de la qualité des travaux effectués, c'est le consommateur, au bout de la ligne, qui risque d'être floué quand ce n'est pas sa sécurité qui est mise en jeu.

Au cours des ans, j'ai fait de nombreuses représentations auprès des ministres des Finances successifs en raison de leur responsabilité d'application de la Loi sur l'assurance automobile. Plus récemment, j'ai rencontré un membre du cabinet du ministre Éric Girard, lequel était accompagné de monsieur François Bouchard, alors directeur au ministère. Après avoir exposé la situation décrite plus haut, le commentaire de monsieur Bouchard a été de répéter le mantra du ministère à l'effet que son ambition première était de maintenir le coût des primes au plus bas. Il est franchement inadmissible d'entendre de tels propos ! Est-il acceptable de vouloir maintenir les primes d'assurance automobile au plus bas au moyen d'une injustice flagrante ? Poser la question, me semble-t-il, c'est y répondre.

Comme ministre du Travail, comme ministre de l'Emploi, comme ministre de la Solidarité sociale, qui vous préoccupez de la qualité des conditions et de l'environnement de travail de la main-d'œuvre québécoise, vous seriez bienvenu de convaincre votre collègue des Finances, en dépit de l'objectif honorable de limiter la hausse des primes d'assurance, de ne permettre en aucun cas que cela se fasse en étouffant littéralement l'un des joueurs de l'industrie. C'est à la fois immoral et indécent !

- **Une voie de contournement illicite (sinon illégale) de l'application des décrets.**

Pressés de toutes parts, certains propriétaires d'ateliers de carrosserie croient avoir trouvé la solution : transformer leurs employés en travailleur autonomes. En apparence, tout le monde y trouve son compte.

Le travailleur autonome nouvellement créé voit son taux horaire réduit, mais sera désormais payé pour la totalité des heures prévues aux devis de réparation. Exemple : S'il est rapide et efficace, il pourra compléter en cinq heures un travail estimé à dix heures, puis être rémunéré pour ces dix heures. Ce n'est pas toujours le cas, mais c'est une forte incitation à prendre des raccourcis, à tourner les coins ronds et à se limiter à ce qui est apparent.

Du côté « patronal », il y a également des avantages appréciables à cette façon de faire : il n'y a plus à défrayer les bénéfices marginaux (vacances, jours fériés, CNESST, etc.) qui représentent autour de 25% du taux horaire.

L'une et l'autre partie cessent également de verser leurs contributions respectives aux CPA, affaiblissant d'autant les organismes de gestion des décrets ...

On ne peut ainsi transformer impunément, à volonté, des employés en travailleurs autonomes au sein d'une entreprise alors que l'objectif réel est de réduire les frais, d'éluder le paiement de bénéfices marginaux et d'escamoter l'application d'un décret. Des jugements récents en Cour d'appel du Québec<sup>5</sup> et en Cour suprême du Canada<sup>6</sup>, dans une cause opposant le Comité paritaire de l'entretien d'édifices publics de la région de Québec à Moderne Concept d'entretien Inc. sont limpides à cet égard.

---

<sup>5</sup> <https://www.canlii.org/fr/qc/qcca/doc/2017/2017qcca1237/2017qcca1237.html>

<sup>6</sup> <https://scc-csc.lexum.com/scc-csc/scc-csc/fr/item/17752/index.do>

Déjà, en 2010, le CPA de la région de Québec avait engagé une poursuite contre une entreprise qui tentait d'é luder l'application du décret en prétendant que les travailleurs œuvrant dans ses installations étaient des travailleurs autonomes. La juge Anne Laberge, de la Cour du Québec, avait conclu que ces travailleurs étaient en fait des salariés et qu'en conséquence ils étaient assujettis au décret<sup>7</sup>.

À ce jour il n'y a pas eu, à ma connaissance, d'autres recours judiciaires de la part des CPA à l'égard de cette pratique. Au contraire, assez ironiquement, il s'en trouve certains au sein mêmes des CPA pour estimer que faire passer les travailleurs du statut de salarié à celui de travailleur autonome est peut-être une voie de solution aux problèmes économiques que vivent les ateliers de carrosserie automobile. Il va sans dire que ces personnes, alors qu'ils ont la responsabilité de l'application des décrets, ont un sens assez particulier de leur mission ...

Il y aurait certainement lieu, en tant que ministre responsable de l'administration de la Loi sur les décrets de convention collective, de vous pencher sur cette problématique qui prend lentement mais sûrement de l'ampleur dans notre industrie ...

- **Un système dit de « référencement » mis en place par les assureurs qui a pour effet d'étrangler encore plus les ateliers de carrosserie automobile**

Il existe au Québec des réseaux d'ateliers de carrosserie automobile exploités sous diverses bannières commerciales<sup>8</sup>. Les assureurs automobiles ont conclu avec ces réseaux des ententes en vertu desquelles ils « référencent » à ces derniers, sous le fallacieux prétexte de service à la clientèle, les clients victimes d'un sinistre. Ce qui n'est pas dit, c'est que ces ententes imposent aux ateliers de carrosserie des rabais de volume et comprennent des ristournes monétaires cachées pouvant atteindre 6% du coût des travaux réalisés. Il s'agit là d'autres ponctions importantes dans les revenus des ateliers. Une pression supplémentaire vers le bas sur le taux horaire des travailleurs.

Ce que certains appellent euphémiquement « référencement », nous avons plutôt tendance à le nommer « dirigisme ». Il est peu probable en effet qu'au moment du traitement de son dossier, l'assuré qui se fait « diriger » ou « orienter » vers l'un ou l'autre d'une courte liste d'ateliers de réparation « agréés » sait qu'il a quand même le loisir de retenir un atelier de son choix dont le nom n'apparaît pas sur ladite liste.

C'est d'ailleurs pourquoi l'Autorité des marchés financiers a cru bon, après nos démarches auprès de cette dernière, d'émettre en juin 2013 une ligne directrice à l'effet que les assurés doivent avoir « *le libre choix de leur atelier de réparation* », avis qui n'a malheureusement pas été suivi de beaucoup d'effets. Ni alors, ni depuis, les assureurs n'ont pris les mesures utiles pour informer clairement et explicitement leur clientèle de ce droit.

C'est parce que rien n'a changé, bien au contraire, qu'il a été décidé d'initier en mars dernier un recours collectif contre les sociétés d'assurance automobile faisant affaire au Québec. Je vous épargne ici ce qui est allégué dans ce recours mais vous trouverez ci-dessous le lien qui mène à la documentation utile<sup>9</sup>. Vous trouverez également en pièce jointe, sous le titre « 4-Lettre ministre Finance » une communication à ce sujet que j'adressais le 27 avril dernier à votre collègue des Finances, en sa qualité de ministre responsable de l'application de certaines provisions de la Loi sur l'assurance automobile.

---

<sup>7</sup> <https://www.canlii.org/fr/qc/qccq/doc/2010/2010qccq3025/2010qccq3025.html>

<sup>8</sup> Les diverses bannières commerciales sont essentiellement regroupées et représentées par la Corporation des carrossiers professionnels du Québec (CCPQ)

<sup>9</sup> <https://www.registredesactionscollectives.quebec/fr/Fichier/Document?NomFichier=7754.pdf>

Il pourra vous apparaître surprenant que la démarche que j'effectue auprès de vous aujourd'hui soit le fait du seul Mouvement Carrossier du Québec et non pas celle également de la Corporation des carrossiers professionnels du Québec, qui représente les ateliers de réparation sous bannières commerciales. Il y a probablement une explication simple à cela. Vous trouverez ci-dessous un lien avec un article paru le 27 janvier 2015 dans « Le Portail de l'assurance »<sup>10</sup>. On y rapporte, au dernier paragraphe, les propos de monsieur Louis Héroux, premier vice-président associé à l'indemnisation chez Intact Assurance. À lire attentivement. Il y dit sans détour que sa compagnie soutient financièrement la CCPQ ... On voit comment les assureurs manœuvrent à 360 degrés ...

- **Un engagement : « modifier de fond en comble la formation professionnelle »**
  - **Le Premier ministre François Legault, le 19 octobre 2021**

Monsieur le Ministre, je vous ai décrit plus haut qu'une pénurie de main-d'œuvre spécialisée dans la carrosserie automobile est déjà apparente et qu'elle sera appelée à être plus marquée encore au cours des dix prochaines années en raison du départ vers la retraite de la portion de travailleurs la plus expérimentée de l'industrie.

On ne peut que se réjouir de votre décision de vous attaquer en priorité à la problématique de la pénurie de main-d'œuvre au Québec et je souhaite vivement que vous accordiez à cet égard une attention particulière à notre domaine d'activité qui en a grand besoin.

Je vous ai également décrit l'environnement plutôt désastreux dans lequel baigne notre industrie, l'étouffement progressif des ateliers de carrosserie, les diverses compressions qui rendent la rémunération moins compétitive, le contournement des décrets, en somme un ensemble de facteurs qui rend notre secteur de moins en moins attractif pour les jeunes qui constituent la relève.

Ici encore, vous pouvez agir en raison de vos responsabilités ministérielles et vous pourriez également convaincre votre collègue des Finances d'agir à l'égard de certaines pratiques délétères des assureurs automobiles.

Cela m'amène au sujet de la formation professionnelle.

Il y a vraiment urgence d'agir ! Il faut savoir que pour un débosseleur ou un peintre, cela peut prendre jusqu'à cinq ans pour obtenir ses cartes de compétence et jusqu'à dix ans avant d'être en pleine possession de sa spécialité. On le voit d'ici, si rien n'est fait, une collision se prépare entre pénurie, retraites, et formation professionnelle ...

Il presse donc de revoir de fond en comble, à l'invitation du Premier ministre, l'ensemble de l'offre en termes de formation professionnelle, et ce, pour l'ensemble des métiers de l'automobile. Un exemple parmi d'autres : votre collègue de l'Environnement a déposé un projet de loi qui propose d'interdire la vente de véhicules à combustion interne dès 2035; ce qui induit que la vente de véhicules électriques va s'accélérer au cours des années qui viennent. Il s'agit d'une technologie nouvelle qui exige des connaissances et des compétences nouvelles. La formation professionnelle doit répondre à ce besoin nouveau.

---

<sup>10</sup> <https://portail-assurance.ca/article/lindustrie-de-la-carrosserie-devrait-bientot-etre-reglementee/>

Depuis quelques années, le Conseil provincial des comités paritaires de l'industrie des services automobiles (CPCPA), qui regroupe les six CPA de la province, offre de plus en plus de programmes de formation. La question pourrait se poser à savoir si la formation fait partie de sa mission, mais le sujet est certainement à explorer en raison de sa connaissance pointue des besoins et des défis actuels et futurs de l'industrie.

Toutefois, la formation professionnelle est de la responsabilité du ministère de l'Éducation qui lui donne ses orientations, voit à son développement et assure sa complémentarité avec les formations du secondaire et du collégial. Dans le cadre d'une révision de fond en comble de la formation professionnelle, le ministère pourrait choisir de déléguer la responsabilité du secteur automobile au CPCPA. Il y aurait certainement lieu, dans ces conditions, d'allouer des budgets appropriés. Les six CPA peuvent difficilement assumer à eux seuls, comme c'est présentement le cas, les coûts associés à la formation professionnelle.

Je termine avec une suggestion : dans le cadre de cette révision annoncée de la formation professionnelle, il y aurait peut-être lieu, à votre initiative, de créer un groupe de travail, réunissant les divers joueurs de l'industrie automobile, afin de discuter des orientations, définir les besoins, identifier les priorités et cerner les contraintes qui permettront de développer les meilleurs programmes de formation possibles pour la main-d'œuvre de l'industrie automobile québécoise, une composante essentielle pour la revalorisation de notre domaine d'activité. En un mot réaliser le souhait du Premier ministre : « *On va aider les Québécois à se former, se qualifier et se requalifier pour obtenir des emplois à leur goût, des emplois plus valorisants, des emplois plus payants* ».

Il me ferait grand plaisir, si vous le jugiez utile, d'apporter ma contribution à un tel groupe de travail.

Monsieur le Ministre, je ne souhaite pas que la présente communication soit considérée comme un réquisitoire à l'encontre du secteur de la carrosserie automobile. Mon exposé a simplement pour but de vous faire prendre la mesure des difficultés auxquelles notre milieu fait face, en espérant que cette description de la situation vous incitera, ainsi qu'à votre gouvernement, à prendre toute mesure que vous pourriez considérer appropriée.



---

Jacques Généreux  
Président du MCQ

Jacques Généreux,  
Président du Mouvement Carrossier du Québec  
24, rue Hubert  
Notre-Dame-des-Prairies  
Québec J6E 6R5  
450-756-6363