

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

Modifications réglementaires relatives
aux camions-flèches et aux compétences
minimales nécessaires à l'apprentissage
du métier de grutier

Commission de la construction du Québec

Direction de la recherche et de la
documentation

4 avril 2017

Table des matières

Table des matières	2
SOMMAIRE EXÉCUTIF	3
1. DÉFINITION DU PROBLÈME	3
2. PROPOSITION DU PROJET	6
3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES.....	7
4. ÉVALUATION DES IMPACTS.....	8
4.1 Description des secteurs touchés.....	8
4.2 Coûts pour les entreprises.....	9
4.3 Avantages du projet.....	11
4.4 Impact sur l'emploi.....	12
5. ADAPTATION DES EXIGENCES AUX PME	12
5.1 En quoi le fardeau des exigences est-il modulé pour tenir compte de la taille des entreprises?	12
6. COMPÉTITIVITÉ DES EXIGENCES ET IMPACT SUR LE COMMERCE AVEC LES PARTENAIRES ÉCONOMIQUES DU QUÉBEC.....	12
6.1 La préservation de la compétitivité des entreprises québécoises.....	12
6.2 Les effets de la solution projetée sur la libre circulation des personnes, des biens, des services, des investisseurs et des investissements entre le Québec et ses partenaires économiques	13
7. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	13
8. CONCLUSION.....	13
9. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)	14

SOMMAIRE EXÉCUTIF

La Commission de la construction du Québec (ci-après : « CCQ ») souhaite dans un premier temps ajouter une tâche dévolue spécifiquement au métier de grutier à un autre métier tout en la maintenant dans les activités de ce métier. Ainsi une activité partagée d'utilisation de camion-flèche de faible tonnage serait créée entre le métier de grutier qui la possède actuellement en exclusivité et les compagnons d'un autre métier afin de répondre aux besoins et pratiques de l'industrie de la construction.

Ensuite, l'apprentissage du métier de grutier tant par un non-diplômé que par un compagnon d'un autre métier serait aussi modifié par la création de l'obligation, pour tout aspirant grutier, de suivre un plan de formation en entreprise et de passer un examen de préqualification des compétences minimales du métier de grutier.

Enfin, la CCQ modifierait les règles de délivrance des certificats de compétence pour insérer, sur le certificat de compétence-compagnon, la mention de l'activité partagée d'utilisation d'un camion-flèche de moins de 30 tonnes. Elle modifierait aussi les critères de délivrance du certificat de compétence-apprenti correspondant au métier de grutier lors d'une pénurie de main-d'œuvre pour prévoir la possibilité qu'un compagnon entreprenne l'apprentissage du métier de grutier.

La CCQ évalue périodiquement les activités qui sont comprises dans les différentes définitions de métiers afin qu'elles reflètent la réalité ainsi que les besoins de l'industrie de la construction qui sont en constante évolution. C'est justement ce que visent ces modifications réglementaires.

L'article 123.1 (paragraphe 2^o du premier alinéa) de la Loi sur les relations du travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction (chapitre R-20) (ci-après : « Loi R-20 ») permet à la CCQ de déterminer dans un règlement les activités comprises dans un métier.

En outre, l'article 123.1 (paragraphe 5^o du premier alinéa) de la Loi R-20 permet à la CCQ de déterminer par règlement notamment les conditions d'admission à l'apprentissage et aux différents types d'examens.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Évolution récente du problème

L'activité d'utilisation de camion-flèche :

- Un camion-flèche est un camion sur lequel est monté un mât télescopique permettant le chargement et le déchargement des matériaux qu'il transporte sur un chantier de construction. Ces équipements varient de 15 à 300 tonnes. Les entreprises en construction utilisent des camions-flèches de moins de 30 tonnes notamment pour le transport de matériaux, d'équipements ou de rebuts dans le but de faciliter les travaux effectués. De nombreuses entreprises ont acquis ce type

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

- d'équipement afin d'être plus performantes et de réduire les risques pour la santé et la sécurité liés à la manutention de lourdes charges.
- Selon le Règlement sur la formation professionnelle de la main-d'œuvre de l'industrie de la construction, seule une personne détenant un certificat de compétence du métier de grutier peut opérer des mâts télescopiques montés sur des camions. Ainsi, seuls les grutiers peuvent opérer les camions-flèches, quelle que soit leur taille ou la nature des tâches effectuées à l'aide de cet équipement lorsqu'il s'agit de travaux assujettis à la Loi R-20.
 - Les camions-flèches de faible tonnage, soit de 30 tonnes et moins, sont utilisés tant pour les travaux assujettis à la Loi R-20 que ceux qui n'y sont pas assujettis. Plusieurs accidents et même des décès attribuables, selon le coroner, à une méconnaissance de l'utilisation du camion-flèche ont mené ce dernier à une recommandation de mieux former les opérateurs de ce type d'équipement lourd.
 - En 2010, l'industrie a dû faire face à un manque de main-d'œuvre qualifiée pour l'opération de camion-flèche, principalement ceux de 30 tonnes et moins.
 - En raison du caractère ponctuel de l'utilisation du camion-flèche au courant d'une journée, les entreprises en construction sont souvent incapables d'embaucher un grutier quelques heures par jour pour opérer un camion-flèche. Cela s'explique soit par le manque de disponibilité ou d'intérêt des grutiers, soit en raison des coûts élevés que cela entraîne pour les entreprises puisqu'elles doivent alors faire affaire avec des compagnies de location de grues pour de courtes opérations de chargement ou de déchargement.
 - Beaucoup d'entrepreneurs utilisent les services d'une personne détenant un certificat de compétence autre que celui de grutier pour réaliser leurs travaux et opérer ces camions de faible tonnage.
 - Pour répondre aux préoccupations de formation, de santé et sécurité et ainsi régulariser la pratique actuelle, le Comité de formation professionnelle de l'industrie de la construction (ci-après : « CFPIC ») et le conseil d'administration de la CCQ ont convenu de procéder à la création de l'activité partagée d'utilisation de camion-flèche, qui consiste à permettre à tout compagnon qui satisferait aux exigences requises, d'acquérir la compétence liée à l'utilisation d'un camion-flèche de 30 tonnes et moins pour des opérations précises et limitées.

Les compétences minimales nécessaires à l'apprentissage du métier de grutier :

- Au cours des années 1990 à la suite d'une série d'accidents mortels, la Commission de la santé et de la sécurité du travail, aujourd'hui la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST), a demandé à la CCQ de former la main-d'œuvre active du métier de grutier, soit plus de 3 500 salariés, par une activité de perfectionnement, et ce, dans un court délai.
- Le cours intitulé « Utilisation sécuritaire des grues » (ci-après : « USG ») a ainsi été créé pour agir comme une mesure temporaire afin de perfectionner la main-d'œuvre déjà qualifiée dans le métier de grutier.
- À la suite de l'implantation du diplôme d'études professionnelles (ci-après : « DEP ») en conduite de grues en 1997, les dispositions réglementaires prévoyant l'obligation de suivre le cours USG auraient dû être modifiées afin de prendre en compte cette nouvelle variable et de prévoir un mécanisme d'accès au métier de grutier lors de pénuries de main-d'œuvre.

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

- La voie d'accès principale et privilégiée au métier de grutier demeure celle de la réussite de la formation professionnelle en conduite de grues. Toutefois, l'accès au métier reste « verrouillé » lorsqu'il y a un manque de main-d'œuvre dans une région donnée en raison de la norme réglementaire actuelle.
- Le cours USG créé pour perfectionner la main-d'œuvre apprentie et compagnon ne prépare pas un nouvel aspirant à devenir grutier.
- Pour obtenir le certificat de compétence-compagnon du métier de grutier, la personne doit réussir le cours USG et son examen de qualification provinciale.
- Pour obtenir un certificat de compétence-apprenti du métier de grutier, la personne doit détenir un DEP en conduite de grues ou encore avoir réussi le cours USG. Or, en vertu de critères d'admission au cours USG fixés par le CFPIC, seules les personnes suivantes peuvent accéder à ce cours :
 - L'enfant d'un employeur qui déclare des heures à la CCQ dans le métier de grutier, afin d'assurer la suite de l'entreprise;
 - Une personne qui détient la spécialité d'opérateur de pompe à béton du métier de grutier;
 - Un ex-titulaire d'un certificat de compétence du métier de grutier;
 - Un employeur ou son représentant désigné, dans une entreprise qui déclare des heures à la CCQ dans le métier de grutier.
- Ces critères d'accès restreignent l'accès à l'apprentissage du métier de grutier pour les personnes non diplômées et les personnes titulaires d'un certificat de compétence-compagnon d'un autre métier.
- Lorsque des pénuries de main-d'œuvre arrivent ponctuellement dans un métier, la solution usuelle d'ouvrir les bassins de main-d'œuvre et d'ainsi faire entrer dans l'industrie des personnes non diplômées devant acquérir une formation par alternance travail-étude, ne peut pas fonctionner pour les grutiers si ces personnes ne détiennent pas la formation USG et qu'il leur est impossible de la suivre.
- Cette situation a été dénoncée en 2008 dans une décision de la Commission des relations du travail. Le Commissaire avait enjoint la CCQ à régler cette problématique.
- Par ailleurs, un compagnon qui ne peut accéder au cours USG ne peut pas entreprendre l'apprentissage du métier de grutier alors qu'il peut entreprendre l'apprentissage de tous les autres métiers.
- Pour régler cette problématique qui persiste lors d'une pénurie de main-d'œuvre, le CFPIC et le conseil d'administration de la CCQ ont convenu de remplacer l'obligation de réussite du cours USG par l'obligation de compléter un plan de formation en entreprise pour tous les aspirants apprentis grutiers incluant les compagnons désireux d'entreprendre l'apprentissage du métier de grutier.

Conséquences dans le cas où le statu quo est maintenu

L'activité d'utilisation du camion-flèche :

- Le maintien du statu quo peut avoir des conséquences importantes, notamment pour la sécurité des opérateurs des camions-flèches et des équipes qui les entourent.
- Le maintien des façons de faire aurait aussi comme effet sur les entreprises en construction de ne pas réduire la lourdeur administrative que nécessitent

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

l'embauche et la mise à pied des salariés pour seulement quelques heures de travail par jour. D'autre part, cela occasionnerait notamment une perte de productivité sur les chantiers pour les entrepreneurs et donc une perte de revenu.

- Maintenir le statu quo aurait aussi comme impact de ne pas permettre d'accroître la polyvalence et l'employabilité des salariés de l'industrie de la construction.
- Outre les risques associés à un manque de main-d'œuvre qualifiée à titre de grutier, l'industrie pourrait maintenir les comportements actuels l'exposant à faire opérer les équipements visés par des salariés de l'industrie ne détenant pas la qualification requise. Cela augmenterait les risques en matière de santé et de sécurité, tant pour eux que pour les autres travailleurs sur le chantier, et aurait pour effet d'augmenter les situations où les entreprises se retrouvent en situation d'infraction à la Loi R-20 et à ses règlements.

Les compétences minimales nécessaires à l'apprentissage du métier de grutier :

- Maintenir le statu quo, soit de maintenir le cours USG comme seule porte d'entrée dans le métier de grutier en période de pénurie, aurait pour effet de maintenir une situation induite par une erreur d'écriture réglementaire.
- Cela maintiendrait également une formation qui n'est pas adaptée à de nouveaux travailleurs dans le métier de grutier puisqu'elle était destinée à perfectionner des salariés pratiquant déjà le métier de grutier.
- De plus, cela maintiendrait une pression importante sur la disponibilité de la main-d'œuvre du métier de grutier étant susceptible de créer des pénuries ponctuelles.

2. PROPOSITION DU PROJET

La solution proposée serait d'adopter deux règlements, un modifiant le Règlement sur la formation professionnelle de la main-d'œuvre de l'industrie de la construction (chapitre R-20, r. 8) et un modifiant le Règlement sur la délivrance des certificats de compétence (chapitre R-20, r. 5), pour créer une activité partagée, soit l'ajout d'une activité dévolue à un métier en particulier à un autre métier tout en la maintenant dans les activités du premier métier. Les modifications réglementaires viseraient l'ajout et l'opérationnalisation de l'activité de camion-flèche de faible tonnage, soit :

- L'ajout de l'activité partagée d'utilisation de camion-flèche à tout détenteur de certificat de compétence-compagnon dans l'industrie de la construction qui suit une formation et réussit un examen de préqualification relatif à cette activité, pour le déplacement de charges (matériaux, équipements ou rebuts utilisés ou provenant des travaux exécutés dans le cadre du métier du titulaire de cette activité) avec un camion-flèche d'une capacité maximale de 30 tonnes comportant un poste de commande fixe. Cette qualification serait maintenue si le détenteur démontre avoir acquis annuellement un nombre minimal d'heures d'expérience sur cet équipement.

Outre l'activité partagée, les modifications réglementaires proposées prévoient l'obligation, pour tout aspirant grutier, de suivre un plan de formation en entreprise et un

examen de préqualification des compétences du métier de grutier. Cela créerait aussi, lors de pénuries de main-d'œuvre dans le métier de grutier, la possibilité qu'un compagnon d'un autre métier entreprenne l'apprentissage du métier de grutier.

Cette solution permettrait à cette activité comprise dans la définition du métier de grutier d'évoluer pour se coller aux besoins et aux pratiques de l'industrie de la construction. Ainsi, la réglementation serait conforme à la pratique s'étant développée au cours des dernières années. Il va de soi que les entreprises et les salariés bénéficieraient d'une meilleure employabilité et d'une plus grande souplesse dans l'organisation du travail. Cela permettrait aussi de diminuer les risques d'accident du travail et de se conformer aux recommandations du coroner en ce qui les concerne.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Possibilité de solutions non législatives ou réglementaires

Au cours des années 2012 et 2013, les associations syndicales ont tenté de diverses manières d'intéresser les grutiers à offrir leurs services auprès des entreprises spécialisées en construction pour l'utilisation des camions-flèches. Cependant, cela n'a pas eu de succès. Le manque d'intérêt manifesté de la part de grutiers a été aussi en partie dû au fait que les entreprises leur demandaient également de faire des travaux relevant d'un autre métier, tels les métiers de couvreur ou de charpentier-menuisier.

Raisons expliquant le rejet des options non réglementaires

Les modifications réglementaires sont la seule avenue possible pour répondre aux diverses préoccupations, régulariser la pratique concernant l'utilisation des camions-flèches de faible tonnage et corriger l'erreur de rédaction qui a fait du cours USG la seule porte d'entrée dans le métier de grutier. Pour que l'activité d'utilisation d'un camion-flèche soit exécutée par un détenteur d'un certificat de compétence-compagnon d'un autre métier que celui de grutier, il faut que l'activité partagée d'utilisation de camion-flèche soit créée.

Comme les définitions de métiers sont réglementées tout comme les conditions d'obtention d'un certificat de compétence-compagnon ou d'apprenti, il n'y a pas vraiment de possibilité d'envisager des mesures non réglementaires. En effet, dès qu'une personne non titulaire d'un certificat de grutier utilise un camion-flèche, elle contrevient de ce fait au Règlement sur la formation professionnelle de la main-d'œuvre de l'industrie de la construction. Par ailleurs, en période de pénurie de main-d'œuvre, la seule porte d'entrée dans le métier resterait le DEP en conduite de grues qui ne génère pas beaucoup de cohortes.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1 Description des secteurs touchés

Secteurs touchés

Il s'agit des entrepreneurs de l'industrie de la construction (code SCIAN 23). La portion de l'industrie de la construction assujettie à la Loi R-20 est estimée à environ 60 % de l'activité totale de l'industrie.

Nombre d'entreprises touchées

Un total de 25 704 employeurs a déclaré des heures à la Commission de la construction du Québec en 2015.

- PME : 25 703 (99,9 %)
- Grandes entreprises (500 employés et plus) : 1 (moins de 1 %)
- Total : 25 704

Caractéristiques additionnelles du secteur touché

- Nombre d'employés : 153 040 salariés actifs en 2015 dans la construction assujettie.
 - Le métier de grutier est exercé par 1 647 salariés, dont 1 440 compagnons et 207 apprentis. Un total de 408 employeurs embauchent des grutiers. Il est à noter que pour la majorité, les heures travaillées par des grutiers constituent moins de 20 % de l'activité totale de l'entreprise.
- Production annuelle (en \$) : Il s'est dépensé 44 G\$ en immobilisation dans la construction en 2015 au Québec. La portion de l'industrie de la construction assujettie à la Loi R-20 est estimée à environ 60% de l'activité totale de l'industrie.
- Part du secteur dans le PIB de l'économie du Québec en 2014 : En matière de dépenses, les dépenses d'investissements en construction représentent 12 % du PIB, ce qui inclut toutefois les achats de matériaux de construction (ex. : équipement, machinerie...) ou autres types d'achats auprès d'autres industries. Si l'on considère seulement la valeur ajoutée de l'industrie de la construction, 6,6 % du PIB québécois provient de la construction.

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

- Autres :

Nombre d'employeurs par secteur, 2015

	Génie civil et voirie	Industriel	Institutionnel et commercial	Résidentiel	Ensemble des secteurs ¹
Total	2 670	1 673	16 171	15 008	25 704

1. Un employeur peut apparaître dans plus d'un secteur, mais n'est considéré qu'une fois dans le total.

Source : CCQ, avril 2016.

4.2 Coûts pour les entreprises

La solution réglementaire vise près de 25 704 entreprises de construction. La solution n'a toutefois pas d'impacts administratifs sur les employeurs. Ils sont déjà inscrits auprès de la CCQ et ont déjà payé les frais d'enregistrement. Il n'y a pas de nouvel assujettissement de travaux, en conséquence pas de nouveaux employeurs à intégrer à l'industrie assujettie à la Loi R-20 et aucune modification aux formalités administratives (ex. : rapport mensuel ou avis d'embauche). La solution n'entraîne donc pas de changement de coûts liés aux formalités administratives de l'employeur.

- a) La modification réglementaire portant sur **l'activité partagée d'utilisation de camion-flèche** pourrait permettre de diminuer les coûts de la main-d'œuvre des entreprises. En effet, l'employeur pourra faire effectuer cette tâche par un de ses compagnons s'il détient la certification nécessaire. La plupart des métiers ont un salaire horaire moyen inférieur à celui des grutiers.

Pour évaluer l'impact sur la masse salariale des employeurs, une simulation a été effectuée à partir des données de l'année 2014 sur les heures rapportées à la CCQ par les employeurs ayant embauché des grutiers. Pour ce faire, une évaluation a été faite des heures des grutiers qui pourraient dorénavant être réalisées par un compagnon d'un autre métier. Globalement, la modification pourrait se traduire par une diminution de l'ordre de 0,2 % de la masse salariale des employeurs, soit 1,9 M\$ de baisse annuelle de coûts salariaux pour les entreprises qui embauchent des grutiers.

- b) La modification réglementaire portant sur **le plan de formation en entreprise établi par la CCQ et l'examen de préqualification** n'entraînera pas de coûts supplémentaires en main-d'œuvre pour les entreprises. La situation sera similaire à celle d'un employeur qui embauche quelqu'un en situation de pénurie de main-d'œuvre (ouverture des bassins par la CCQ).

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

Coûts directs liés à la conformité aux normes

	Période d'implantation (coûts non récurrents)	Années subséquentes (coûts récurrents)	Total
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.)			
Coûts de location d'équipement			
Coûts d'entretien et de mise à jour des équipements			
Dépenses en ressources humaines (consultants, employés et gestionnaires, etc.)			
Coûts pour les ressources spécifiques (ex. : trousse, outils, publicité, etc.)			
Autres coûts directs liés à la conformité			
Total des coûts directs liés à la conformité aux normes			Aucun

Coûts liés aux formalités administratives

	Période d'implantation (coûts non récurrents)	Années subséquentes (coûts récurrents)	Total
Coûts de production, de gestion et de transmission des rapports, des enregistrements, des registres et des formulaires d'autorisation			
Dépenses en ressources externes (ex. : consultants)			
Autres coûts liés aux formalités administratives			
Total des coûts liés aux formalités administratives			Aucun

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

Manques à gagner

	Période d'implantation (coûts non récurrents)	Années subséquentes (coûts récurrents)	Total
<ul style="list-style-type: none">• Diminution du chiffre d'affaires• Autres types de manques à gagner			
Total des manques à gagner			Aucun

Synthèse des coûts pour les entreprises

	Période d'implantation (coûts non récurrents)	Années subséquentes (coûts récurrents)	Total
<ul style="list-style-type: none">• Coûts directs liés à la conformité aux normes• Coûts liés aux formalités administratives• Manques à gagner			
Total des coûts pour les entreprises			Aucun

4.3 Avantages du projet

Les modifications réglementaires apportent plusieurs avantages, notamment :

- D'augmenter la polyvalence et de permettre une meilleure employabilité des salariés appelés à utiliser un camion-flèche de 30 tonnes et moins pour déplacer du matériel, des équipements ou des rebuts en lien avec leur métier.
- D'augmenter la souplesse dans l'organisation du travail tant des employeurs que des salariés de l'industrie.
- De permettre aux entreprises, en évitant le manque de main-d'œuvre spécialisée, de diminuer le risque de retard dans la livraison des travaux et les coûts engendrés par de tels retards.
- De permettre, dans une certaine mesure, de diminuer le coût de la main-d'œuvre des employeurs œuvrant dans la construction notamment en raison du tarif horaire moins élevé pour certains métiers qui bénéficieraient des modifications réglementaires.
- Cela augmenterait la sécurité sur les chantiers de construction assujettis à la Loi R-20 en assurant une meilleure formation, plus accessible. De ce fait, cela diminuerait les risques d'accident du travail et permettrait de se conformer aux recommandations du coroner.

- Cette solution n'a également aucun impact financier pour le gouvernement ou encore les employeurs et salariés de l'industrie de la construction.

4.4 Impact sur l'emploi

Aucun impact sur l'emploi total. Il n'y aura pas de création d'emplois, mais simplement un déplacement de certaines activités entre deux métiers et une diminution des manques de main-d'œuvre pour les travaux en lien avec cette utilisation.

5. ADAPTATION DES EXIGENCES AUX PME

5.1 En quoi le fardeau des exigences est-il modulé pour tenir compte de la taille des entreprises?

La majorité des entreprises de construction sont des PME. Il n'y a pas de mesures particulières selon la taille de l'entreprise.

6. COMPÉTITIVITÉ DES EXIGENCES ET IMPACT SUR LE COMMERCE AVEC LES PARTENAIRES ÉCONOMIQUES DU QUÉBEC

6.1 La préservation de la compétitivité des entreprises québécoises

Sans objet.

Contrairement au secteur manufacturier où le produit est fabriqué en usine, l'industrie de la construction, notamment les entreprises et la main-d'œuvre, bâtit des produits sur place (maisons, écoles, hôpitaux, routes, etc.). La notion de compétitivité internationale des coûts y a donc peu de signification.

Les entreprises extérieures désirant travailler au Québec ont les mêmes obligations que les entreprises québécoises. Ces dernières doivent respecter les obligations des autres juridictions lorsqu'elles travaillent ailleurs. Des accords de reconnaissance mutuelle des compétences existent avec les autres provinces pour faciliter la mobilité.

6.2 Les effets de la solution projetée sur la libre circulation des personnes, des biens, des services, des investisseurs et des investissements entre le Québec et ses partenaires économiques

Les projets de règlement n'entraînent aucun coût additionnel et n'auront aucun impact sur la compétitivité des entreprises, qu'elles soient du Québec ou de l'extérieur. Par ailleurs, aucun impact sur la circulation des biens, des services, des investisseurs et des investissements entre le Québec et ses partenaires économiques n'est à prévoir.

7. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

L'information et les impacts liés aux changements réglementaires seront diffusés aux groupes suivants :

- L'ensemble de la main-d'œuvre de l'industrie de la construction, plus particulièrement les personnes exerçant les métiers de charpentier-menuisier, les poseurs de revêtement souple et les grutiers, ainsi que tous les détenteurs d'un certificat de compétence-compagnon;
- Les employeurs de l'industrie;
- Les associations patronales;
- Les associations syndicales;
- Le personnel de la CCQ.

La CCQ fera connaître les modifications réglementaires par une campagne d'information auprès de la main-d'œuvre et des employeurs notamment par des envois personnalisés, des courriels, des messages sur le site Internet de la CCQ et dans différentes publications corporatives.

La CCQ mettra également sur l'implication des associations patronales et syndicales pour rejoindre leurs membres.

8. CONCLUSION

Les projets de règlement modifiant le Règlement sur la formation professionnelle de la main-d'œuvre de l'industrie de la construction et le Règlement sur la délivrance des certificats de compétence répondent aux besoins et aux demandes de l'industrie de la construction.

9. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)

Charles Brant

Directeur

Direction de la recherche et de la documentation

Commission de la construction du Québec

8485, avenue Christophe-Colomb

Montréal (Québec) H2M 0A7