



**COMMENT 29 COLLÈGES,  
INSTITUTS ET CONSEILS  
SCOLAIRES PEUVENT-ILS  
COLLABORER À L'ÉCHELLE  
NATIONALE**

**Leçons apprises de la collaboration entre  
l'ACEEM et le CARS dans le secteur de  
l'automobile**

**Préparé pour ACCC/L'ACS/ACOE  
Colloque : Les collèges/instituts et les  
conseils sectoriels  
Les 22-23 février 2001  
Ottawa (Ontario)**

**Par : The Canadian Association of Motive Power  
Educators (CAMPE)  
The Canadian Automotive Repair and Service  
Council (CARS)  
LMG The Labour Market Group Inc.**

**En collaboration avec Développement des ressources humaines du Canada**

## 1. Introduction

Depuis que Henry Ford a commencé à produire en série des automobiles il y a environ 90 ans, l'automobile est devenue un élément important de nos vies. M. Ford croyait — et il a encore raison aujourd'hui — que la collaboration et la coopération pourraient transformer l'industrie de l'automobile.

La collaboration est devenue un des principes majeurs de l'industrie canadienne de l'automobile. Plus précisément, la collaboration entre l'Association canadienne des éducateurs en équipement motorisé (ACEEM) et le Conseil du service d'entretien et de réparation automobiles du Canada (CARS) a aidé ces organismes à s'attaquer à une bonne part des problèmes de base dans le marché du travail qui ont miné l'industrie canadienne de la réparation et des services «après vente» pendant des années.

Après 12 ans, l'ACEEM et le CARS ont réalisé des progrès considérables dans leurs efforts en vue de combler l'écart entre l'industrie de l'automobile et le réseau des collèges communautaires du Canada. Il y a eu des accrochages et des batailles, mais il y a surtout eu énormément de succès pour s'assurer que le système de formation réponde aux besoins de l'industrie.

Pourtant, il reste encore beaucoup de travail à faire. Les défis du marché du travail ont évolué et les changements politiques ont nécessité beaucoup de nouvelles initiatives. Malgré cela, la collaboration entre l'ACEEM et le CARS se poursuit.

Plusieurs leçons importantes se sont dégagées de l'expérience de l'ACEEM-CARS. **Le présent rapport décrit les progrès réalisés jusqu'à maintenant et présente les six leçons majeures apprises afin de permettre à d'autres groupes de bénéficier de l'expérience de l'ACEEM-CARS.**

## 2.0 Un profil du secteur de la réparation automobile du Canada

L'industrie canadienne de l'entretien et de la réparation automobiles est une composante importante et intégrale de l'industrie automobile du Canada. Cette industrie est définie comme le regroupement d'employeurs, de travailleurs et d'autres intéressés engagés dans le marché «après-vente» du service d'entretien et de la réparation des automobiles et des camions légers.<sup>1</sup> Plus précisément, le secteur comprend les métiers suivants :

- S Technicien d'entretien automobile - généraliste
- S Technicien de service automobile - spécialisé
- S Apprenti technicien
- S Installateur
- S Préposé à la lubrification et aux changements d'huile
- S Conseiller du service
- S Gérant du service et adjoint au gérant du service

Ce groupe est très impressionnant tant par son nombre que par sa contribution à l'industrie automobile. Comme on peut le voir dans les tableaux 1 et 2, le secteur emploie environ 200 000 Canadiens dans 27 150 installations.

Tableau 1

Nombre d'employés par poste ou secteur fonctionnel clé - 1998	Nombre d'employés	%
Technicien - généraliste	79 415	39,6
Gérant ou adjoint du gérant, service, pièces, atelier de carrosserie	22 06	11
Technicien spécialisé en électronique	14 239	7,1
Propriétaire / exploitant	13 838	6,9
Apprenti - Réparation mécanique et carrosserie	12 835	6,4
Technicien - Camions moyens et lourds	11 632	5,8
Technicien - autre spécialité	11 431	5,7
Instructeur / Formateur	10 227	5,1
Technicien - Réparation de véhicules accidentés et refinisseur	9 024	4,5

---

<sup>1</sup>CARS, Un pont vers l'avenir : questions et défis auxquels fait face l'industrie canadienne du service d'entretien et de la réparation automobiles, 1999. Page 6.

Autre	6 418	3,2
Préposé au comptoir des pièces	4 211	2,1
Conseiller au service / Évaluateur	3 409	1,7
Chef d'atelier	1 805	0,9
Total	200 544	100 %

*Source* : *Un pont vers l'avenir : questions et défis auxquels fait face l'industrie canadienne du service d'entretien et de la réparation automobiles*, page 9.

Tableau 2

<b>Nombre d'employés dans chacune des grandes catégories d'employeurs</b>	<b>Nombre d'employés</b>	<b>Nombre d'installations</b>
Concessionnaires exclusifs	83 028	3 700
Ateliers de réparation indépendants	50 400	10 500
Services spécialisés - Pneus	22 100	850
Stations-service	14 250	2 500
Services spécialisés - Lubrification	9 750	650
Carrosserie / Vitrierie	7 350	7 000
Magasins Canadian Tire	5 345	430
Services spécialisés - Systèmes d'échappement et suspension	4 905	750
Magasins à rayons / Clubs-entrepôts	1 376	270
Services spécialisés - Transmission	1 080	300
Services spécialisés - Radiateurs	960	200
Nombre total d'employés	200 544	27 150

*Source* : *Un pont vers l'avenir : questions et défis auxquels fait face l'industrie canadienne du service d'entretien et de la réparation automobiles*, pages 8 et 9.

Avec plus de 200 000 travailleurs, cette main-d'oeuvre est très importante. Ce secteur représente

environ 40 pour cent du secteur automobile (manufacturier) très convoité au Canada.<sup>2</sup>

## 2.1 À propos de l'ACEEM et du CARS

À la fin des années 1980, le gouvernement fédéral a adopté une nouvelle approche sectorielle dans le but d'évaluer et de répondre aux problèmes fondamentaux touchant la main-d'oeuvre dans les industries canadiennes. Des études sectorielles détaillées ont cerné les principaux enjeux et défis, et ont permis de déterminer si les groupes d'intervenants étaient disposés à relever ces défis. Lorsqu'une collaboration complète est possible, un conseil sectoriel indépendant — composé de groupes des milieux des affaires, de l'éducation, de la main-d'oeuvre et d'autres intervenants clés — est établi dans le but d'élaborer et de coordonner la mise en oeuvre de stratégies et de mesures qui aideraient ces conseils de répondre aux problèmes de main-d'oeuvre auxquels est confronté le secteur. Jusqu'à maintenant, plus de 20 conseils sectoriels ont été établis au Canada.

Un des premiers conseils sectoriels à être mis sur pied a été le Conseil du service d'entretien et de réparation automobiles du Canada (CARS). Un des intervenants du secteur du service d'entretien et de la réparation automobiles était le Canadian Transportation Institute (CTI). Le CTI a été démantelé à la fin des années 1980 et l'Association canadienne des éducateurs en équipement motorisé (ACEEM) l'a remplacé. Ces deux organismes ont établi une alliance stratégique et une relation de travail qui leur a permis d'élaborer et de mettre en oeuvre des mesures qui ont bénéficié et qui continuent de bénéficier au secteur.

L'ACEEM est une association regroupant les éducateurs en équipement motorisé — comme l'entretien d'automobiles et de camions légers, de camions lourds, de trains et d'avions — qui offrent à ses membres des possibilités de préserver l'intégrité de leurs programmes, de favoriser le perfectionnement professionnel des enseignants, et de mettre au point et partager des ressources et des connaissances parmi ses 29 établissements membres.

Le CARS est une association nationale sans but lucratif établie en 1988 dans le but de répondre aux besoins en ressources humaines de l'industrie canadienne de l'entretien et de la réparation des automobiles et des camions. Le CARS comprend :

- S Le Conseil du CARS — une fédération regroupant sept associations nationales qui répond aux besoins de formation et de développement des ressources humaines et de formation de l'industrie canadienne dans le secteur de l'entretien et de la réparation des automobiles et des camions.

---

<sup>2</sup>D'après l'Examen de la compétitivité de l'industrie automobile, réalisé par Industrie Canada en 1998, l'industrie automobile canadienne représente plus de 500 000 emplois et 16 pour cent de la production de véhicules légers en Amérique du Nord. Veuillez consulter le site [http://strategis.ic.gc.ca/sc\\_indps/sectors/frndoc/auto\\_hpg.html](http://strategis.ic.gc.ca/sc_indps/sectors/frndoc/auto_hpg.html)

- S L'Institut CARS — un organisme national regroupant des professionnels qui oeuvrent au sein de l'industrie de l'entretien et de la réparation des automobiles et des camions.
- S Le Réseau CARS — le Conseil CARS (représentant les gestionnaires) et l'Institut CARS (représentant les employés) collaborent ensemble en vue d'établir un réseau pancanadien de formateurs qualifiés, de centres de formation et d'institutions pour assurer la formation en entretien et réparation d'un océan à l'autre.

La création du CARS et de l'ACEEM a fourni aux intervenants de l'industrie de la réparation automobile une tribune pour leur permettre de se pencher sur leurs problèmes de base en matière de main-d'oeuvre. Cette collaboration a permis l'établissement d'un lien de communication fort qui a bénéficié au secteur privé, aux collèges et à d'autres groupes d'intervenants.

En ce qui concerne l'enseignement et la formation, l'alliance stratégique entre l'ACEEM et le CARS a permis aux éducateurs d'obtenir une perspective nationale des besoins de formation de l'industrie. Auparavant, les besoins de formation étaient déterminés au niveau provincial ou régional. Cette communication a eu une incidence majeure sur les programmes d'études des provinces.

## **2.2 Les défis du marché du travail auxquels est confronté le secteur de la réparation automobile**

L'industrie canadienne de l'entretien et de la réparation automobiles continue d'être confrontée à plusieurs défis importants associés au marché du travail qui pourraient, s'ils ne sont pas réglés, paralyser l'industrie et l'empêcher de répondre aux besoins des Canadiens. Ces enjeux, et leurs répercussions, sont décrits ci-après.

**Depuis les 30 dernières années, les automobiles et les camions légers sont de plus en plus perfectionnés sur le plan technologique. Il est généralement reconnu que les nouvelles automobiles comportent autant de composantes technologiques qu'Apollo 13. Les véhicules continuent de devenir de plus en plus perfectionnés sur le plan technologique.**

- S *Cette situation a effectivement changé le niveau et la combinaison de compétences requis de la part des techniciens d'automobiles.*
- S *Les techniciens d'automobiles doivent maintenant posséder un excellent ensemble de compétences techniques — dont une compréhension approfondie de l'électronique, du diagnostic et des émissions — ainsi que de bonnes compétences non techniques (ou habilitantes).*
- S *Les étudiants doivent avoir des antécédents scolaires plus solides pour diagnostiquer et réparer des systèmes automobiles de plus en plus complexes.*
- S *L'éducation permanente est maintenant nécessaire dans l'industrie.*
- S *Les programmes d'études doivent être révisés régulièrement pour offrir aux étudiants les compétences dont ils ont besoin pour diagnostiquer et réparer les problèmes des véhicules.*

**De nombreuses études ont démontré que le nombre total de véhicules a augmenté au cours des 30 dernières années. En fait, l'étude du marché du travail réalisée en 1988 soulignait que le nombre de véhicules avait augmenté plus rapidement que la population du Canada.<sup>3</sup>**

- S Un nombre croissant et une plus grande variété de types de véhicules sont conçus et fabriqués pour le marché national.*
- S Cela augmente la nécessité d'acquérir des connaissances techniques au sujet d'un nombre croissant de véhicules.*
- S Cela augmente aussi la demande pour des techniciens et des enseignants qui peuvent aider à accroître le niveau de compétences ou le bassin de techniciens.*

**Un examen de la structure d'âge de la main-d'oeuvre en entretien et en réparation automobiles<sup>4</sup> montre un exode net de techniciens compétents à mesure que les «baby boomers» prendront leur retraite au cours des dix prochaines années.**

- S La demande pour des étudiants mieux qualifiés capables de faire face aux rigueurs de la formation et le rejet d'étudiants non qualifiés signifient que les collèges n'ont pas fonctionné à leur pleine capacité.*
- S Une pénurie potentielle de techniciens automobiles pointe à l'horizon.*
- S La plupart des enseignants collégiaux font partie du même groupe d'âge que les techniciens automobiles qui travaillent dans le secteur privé — beaucoup sont susceptibles de prendre leur retraite d'ici les dix prochaines années.*
- S Une pénurie potentielle d'enseignants collégiaux pourrait également pointer à l'horizon.*

**Les représentants de l'industrie ont déterminé l'existence de pénuries de cours et de main-d'oeuvre qualifiée.**

- S La complexité accrue de la vérification des véhicules et des tests diagnostiques a fait augmenter les niveaux de compétences obligatoires à l'échelle du pays.*
- S L'étude sectorielle de 1999 a révélé l'existence de plusieurs lacunes au niveau des compétences dans le secteur.*
- S Ces enseignants sont peut-être prêts à prendre leur retraite, ce qui pourrait avoir pour effet d'affaiblir l'infrastructure de formation des collèges.*

**L'industrie automobile trouve qu'il est difficile d'échapper aux stéréotypes dépassés associés**

---

<sup>3</sup>Canada. Industrie canadienne de l'entretien et de la réparation automobiles : une étude des ressources humaines. 1988, page 40.

<sup>4</sup>CARS, *Un pont vers l'avenir : questions et défis auxquels fait face l'industrie canadienne du service d'entretien et de la réparation automobiles*, 1999, page 10.

**aux mécaniciens d'automobiles. L'entretien et la réparation des automobiles ne relèvent plus du bon vieux «mécano» traditionnel. En fait, les technologies automobiles changeantes exigent des gens brillants capables d'employer un raisonnement complexe pour bien diagnostiquer et réparer les modèles d'automobiles.**

- S Des niveaux de compétences plus élevés et une formation continue obligatoire sont nécessaires pour réussir la formation et l'apprentissage.*
- S Cette réalité n'est pas encore reconnue dans le système d'enseignement secondaire.*
- S Les candidats qualifiés sont attirés par les perspectives dans d'autres métiers.*
- S Moins de candidats qualifiés sont attirés dans l'industrie.*

#### Certaines des solutions pour le marché du travail élaborées et mises en oeuvre par le CARS et l'ACEEM

À divers degrés, l'ACEEM et le CARS ont collaboré à l'élaboration et à la mise en oeuvre de mesures destinées à répondre aux problèmes du marché du travail auxquels est confronté le secteur. Ces mesures comprennent :

- S Un programme national d'accréditation de la formation postsecondaire** qui assure que les programmes de formation et d'enseignement en entretien et en réparation automobiles satisfont à des normes postsecondaires pancanadiennes. Ce programme permet de garantir que les étudiants respectent les normes de l'industrie dans leurs études et leurs activités de perfectionnement.
- S Des programmes de sensibilisation de l'industrie** visant à promouvoir la formation en entretien et réparation automobiles comme une solution de rechange viable pour les étudiants du secondaire.
- S La formation interactive à distance** offre un large éventail d'activités de formation technique et en gestion par le biais de liens satellites qui permettent d'apprendre dans le lieu de travail.
- S Un programme d'encadrement et de mentorat** qui offre aux techniciens de l'entretien les compétences dont ils ont besoin pour mieux partager leurs connaissances avec les apprentis en milieu de travail.
- S Le CARS a collaboré avec les membres de l'ACEEM en vue de faciliter l'accès aux ressources financières et pédagogiques nécessaires dont ont grandement besoin les collèges.** Ces ressources comprennent des programmes de formation spécialisés, des véhicules, des simulateurs et divers autres outils de formation, augmentant ainsi les ressources disponibles pour les programmes collégiaux.

Les liens entre les enjeux du marché du travail et les mesures prévues pour y répondre sont illustrés ci-après.

<b>Enjeu du marché du travail</b>	<b>Mesure</b>
Recrutement et maintien des travailleurs	Stage pour les jeunes Sensibilisation aux carrières
Lacunes au niveau des compétences	Formation interactive à distance Encadrement/mentorat Accréditation
Image de l'industrie	Sensibilisation aux carrières

### 1 + 1 = 3 : Les avantages découlant de la collaboration ACEEM-CARS

La collaboration ACEEM-CARS s'est soldée par des réalisations fort impressionnantes. La liste partielle comprend :

- S une avenue pour un cheminement raisonnablement facile de l'information entre l'industrie de l'entretien et de la réparation automobiles et les collèges;
- S la possibilité d'adopter des normes de formation nationales qui facilitent la mobilité de la main-d'oeuvre;
- S un mécanisme permettant d'élaborer des politiques et des programmes détaillés visant avant tout à répondre aux besoins de l'industrie;
- S la possibilité d'élaborer des modules de formation;
- S un système national pour la mise en oeuvre des programmes;
- S des possibilités pour les collèges d'obtenir des revenus grandement nécessaires;
- S des possibilités pour les collèges d'obtenir des outils et du matériel de formation;
- S des possibilités pour l'industrie d'établir un équilibre sur le marché du travail;
- S des possibilités pour l'industrie d'atteindre ses objectifs en matière d'équité et d'améliorer la perception populaire de sa main-d'oeuvre.

### **3.0 Leçons apprises**

La collaboration CARS-ACEEM a aidé les secteurs de l'industrie et de l'éducation à relever une bonne part des défis dans le secteur automobile. Le plus important a sans doute été l'établissement d'une voie de communication de l'information qui permet à l'industrie automobile et au secteur de l'éducation d'élaborer et de mettre en oeuvre ensemble des solutions pratiques aux problèmes techniques et de main-d'oeuvre qui nuisent au bon fonctionnement du secteur.

En cherchant à relever ces défis, certaines leçons importantes se sont dégagées et elles pourraient être utiles pour d'autres secteurs qui envisagent ce genre de collaboration.

#### **Leçon n° 1 : la collaboration donne des résultats**

Commençons par ce qui est évident : **la collaboration, qu'il s'agisse d'une alliance stratégique, d'un partenariat, etc., peut offrir d'énormes avantages à une industrie.** L'alliance stratégique entre l'ACEEM et le CARS a produit de nombreux avantages importants pour l'industrie de la réparation automobile. Cette alliance a également bénéficié aux deux organismes partenaires en élargissant leur accès aux ressources et en augmentant leur capacité d'offrir des programmes. Pour illustrer le potentiel, soulignons que cette alliance stratégique a permis aux collègues qui ne sont pas membres de l'ACEEM d'accéder à plus de ressources et aux outils pédagogiques dont ils ont besoin pour faire leur travail.

## **Leçon n° 2 : définir les rôles, les responsabilités et les attentes**

Un sage a déjà dit que le manque de planification mène tout droit à l'échec.

**Les entités qui participent à une alliance stratégique interorganisationnelle devraient établir et articuler clairement leurs lignes directrices, leurs attentes et leurs priorités. Les organismes partenaires pourraient ainsi déterminer et se concentrer sur les défis clés qu'ils souhaitent relever ensemble. Il faudrait privilégier l'élaboration d'une vision, de plans et d'activités communs qui bénéficient à l'ensemble de l'industrie.**

Deux points sont implicites dans cette leçon. Premièrement, les lignes directrices et les priorités devraient être établies conjointement. Afin de permettre l'établissement d'une synergie, les deux parties doivent pouvoir contribuer; aucun groupe ne devrait dicter les conditions de l'entente. Deuxièmement, tous les groupes devraient se concentrer sur «l'image globale». Les perspectives de courte durée ne font que limiter les progrès possibles.

Il n'y a pas toujours eu une parité réelle ou perçue dans la relation ACEEM-CARS et cela a souvent donné lieu à des contraintes.

## **Leçon n° 3 : établir et maintenir des voies de communication solides et efficaces**

Au golf, un élan complet peut faire une différence entre un coup qui arrive sur le vert et un coup qui vous oblige à passer dix minutes à chercher votre balle perdue. Il en est de même avec les partenariats : un bon suivi permettra aux partenaires de rester concentrés sur les tâches et réduira la plupart des problèmes potentiels. **Les organismes partenaires sont encouragés à maintenir un échange régulier d'information et de communication entre eux.**

Le CARS et l'ACEEM ont tous les deux découvert cette réalité relativement tôt dans leur histoire. Ils ont constaté que les voies de communication officielles et informelles sont toutes les deux nécessaires pour maintenir un bon échange d'information. Un représentant de l'ACEEM siège maintenant au

Comité exécutif du CARS<sup>5</sup>, et un représentant du CARS assiste à toutes les réunions de l'ACEEM. D'autres mesures ont été prises, dont la notification des activités prévues qui pourraient toucher les intérêts des deux associations.

Cette collaboration permet un échange relativement libre d'information entre et parmi les membres des deux organismes clés qui représentent le secteur de la réparation automobile.

#### **Leçon n° 4 : Souriez les dents serrées s'il le faut, mais seulement si cela vous permet d'avancer votre cause**

Le vieux dicton qui dit que «les clôtures font de bons voisins» n'est que partiellement vrai lorsqu'il s'agit de partenariats parce que les «clôtures» peuvent être déplacées. **Tous les partenaires devraient être prêts à faire face aux empiétements possibles dans leurs domaines traditionnels. Si cela se produit, vous devez en discuter franchement et ouvertement.** Tenez toujours compte des avantages pour l'industrie et non simplement des répercussions pour votre organisme.

Cela ne signifie pas que les partenaires ont le droit de piétiner dans les plates-bandes de l'autre. Dans tout partenariat, il doit y avoir des avantages mutuels, mais il doit également y avoir un respect mutuel.

Les organismes qui ont établi ou qui envisagent un partenariat — par opposition à une alliance stratégique — doivent accepter l'autonomie de leurs organismes partenaires. **Le partenariat ne signifie pas qu'on s'approprie l'autre.** À mesure que les organismes sont obligés de faire preuve d'entrepreneuriat, ils peuvent se lancer dans de nouveaux créneaux pour obtenir des revenus. Ces activités pourraient constituer des menaces réelles ou perçues au champ de compétence de leurs partenaires.

Par exemple, on a longuement discuté de la décision du CARS de mettre en place un système interactif de formation à distance, qui permet aux techniciens et à d'autres employés d'acquérir une formation de source indépendante. Cette initiative a amené le CARS dans le domaine de l'apprentissage qui était celui des collègues. L'ACEEM a reconnu que, même si les interventions du CARS pourraient toucher les revenus des collègues, elles pourraient rendre l'apprentissage plus accessible à l'industrie.

#### **Leçon n° 5 : faites participer les bonnes personnes**

Au moment d'établir une initiative conjointe, **il faut s'efforcer d'y intégrer des cadres qui connaissent bien leur organisme et qui sont capables d'engager leur organisme** — après une consultation appropriée — **à l'endroit des plans, des stratégies ou des orientations que**

---

<sup>5</sup>Le siège de l'ACEEM au Conseil d'administration du CARS a été initialement confié à l'Association des collèges communautaires du Canada (ACCC). Nous soulignons que l'ACCC participe activement aux études sectorielles, établissant des conseils sectoriels et aidant à fournir un appui non financier à des organismes comme l'ACEEM.

**l'organisme pourrait décider.** Lorsque les intervenants sont des employés de niveau inférieur qui n'ont pas le pouvoir d'engager leur organisme dans de nouvelles interventions, vous vous exposez à des retards et de la frustration.

Les membres de l'ACEEM et du CARS sont des chefs de service, des directeurs et des directeurs adjoints. Bref, des gens qui ont du poids. Il n'est pas nécessaire que les décisions prises entre les deux organismes soient examinées aussi à fond.

Même si une représentation de niveau supérieur peut imposer des tâches additionnelles à des cadres déjà surchargés, elle permet éventuellement de sauver du temps et de l'argent.

### **Leçon n° 6 : établir un secrétariat**

On conseille aux organismes qui souhaitent assurer l'efficacité et la viabilité de leur travail d'établir, lorsque possible, un secrétariat pour s'occuper des besoins administratifs et de recherche de leur organisme.

L'ACEEM est dirigée par des chefs de service et des cadres collégiaux, dont le temps est limité. Le temps consacré aux réunions ou au travail de l'ACEEM leur enlève du temps pour assumer les responsabilités et les obligations de leur emploi à temps plein. Pour la majorité, cela signifie des contraintes et des responsabilités additionnelles. La plupart des membres de la direction trouvent qu'il est pratiquement impossible de faire leur travail régulier et de répondre aux besoins de l'ACEEM. L'Association a donc commencé à en souffrir.

À la fin de 2000, l'ACEEM a embauché un directeur général à temps partiel pour coordonner ses activités. Nous avons ainsi pu effectuer le travail nécessaire de l'ACEEM, ce qui a eu un effet considérable sur l'efficacité et l'efficience de l'ACEEM et de ses efforts en cours en vue :

- S de maintenir la dynamique entre les réunions;
- S d'accroître la crédibilité, la visibilité et le caractère distinctif de l'ACEEM par rapport au CARS;
- S de transférer une bonne part de la charge de travail du comité de direction au directeur général; et
- S d'appuyer l'engagement continu des membres de l'ACEEM.

### **5.0 Perspectives pour l'avenir**

Les succès du passé encadreront la collaboration future entre l'ACEEM et le CARS.

L'ACEEM et le CARS sont tous les deux des organismes indépendants dont les intérêts se recoupent dans l'industrie de l'entretien et de la réparation automobiles. Leur capacité de bien servir leurs membres dépend de leur collaboration continue en vue de rehausser l'intégrité du secteur de la réparation automobile. Dans l'ensemble, la collaboration a été efficace et très productive. Les résultats

atteints ont été très utiles pour l'industrie, les collèges et les gens qui oeuvrent dans le secteur de l'entretien et de la réparation automobiles.

Les leçons apprises grâce à cette collaboration peuvent bénéficier à d'autres organismes qui envisagent d'établir une alliance stratégique ou un groupe d'affinité semblable.