

RESTF

Réseau des entrepreneurs spécialisés en travaux ferroviaires

Mémoire présenté à la

Commission des finances publiques

dans le cadre des

***Consultations particulières et auditions publiques sur le
projet de loi n° 61***

Le 9 juin 2020

I. L'INTRODUCTION

Le RESTF remercie la Commission des finances publiques de lui donner l'opportunité de participer aux *Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 61*.

Le RESTF désire résumer succinctement des enjeux importants liés aux divers projets ferroviaires visés par le projet de loi n° 61.

II. LE RESTF

Le RESTF est une association personnifiée représentant l'ensemble des entrepreneurs spécialisés dans les travaux ferroviaires au Québec, et plus précisément en ce qui concerne les travaux relatifs à la voie ferrée.

Vouée à la défense des intérêts socio-économiques des entrepreneurs, le RESTF travaille en collaboration avec les autorités gouvernementales concernées par l'exécution des travaux ferroviaires, notamment la Commission de la construction du Québec (CCQ), la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) et le ministère du Transport du Québec (MTQ). Les membres du RESTF ont pour mission d'assurer l'exécution des travaux ferroviaires de qualité respectant les plus hautes normes de sécurité tant pour leurs travailleurs que pour le public.

III. LE CONTEXTE HISTORIQUE

Les travaux ferroviaires ont d'abord été exécutés dans le cadre du développement et de l'exploitation des réseaux des grands transporteurs nationaux et sous l'égide de la législation et la réglementation fédérales en matière de sécurité ferroviaire.

Suivant la déréglementation du transport ferroviaire fédéral et la naissance de chemins de fers d'intérêts locaux est apparue une industrie ferroviaire de juridiction provinciale incluant les travaux sur les chemins de fer métropolitains, dont le Métro de Montréal. Dans ce nouveau corpus législatif, la sécurité ferroviaire est assurée par le MTQ, notamment dans le cadre de l'application de la *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé*¹.

Cependant, en matière de compétence, de formation et de qualification de la main-d'œuvre, on constate l'absence d'encadrement, tant au niveau des universités, des cégeps que des écoles professionnelles. Ces matières ont historiquement été assumées privément par les transporteurs nationaux.

¹ RLRQ, c. S-3.3.

Récemment, l'industrie des travaux ferroviaires s'est vu assujettie à la *Loi sur les relations du travail dans l'industrie de la construction*² (Loi R-20). Suivant ce nouvel assujettissement, l'industrie des travaux ferroviaires se retrouve dans un cadre réglementé, lequel, pour le moment, ne prévoit malheureusement aucune disposition concernant les travailleurs ferroviaires communément appelés cheminots, notamment quant à leur intégration et leur formation et qualification professionnelle.

Étant assujetties à la *Loi R-20*, les entreprises spécialisées en travaux ferroviaires membres du RESTF contribuent au fonds de formation professionnelle de l'industrie de la construction. Le RESTF travaille présentement avec la CCQ à définir un métier ferroviaire et prévoir des mécanismes de formation et qualification professionnelle. Le RESTF travaille également avec la CNESST et l'une des associations représentatives de l'industrie de la construction, la CSN-Construction, pour adapter le *Code de sécurité pour les travaux de construction*³ aux travaux ferroviaires nouvellement assujettis à l'industrie de la construction.

Il appert cependant que l'intégration de l'industrie ferroviaire au cadre légal de l'industrie de la construction s'avère difficile et malheureusement risquée, étant donné les visées corporatistes des groupes d'intérêts traditionnels qui caractérisent l'industrie de la construction au Québec. Certains désirent s'approprier les travaux ferroviaires nouvellement assujettis à l'industrie de la construction, sans toutefois posséder l'expérience, l'expertise, la main-d'œuvre et les connaissances nécessaires pour l'exécution de travaux en respectant les exigences de sécurité ferroviaire.

Dans un jugement du 25 juillet 2019, le juge Jeffrey Edwards de la Cour supérieure de Montréal⁴ intervenait de façon urgente pour empêcher une situation inique et désastreuse de se matérialiser. Les conclusions du juge Edwards sont les suivantes :

« [103] Le présent litige paraît résulter d'un vide juridique et réglementaire. Après que les travaux ferroviaires québécois ont été assujettis au régime de la Loi R-20, et à l'industrie québécoise de la construction, il n'y a pas eu de suite législative ou réglementaire visant à intégrer les salariés ayant des expertises dans les travaux ferroviaires dans la réglementation des métiers reconnus dans cette industrie par le biais du Règlement 8.

[...]

² *Loi sur les relations du travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction*, RLRQ, c. R-20.

³ RLRQ, c. S-2.1, r. 4.

⁴ *Rail-Cantech inc.* 2019 QCCS 3242.

[104] Les démarches visant l'assujettissement de ce secteur datent de décembre 2010, soit près de 9 ans. Après que la question de l'intégration a été résolue, la réglementation nouvelle requise devait être mise en place rapidement.

[...]

[105] Cette reconnaissance des métiers dans le domaine ferroviaire et le départage formel des champs d'expertise est avant tout du ressort des instances législatives et réglementaires et non judiciaires. Tant qu'une réglementation appropriée n'est pas mise en place, d'autres litiges de ce genre vont surgir. »

IV. LA VOLONTÉ DU GOUVERNEMENT DE SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Lors du Sommet sur le transport ferroviaire du 9 décembre 2019, le ministre des Transports du Québec a confirmé la volonté du gouvernement de soutenir le développement du transport ferroviaire des personnes et des marchandises par la mise en place de nouvelles initiatives gouvernementales.

L'une de celles-ci est une collaboration interministérielle accrue, notamment pour les enjeux de sécurité, de recrutement et de formation. Cette initiative se veut une réponse aux préoccupations exprimées par plusieurs participants aux consultations ayant mené à ce Sommet. Elles ont aussi été mentionnées par les panélistes, lors de ce Sommet, et dans des commentaires et questions à ces derniers.

D'ailleurs, le document d'amarce des discussions à ce Sommet mentionnait que les consultations préalables avaient « mis au jour des défis de rareté de main-d'œuvre qualifiée, de sécurité et de coûts des travaux ferroviaires, de disponibilité de programmes de formation et d'accessibilité à une formation reconnue en travaux ferroviaires ». Il mentionnait de plus que les « solutions formulées visent notamment à accroître l'offre de programmes de formation spécialisés ainsi que la disponibilité et l'expertise de la main-d'œuvre ».

Alors que le gouvernement a fait connaître, par le projet de loi n° 61, ses intentions d'accélérer certains projets à même de relancer l'économie du Québec, dont une dizaine sont des projets de travaux ferroviaires (voir les projets portant les numéros 34, 35, 55, 56, 57, 87, 115, 116, 149, 150, 166 et 172 de l'annexe I de ce projet de loi), les défis de rareté de la main-d'œuvre qualifiée, de sécurité, et de programmes de formation précités ne sont que plus importants, et les initiatives mentionnées ci-dessus plus urgentes.

Le RESTF recommande donc que le gouvernement reconnaisse le métier de cheminot, qui existe *de facto* depuis la construction des premiers chemins de fer, au Canada, à la fin du 19^e siècle; « *depuis environ 150 ans* » suivant les constat fait par le juge Edwards.⁵ Cette reconnaissance porterait sur quatre (4) spécialités : agent de la voie, agent d'ouvrage d'art, conducteur d'engins ferroviaires et soudeur ferroviaire.

Il est urgent d'agir, et ce, avant que les projets ferroviaires ci-dessus mentionnés et les autres à venir ne commencent. Cette reconnaissance du métier ferroviaire de cheminot est directement menacée par la pratique actuelle basée sur une réglementation inadéquate qui a pour effet d'accorder aux salariés de l'industrie ferroviaire des certificats d'exemption assimilés à des métiers de la construction, niant ainsi les racines de leur métier et l'expertise des entreprises ferroviaires qui ont bâti cette industrie.

V. LES RECOMMANDATIONS

Par conséquent, le RESTF recommande au gouvernement de :

- 1. Reconnaître le métier ferroviaire de cheminot; et**
- 2. Modifier le *Règlement sur la formation professionnelle de la main-d'œuvre de l'industrie de la construction*⁶ pour y incorporer le métier de cheminot comprenant les quatre (4) spécialités, l'agent de la voie, l'agent d'ouvrage d'art, le conducteur d'engins ferroviaires et le soudeur ferroviaire.**

Le tout respectueusement soumis.

Réseau des entrepreneurs spécialisés en travaux ferroviaires (RESTF)

Fasken Martineau DuMoulin S.E.N.C.R.L., s.r.l.⁷,

⁵ *Rail-Cantech inc.* 2019 QCCS 3242, paragraphe 60.

⁶ RLRQ, c. R-20, r. 8.

⁷ Me Yves Turgeon, (514) 397-7575, yturgeon@fasken.com.