

Une base solide : une reprise post-pandémie axée sur les infrastructures publiques

Résumé

Au Canada comme partout dans le monde, la pandémie de COVID-19 a déclenché une crise de santé publique doublée d'une crise économique. Les changements majeurs adoptés à toute vitesse pour limiter la propagation du virus ont mis en évidence l'importance des services et des établissements publics pour répondre efficacement à une pandémie. En outre, les derniers mois ont fait ressortir les conséquences dévastatrices des compressions et de la privatisation qui affaiblissent le secteur public. Le gouvernement fédéral a l'intention d'investir dans les infrastructures pour redémarrer l'économie après la crise. Il faudrait toutefois qu'il tienne compte des données démontrant que la privatisation est la mauvaise prescription pour assurer la santé socioéconomique du Canada.

La ministre fédérale de l'Infrastructure et des Collectivités, Catherine McKenna, élabore un plan de relance de l'économie qui repose sur l'accélération des investissements déjà budgétés d'ici 2028. Ceux-ci totalisent plus de 180 milliards de dollars. Elle a également annoncé que la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC), qui permet aux entreprises de réaliser des profits grâce à la privatisation des infrastructures, jouera un rôle majeur dans cette relance. C'est une décision risquée qui est contraire à l'intérêt public.

Les coûts de la privatisation

On s'attend à ce que la plupart des projets de la BIC prennent la forme d'accords de privatisation à long terme connus sous le nom de partenariats public-privé (PPP). La BIC a reçu le mandat d'utiliser 35 milliards de dollars en fonds publics sur 11 ans pour inciter le secteur privé à financer, à acquérir et à exploiter des projets d'infrastructure verte qui génèrent des revenus. Ce sont, par exemple, des projets touchant l'énergie renouvelable et les systèmes d'eau et d'égout, le transport en commun, les routes, les ponts et l'Internet haute vitesse.

Le développement de projets d'infrastructure sous forme de PPP ne fournira pas le soutien dont les municipalités et les provinces ont besoin. Cela ne donnera pas le coup de fouet nécessaire pour stimuler l'économie. Au lieu de cela, en concluant des PPP, les gouvernements seront liés par des contrats à long terme avec des entreprises privées qui pourraient faire doubler le coût des projets d'infrastructure sur 30 ans. Ces accords de privatisation, qui durent des décennies, sont coûteux et risqués. De plus, la reddition de comptes pose problème.

Les études sur les PPP sont révélatrices.

- **Ils retardent les projets d'infrastructure** en raison des longs délais de planification et de négociation pour un contrat à long terme qui couvre le financement, l'entretien et l'exploitation.
- **Ils font augmenter le coût des projets** en utilisant du financement privé plus coûteux, plutôt que du financement du secteur public disponible à des taux d'intérêt historiquement bas.
- **Ils sont encore plus risqués en raison de la COVID-19**, puisque l'achalandage et les revenus des PPP reposent sur les frais d'utilisation s'effondrent.

- **Ils s'appuient sur des hypothèses viciées** en ce qui a trait au transfert des risques au secteur privé.
- **Ils ont des coûts de transaction plus élevés** en raison de la complexité des accords juridiques, financiers et commerciaux.
- **Ils coûtent plus cher à la population** parce qu'ils créent ou augmentent les frais d'utilisation, les tarifs ou les péages perçus pour l'utilisation des services ou des infrastructures.
- **Ils profitent aux grandes entreprises**, pas aux entreprises locales ou régionales. Seules les grandes entreprises ont la capacité de conclure des PPP.
- **Ils réduisent la reddition de comptes et la transparence**, parce que les contrats sont protégés par la confidentialité commerciale, laissant la population incapable d'évaluer leurs coûts réels.

L'option publique profite à tout le monde

Le plan de stimulation économique du Canada doit s'appuyer sur les nombreuses preuves montrant que les projets d'infrastructure entièrement publics sont les plus avantageux pour les travailleurs, les communautés et l'économie. Le gouvernement fédéral dispose de la marge de manœuvre budgétaire pour fournir des subventions ou du financement à faible coût aux provinces et aux municipalités, en profitant de coûts d'emprunt bien inférieurs à ceux du secteur privé.

On devrait consacrer les dépenses d'infrastructure à la construction et à la réparation des structures et des établissements dont nos communautés ont besoin. On ne devrait pas consacrer ces sommes au remboursement d'une forte dette à long terme, aux coûts d'entretien et d'exploitation du secteur privé ou à des coûts de transaction inutiles. La privatisation ne constitue pas une utilisation judicieuse des fonds publics. En éliminant l'utilisation des financiers, des entreprises et des consultants privés, plus d'argent se rendra dans les communautés au lieu d'enrichir les actionnaires.

L'enveloppe de 180 milliards de dollars qu'a déjà engagée le gouvernement fédéral servira à combler un déficit d'infrastructures estimé à 570 milliards de dollars au Canada.¹ Investir dans des projets publics, c'est plus que rentable. À court terme, le produit intérieur brut (une mesure révélatrice de notre santé économique) augmente de 1,43 \$ pour chaque dollar investi dans les infrastructures publiques. Chaque million de dollars investis crée plus de neuf emplois.² En plus des bénéfices de l'investissement public, les infrastructures construites ou réparées renforceront le réseau vital de structures et d'installations qui soutient nos communautés et contribuent à leur développement à long terme.

Les investissements dans les infrastructures pour stimuler l'économie doivent s'attaquer à l'héritage laissé par la colonisation et le sous-financement des services et des infrastructures destinés aux peuples autochtones. À elles seules, les communautés autochtones font face à un déficit d'infrastructures pouvant atteindre 30 milliards de dollars, ce qui inclut le logement, l'accès à l'eau potable, le traitement des eaux usées et les établissements de santé.³ De plus, le déficit d'infrastructures qui affecte les communautés inuites doit être comblé par des investissements majeurs dans des installations comme les garderies, les logements sociaux et de transition et les infrastructures de télécommunications.⁴ Les Autochtones méritent les mêmes services et infrastructures publics de qualité que les autres Canadiens, y compris un accès fiable à l'eau potable. En investissant dans les infrastructures, le gouvernement fédéral a la possibilité de s'attaquer à la négligence chronique et à l'injustice que vivent les communautés autochtones.

Le fédéral doit accélérer les investissements dans les infrastructures pour relancer l'économie tout en veillant à ce qu'ils soient utilisés pour régler les problèmes identifiés pendant la pandémie de COVID-19 et pour préparer le Canada pour l'avenir. La privatisation ne satisfait à aucun de ces critères. Une reprise publique menée par le gouvernement fédéral doit :

- **investir dans des projets publics** en octroyant des subventions ou un financement à faible coût pour des projets d'infrastructure.
- **simplifier les investissements** pour que les dépenses nécessaires dans les infrastructures soient faites rapidement, tout en veillant à la mise en place de mesures de contrôle pour que les communautés et les groupes en quête d'équité puissent en profiter.
- **donner la priorité aux investissements verts** qui sont détenus et exploités par les gouvernements, comme les énergies renouvelables.
- **augmenter la part du gouvernement fédéral dans le financement des projets** pour refléter les pressions financières extrêmes que subissent les provinces, les territoires et les municipalités.
- **accorder la priorité aux infrastructures sociales** dans des domaines comme la garde d'enfants, les soins de longue durée et le logement social, où une main-d'œuvre à prédominance féminine a été touchée de manière disproportionnée par la crise de la COVID-19.

Ces principes contribueront à ce que les projets d'infrastructure d'après pandémie soient prêts à mettre en branle, qu'ils en vailent la peine et qu'ils consolident et élargissent les bases des installations, des réseaux et des services dont tout le monde a besoin pendant la reprise et pour l'avenir.

Document d'information

Au Canada comme ailleurs dans le monde, des décennies d'austérité, de coupures dans le filet social et de privatisation ont affaibli les institutions publiques et miné la capacité des gouvernements de se préparer à une catastrophe comme la pandémie actuelle et à y réagir.

La crise de santé publique et économique engendrée par la pandémie de COVID-19 démontre clairement l'importance des services et infrastructures publics pour assurer une réponse adéquate et efficace. Le gouvernement fédéral a l'intention d'investir dans les infrastructures dans le cadre de son plan de reprise. Il faudrait qu'il tienne compte des données démontrant que la privatisation est la mauvaise prescription pour restaurer la santé socioéconomique du Canada. Les gouvernements devraient plutôt jeter les bases d'un avenir meilleur et plus équitable.

La ministre fédérale de l'Infrastructure et des Collectivités, Catherine McKenna, élabore un plan de stimulation de l'économie qui repose sur l'accélération des investissements déjà budgétés d'ici 2028. Ceux-ci totalisent plus de 180 milliards de dollars. Elle a également annoncé que la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC), qui permet aux entreprises de réaliser des profits grâce à la privatisation des infrastructures, jouera un rôle majeur dans cette relance.⁵ On s'attend à ce que la plupart des projets de la BIC prennent la forme d'accords de privatisation à long terme connus sous le nom de partenariats public-privé (PPP). La BIC a reçu le mandat d'utiliser 35 milliards de dollars en fonds publics sur 11 ans pour inciter le secteur privé à financer, acquérir et exploiter des projets d'infrastructure verte qui génèrent des revenus. Ce sont, par exemple, des projets touchant l'énergie renouvelable et les systèmes d'eau et d'égout, le transport en commun, les routes, les ponts et l'Internet haute vitesse.

Le gouvernement fédéral a récemment nommé Michael Sabia président du conseil d'administration de la BIC. Il est l'ancien PDG de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), qui gère les fonds du Régime de rentes du Québec et d'autres régimes publics de moindre envergure. Il a fait avancer d'importants projets de privatisation à la Caisse, dont le tout premier projet de la BIC : le Réseau express métropolitain (REM), un train léger. Le REM a été critiqué pour ses impacts sur les changements climatiques, son manque de transparence, les profits immobiliers générés et ses coûts élevés.⁶ Les usagers du transport en commun risquent d'être confrontés à des tarifs plus élevés pour utiliser ce système privatisé.⁷ De plus, les décisions concernant le tracé, la technologie utilisée et la compatibilité avec les autres réseaux de transport en commun ont été motivées par les intérêts des entreprises plutôt que par l'intérêt public.⁸

Un plan de relance qui se fonde sur des projets d'infrastructure privatisée ne fournira pas le soutien dont les municipalités et les provinces ont besoin. Cela ne donnera pas le coup de fouet essentiel à la relance de l'économie.

Les problèmes bien documentés des PPP

Les PPP obligent les gouvernements à effectuer, pendant longtemps, des paiements pour le financement, l'entretien et l'exploitation privés, en plus des coûts de construction. À eux seuls, les taux d'emprunt élevés du secteur privé peuvent faire doubler le coût des projets d'infrastructure sur 30 ans. La crise de la COVID-19 a mis en évidence les risques associés aux projets en PPP, ce qui risque fort de faire augmenter encore plus les coûts de ces projets.

Les PPP ne fourniront pas le soutien dont les travailleurs et les communautés ont besoin pendant et après la reprise économique. Le secteur privé a toujours joué un rôle important dans les contrats publics, au niveau de la conception et de la construction des infrastructures. Il peut et doit continuer à jouer ce rôle. Par contre, en étendant son rôle au financement des infrastructures, à la prestation de services et à la gestion, on redirige les fonds publics vers les grandes entreprises et les investisseurs, au détriment des travailleurs et des communautés.

Les retards

Les PPP requièrent une longue période de planification et de négociation avant la signature des contrats et le début de la construction. Cela devrait automatiquement empêcher les projets développés en PPP d'obtenir le statut « prêt à démarrer », à moins que la planification et les négociations ne soient à un stade avancé. Les contrats publics accélèrent les bienfaits des investissements dans les infrastructures pour l'économie et la création d'emplois, car ils ont une portée et une durée réduites, ce qui en simplifie la planification.⁹

En revanche, les PPP sont assortis de structures juridiques et financières complexes qui définissent les responsabilités, répartissent les risques et fixent les conditions de financement, en plus de stipuler les exigences de conception, de construction et d'entretien ou d'exploitation des services et infrastructures publics pendant des décennies, souvent 20 ou 30 ans. Le *Routledge Companion to Public Private Partnerships* souligne que « tout cela peut augmenter le coût de l'appel d'offres et prolonger celui-ci indûment, créant un coût supplémentaire pour la société en retardant la fourniture du service public »¹⁰. À propos des projets par initiative de financement privé (PFI, l'équivalent de nos PPP), le National Audit Office du Royaume-Uni affirme que :

« La transaction PFI est l'un des arrangements commerciaux et financiers les plus complexes auxquels un acheteur est susceptible d'être confronté. Elle implique des négociations avec un éventail de praticiens commerciaux et d'institutions financières, qui sont tous susceptibles

d'avoir leurs propres conseillers juridiques et financiers. Par conséquent, l'échéancier d'approvisionnement et les coûts de transaction peuvent être largement supérieurs à ceux normalement encourus avec d'autres options d'approvisionnement. »¹¹

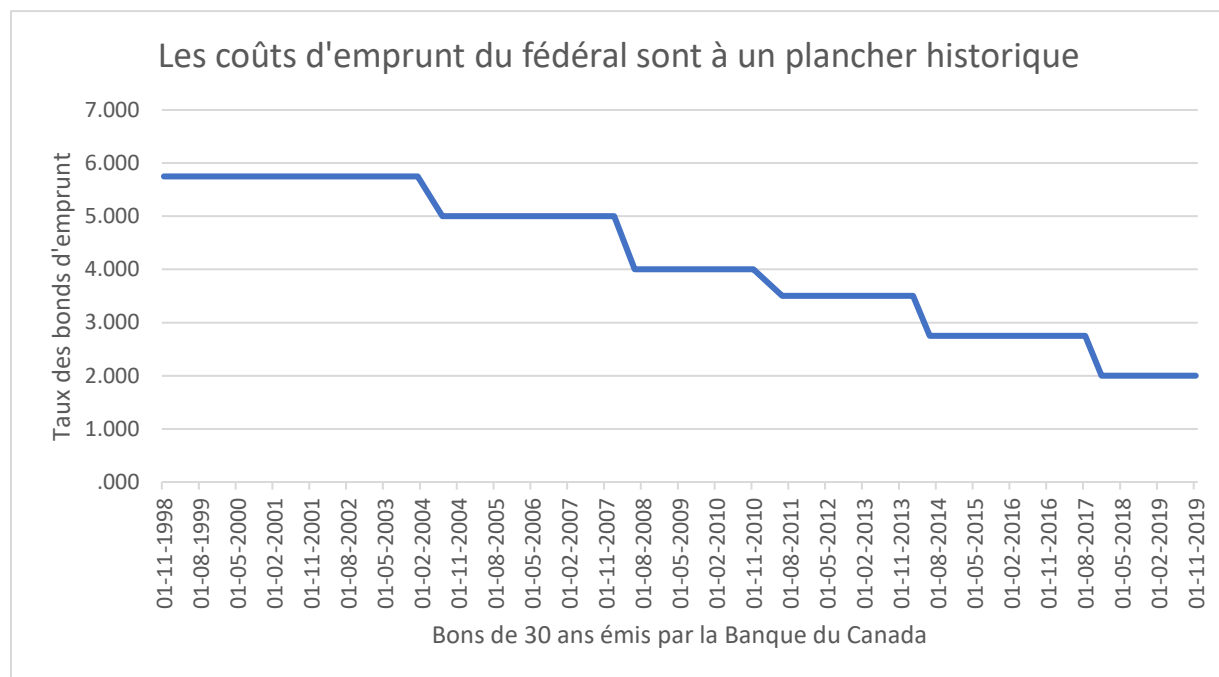
Le modèle PPP ne fournira pas le coup de fouet à court terme que les investissements de relance doivent donner à l'économie. *Un financement privé coûteux*

Le gouvernement fédéral peut emprunter de l'argent à des taux d'intérêt historiquement bas pour fournir des subventions ou un financement abordable aux provinces et aux municipalités canadiennes qui ont besoin d'infrastructures. Ou il peut opter pour le financement coûteux du secteur privé pour des projets en PPP, financement qui peut faire doubler le coût total d'un projet sur 30 ans.

La crise de la COVID-19 risque fort de rendre les PPP encore plus coûteux et risqués. Les marchés financiers mondiaux étant en plein bouleversement, les investisseurs peuvent hésiter à investir dans les infrastructures ou exiger une augmentation significative des rendements pour refléter le risque supplémentaire qu'ils perçoivent.¹² Des rapports récents font état de reports de fusions, d'acquisitions et d'activités de financement concernant les infrastructures.¹³

L'indice Infra300, qui suit 300 entreprises non cotées spécialisées dans les infrastructures, affichait une baisse de 6,37 pour cent des rendements au premier trimestre de 2020.¹⁴

Parallèlement, le gouvernement fédéral peut emprunter de l'argent pour financer directement des projets d'infrastructure à un taux de deux pour cent sur 30 ans.¹⁵ Les taux d'emprunt fédéraux sont à un niveau historiquement bas depuis 2017, faisant du soutien fédéral direct aux infrastructures un choix intelligent et abordable.



Selon Michael Sabia, alors qu'il était PDG de la CDPQ, les investisseurs privés s'attendaient à des rendements compris entre sept et neuf pour cent pour leurs investissements dans les infrastructures réalisés avant la pandémie.¹⁶ Prequin, une société de données sur les investissements, a calculé que les investissements privés dans les infrastructures produisaient un rendement annuel moyen de 10 pour cent.¹⁷ Selon J.P. Morgan Asset Management, ces taux étaient de 12 à 18 pour cent pour les infrastructures de télécommunications et de 14 à 20

pour cent dans le cas des centrales électriques commerciales.¹⁸ Dans son examen de 74 PPP, la vérificatrice générale de l'Ontario a constaté qu'uniquement à cause du coût plus élevé du financement privé, les projets avaient coûté 6,5 milliards de dollars de plus que si le gouvernement provincial les avait financés lui-même.

	Financement du secteur public	Financement du secteur privé à 7 %	Financement du secteur privé à 9 %
Taux d'intérêt	2 %	7 %	9 %
Montant emprunté	100 000 000 \$	100 000 000 \$	100 000 000 \$
Intérêts totaux payés	33 063 010 \$	139 508 898 \$	189 664 142 \$
Coût total du projet	133 063 010 \$	239 508 898 \$	289 664 142 \$

Un rapport de 2017 a démontré que le financement privé requis pour les projets de la BIC réduirait le déficit des gouvernements à court terme, mais qu'il augmenterait considérablement les coûts pour les gouvernements et la population à long terme.¹⁹ Un financement privé à un taux de rendement de neuf pour cent doublerait le coût total d'un projet d'infrastructure sur 30 ans. Comme le montre le tableau ci-dessus, même un taux de rendement du secteur privé de sept pour cent, le plancher de la fourchette mentionnée par Michael Sabia, ferait plus que doubler les coûts du projet.

De plus, les taux exigés par le secteur privé pourraient augmenter encore davantage pour refléter les turbulences économiques et les risques associés à la pandémie.

La COVID-19 rend les PPP plus risqués

De diverses manières, la pandémie augmente le risque que représente l'investissement dans les infrastructures privées.²⁰ Comme dans la plupart des domaines de l'économie, les effets de la COVID-19 exercent une pression importante sur les chaînes d'approvisionnement, la main-d'œuvre et les flux de trésorerie des consortiums de PPP.²¹ La pandémie a illustré qui assume ultimement le risque dans de nombreux accords de privatisation. Les gouvernements ont en effet la responsabilité de veiller au maintien des services et des infrastructures publics, lorsque les consortiums de PPP sont en difficulté financière.

Il est possible que certains consortiums se prévalent des clauses de force majeure prévues aux contrats de PPP. Celles-ci permettent aux parties de ne pas remplir leurs devoirs et obligations au contrat en cas d'événements indépendants de leur volonté, comme la pandémie de COVID-19.²² Par exemple, c'est ce qu'ont invoqué les entreprises exploitant les 42 kilomètres de l'autoroute à péage A-30 au Québec. Elles réclament une compensation pour la perte de revenus engendrée par la déclaration de l'état d'urgence par le gouvernement provincial. L'état d'urgence prévoyait la suspension des péages dans toute la province pendant deux mois, soit jusqu'au 25 mai.²³

Un article publié en mars 2020 sur le blogue de la Banque mondiale conseillait aux gouvernements de prévoir des mesures de soutien aux infrastructures privatisées dans le contexte de la pandémie, dont l'octroi de garanties financières sur le remboursement de la dette des projets d'infrastructure. La Banque mondiale recommandait aussi aux gouvernements de verser des paiements aux consortiums qui ont vu leurs revenus chuter en raison d'une baisse

d'utilisation des infrastructures.²⁴ Le modèle utilisateur-payeur de certains PPP (les utilisateurs paient par le biais de péages ou de frais d'utilisation pour l'accès aux routes, au transport en commun, aux aéroports et aux ports) sera probablement le plus durement touché par cette crise, car l'achalandage s'est effondré dans bien des cas.²⁵

La Banque de l'infrastructure du Canada a pour mandat de donner la priorité aux PPP générateurs de revenus. Dans ses documents, on peut lire que « le modèle de la BIC vise à mobiliser des investissements privés et institutionnels et à en tirer profit de même qu'à associer les rendements financiers à l'achalandage et au risque lié aux recettes des projets d'infrastructure »²⁶. Le modèle d'utilisateur-payeur est différent de la plupart des PPP au Canada, où le gouvernement paie les investisseurs directement à partir des recettes générales tirées de l'impôt.

Malgré le mandat de la BIC, on constate que les investisseurs canadiens ne sont pas disposés à accepter beaucoup de risques quant aux revenus générés par les PPP de type utilisateur-payeur.²⁷ Par exemple, dans le cas du train léger Canada Line à Vancouver, l'un des rares PPP qui transfèrent au secteur privé un certain degré de risque par rapport aux revenus, seulement 10 pour cent des versements gouvernementaux au PPP dépendent de l'atteinte des projections d'achalandage. On ne sait cependant pas si ces paiements au consortium se poursuivent pendant la pandémie, alors que l'achalandage sur cette ligne a chuté de 86 pour cent en avril 2020.²⁸

La crise de la COVID-19 augmentera probablement les risques associés au modèle utilisateur-payeur. Cela conduira soit le secteur privé à exiger des marges bénéficiaires plus élevées, soit le secteur public à assumer une plus grande part des risques. Les gouvernements devront verser encore plus d'argent aux entreprises pour garantir leurs profits et diminuer les risques, ce qui laissera moins de fonds disponibles pour les infrastructures et les services publics dont nos communautés ont besoin.

Le transfert des risques censé justifier les PPP n'existe pas

Règle générale, on justifie le recours à un PPP par le transfert des risques du secteur public au secteur privé, ce dernier étant rémunéré pour assumer ces risques. Cependant, le principe selon lequel les risques sont transférés, soit que le secteur privé est mieux à même de gérer les risques, ne tient pas la route. Les PPP sont riches en exemples de retards, de dépassements de coûts et de problèmes techniques.²⁹ De nombreux chercheurs et vérificateurs ont mis en évidence le caractère erroné ou exagéré des hypothèses utilisées pour calculer la valeur des risques transférés dans les contrats de PPP. Ils se sont demandés si les risques étaient effectivement transférés au privé.³⁰ Ces hypothèses sont généralement gardées secrètes et, conséquemment, difficiles à vérifier de manière indépendante. Alors que la BIC souhaite favoriser encore plus la privatisation, elle souhaite éliminer les risques des projets pour les investisseurs privés, ce qui remet en question le principe même du transfert des risques.

Il existe peu de preuves pour étayer l'hypothèse selon laquelle le secteur privé est meilleur que le secteur public pour gérer les risques. En fait, les retards et les dépassements de coûts sont monnaie courante autant dans les PPP que dans les projets publics. Le PPP du pont Champlain a été achevé en retard. Celui du pont Gordie-Howe dépassera le budget initial.³¹ Dans un autre exemple récent, le projet de train léger en PPP d'Ottawa a été sérieusement retardé et connaît de graves problèmes techniques depuis son lancement, au point d'obliger la Ville à remettre des autobus en service.³² Le train léger en PPP Eglinton Crosstown aura au moins deux ans de retard et dépassera son budget d'au moins 500 millions de dollars.³³

L'affirmation selon laquelle les PPP sont livrés à temps et en respectant le budget, comparativement aux projets publics, est sans fondements. Boardman et coll. soulignent que les données utilisées pour comparer la ponctualité et le respect du budget entre les PPP et les marchés publics classiques sont viciées. Les PPP n'éliminent pas les retards et les dépassements de coûts. Dans de nombreux cas, ces problèmes surviennent pendant les longues phases de négociation et de planification du projet, qui font rarement l'objet d'un rapport public.³⁴

La vérificatrice générale de l'Ontario a remarqué que les contrats publics peuvent gérer les risques couverts par les contrats PPP à moindre coût, moyennant un contrat correctement structuré, une planification saine et une gestion efficace.³⁵ Boardman et coll. soulignent que dans les contrats publics conventionnels, où le secteur privé conçoit et construit le projet, on peut transférer une bonne partie des risques au secteur privé en utilisant un contrat à prix fixe.³⁶

Le secteur public assume le risque ultime de garantir le bon fonctionnement des infrastructures et des services publics qui y sont associés, comme l'a démontré la faillite de la société britannique de services Carillion en 2017. Après cette faillite, le gouvernement britannique a dû veiller à ce que les écoliers soient nourris, que le linge soit lavé et que les prisons soient pourvues de personnel, toutes des tâches incluses dans les contrats en PPP signés par Carillion.³⁷

Depuis longtemps déjà, les vérificateurs généraux et de nombreux experts remettent en question les hypothèses de risque dans les analyses d'optimisation des ressources, où on compare le modèle PPP au modèle traditionnel. Selon Boardman et coll., ces évaluations présentent un certain nombre de problèmes. Les coûts de transaction ont tendance à être sous-estimés et les mesures de transfert des risques sont inexactes. De plus, les évaluations ne comparent pas des projets similaires, et elles utilisent souvent des taux d'actualisation inappropriés pour réduire au minimum la valeur en dollars actuels des futures dépenses associées aux PPP. Les chercheurs notent également que ces analyses d'optimisation des ressources sont rarement basées sur des données indépendantes issues de projets antérieurs.³⁸

De nombreux vérificateurs généraux sont arrivés à des conclusions similaires. L'examen de 74 projets de PPP effectué en 2014 par la vérificatrice générale de l'Ontario a révélé qu'aucune donnée empirique ne corroborait les principales hypothèses qu'Infrastructure Ontario, l'organisme ontarien de promotion des PPP, avait utilisées pour attribuer des coûts à des risques spécifiques. Pourtant, c'est le « coût » des risques qui a finalement décidé le gouvernement ontarien à opter pour le modèle PPP au lieu du modèle public traditionnel.³⁹

Une vérification fédérale du PPP du pont Champlain réalisée en 2018 a révélé que l'évaluation des risques ne s'était pas appuyée sur les données de projets antérieurs, ce qui est pourtant reconnu comme une pratique recommandée. En outre, on a mal évalué les risques de dépassement des coûts et de retard dans les travaux. Le vérificateur a conclu que « les analyses de l'optimisation des ressources ont été peu utiles aux décideurs, car elles comportaient de nombreux défauts qui avantageaient le modèle de PPP ». ⁴⁰

En 2011, le vérificateur général du Nouveau-Brunswick a examiné deux projets d'école réalisés en PPP. Il a constaté que le gouvernement n'avait pas utilisé les coûts de projets de construction d'écoles antérieurs pour déterminer si les coûts liés au risque étaient raisonnables.⁴¹ En 2010, le vérificateur général de l'Alberta s'est penché sur une décision du gouvernement de construire 18 écoles en PPP⁴². Il a découvert que les coûts des risques étaient fondés sur des données anecdotiques. En 2015, le vérificateur général de la

Saskatchewan a constaté que le modèle d'évaluation des risques utilisé par la société d'État et le promoteur du modèle PPP SaskBuilds pour justifier les PPP était profondément vicié. On n'avait pas fourni aux participants des secteurs public et privé, à un atelier visant à déterminer les risques, les données nécessaires pour « examiner, peser et contester les informations présentées et les utiliser pour éclairer leurs décisions ». ⁴³

Une étude du Columbia Institute de 2018 souligne que « curieusement, les projets du même secteur ne comportent pas le même montant ni même un niveau de risque similaire » ⁴⁴. Par exemple, l'agence de conseil provinciale sur les PPP Partnerships BC a attribué à un projet hospitalier un ajustement pour le risque de 6,9 pour cent, contre 16,2 pour cent dans un autre. ⁴⁵

Même en admettant que l'évaluation des risques ne soit pas une science exacte, le secteur privé cherchera toujours à supporter le moins de risques financiers possible dans un projet en PPP. Le fédéral attend de la BIC qu'elle joue un rôle dans les projets d'infrastructure d'après pandémie. La banque assumera probablement une plus grande part des risques et recevra une moindre part des rendements afin de diminuer le risque global couru par les investisseurs du secteur privé. On peut lire dans le rapport financier du troisième trimestre de la BIC : « Pour attirer des investissements privés et institutionnels vers des projets, un soutien peut être fourni à des taux inférieurs à ceux du marché, à des conditions plus flexibles ou sur une base subordonnée. » La part disproportionnée du risque assumée par la BIC peut être considérée comme une subvention gouvernementale aux investisseurs privés. ⁴⁶ Prenons l'exemple du REM à Montréal : la banque accorde un prêt de 1,28 milliard de dollars commençant à un taux d'intérêt d'un pour cent (inférieur à celui du marché); ce taux passera graduellement à trois pour cent sur une période de 15 ans. Or, le rendement de la CDPQ, l'investisseur privé dans ce projet, est de huit à neuf pour cent.

Les gouvernements optent pour des PPP coûteux sur la base d'hypothèses de transfert des risques peu fiables. Un projet réalisé en mode public traditionnel, assorti d'une bonne planification et d'une gestion efficace, stimulerait mieux l'économie.

Des coûts de transaction élevés

Outre le coût plus élevé du financement privé, les PPP ont une multitude d'autres coûts plus élevés par rapport aux contrats publics. Les coûts de transaction moyens pour les projets en PPP sont de 3,5 pour cent, soit le double des projets conventionnels, dont la moyenne est de 1,7 pour cent. ⁴⁷ On inclut dans ces coûts de transaction les coûts de structuration et de clôture de l'accord, la négociation du contrat, le temps du personnel affecté à la surveillance de l'exécution du contrat et aux rencontres avec les entrepreneurs, la collecte de données, les vérifications externes et la résolution des litiges. ⁴⁸

La nature complexe d'un PPP oblige le secteur public et les soumissionnaires potentiels à recourir davantage à des consultants et des conseillers (cabinets juridiques, financiers et de vérification) que ce qui serait nécessaire pour un projet public. Pratiquement tous les projets en PPP sont développés et exploités par le biais de structures d'entreprise qu'on appelle entités ad hoc, c'est-à-dire créées uniquement pour le projet en question. Un rapport britannique note que les frais de gestion et d'administration de ces entités représentent entre un et deux pour cent du total des paiements aux PPP. ⁴⁹ La population est privée de cet argent.

Les PPP impliquent également une augmentation des coûts d'assurance, alors que les gouvernements peuvent s'autoassurer. Le taux d'assurance d'un PPP peut atteindre 20 pour cent. ⁵⁰ Selon le contrat, une entité PPP souscritra une assurance responsabilité civile, une assurance construction « tous risques » ou une assurance responsabilité civile pollution. ⁵¹ Un

commentateur du secteur a souligné que les récentes grosses réclamations des PPP ont rendu le marché de l'assurance PPP plus complexe.⁵²

Ces coûts supplémentaires font du PPP un modèle d'approvisionnement coûteux. Le fédéral devrait veiller à ce que les dépenses de relance profitent aux communautés et aux travailleurs plutôt qu'aux entreprises et aux consultants qui profitent des PPP.

Ça coûte plus cher au citoyen

Le modèle PPP d'utilisateur-payeur donne au secteur privé le droit de gagner de l'argent en facturant l'utilisation des ponts et routes (péages), du transport en commun (titres de transport) et des services d'eau et d'électricité (tarifs). Ces services publics sont des monopoles naturels. Il n'y a généralement qu'un seul fournisseur de services et pas de marché ni de concurrence. Cette situation peut entraîner une hausse des tarifs pour faire croître les bénéfices du privé. Dans certains cas, les contrats de privatisation fixeront un revenu garanti qui obligera le secteur public à payer pour tout manque à gagner par rapport aux prévisions utilisées pour estimer les bénéfices des investisseurs (si l'achalandage est plus faible que prévu, par exemple).

L'exemple de l'autoroute 407 en Ontario illustre comment la privatisation augmente les coûts pour le public. En 1999, le gouvernement conservateur provincial a loué cette autoroute à la société 407 International Inc pour 3,1 milliards de dollars (une fraction de sa valeur) pendant 99 ans. Deux décennies plus tard, SNC-Lavalin a vendu 10,1 pour cent de sa participation dans l'autoroute à l'Office d'investissement du régime de pensions du Canada pour trois milliards de dollars,⁵³ portant la valeur totale de l'autoroute à plus de 30 milliards. Rien qu'en 2018, 407 International Inc a déclaré des revenus de 1,4 milliard de dollars.⁵⁴

En vertu de l'accord de privatisation, tant que l'autoroute est utilisée par un certain nombre de conducteurs, l'entreprise est libre d'augmenter les péages.⁵⁵ Malgré les fonds publics qui ont payé pour construire l'autoroute, les conducteurs ont vu les péages augmenter de plus de 300 pour cent depuis son inauguration. Le coût approximatif, aux heures de pointe, du trajet de Burlington à Pickering est maintenant de plus de 40 dollars pour un aller simple.⁵⁶ Cette escalade des tarifs a conduit à plusieurs poursuites gouvernementales infructueuses visant à les faire baisser.⁵⁷ Pour les 78 années qui restent au bail, on peut s'attendre à des péages élevés pour le public et à des marges bénéficiaires imposantes pour les propriétaires de l'entreprise.

La BIC cherche à conclure des PPP en mode utilisateur-payeur dans le cadre de son mandat qui consiste à investir dans des infrastructures génératrices de revenus. Même qu'elle considère l'autoroute 407 comme un projet modèle.⁵⁸ Les péages et les frais d'utilisation sont pourtant régressifs, ce qui signifie que les personnes à revenu faible et moyen consacrent une plus grande part de leur revenu à ces frais que les personnes à revenu élevé. Une note d'information du ministère des Finances datée de 2016 informait les hauts fonctionnaires qu'« en règle générale, les frais d'utilisation sont considérés comme régressifs, puisqu'on facture les mêmes frais à tous les utilisateurs, quel que soit leur revenu »⁵⁹. Le passage aux PPP de type utilisateur-payeur déplacera les coûts d'infrastructure du régime fiscal canadien, où les particuliers paient en fonction de leur niveau de revenu, vers des frais et des péages qui touchent le plus les personnes qui ont le moins les moyens d'y contribuer : les personnes à faible revenu et les travailleurs. L'intérêt public n'est pas servi par une hausse des tarifs d'électricité, des péages et des titres de transport.

On favorise les grandes multinationales

Les effets néfastes des PPP se répercutent sur l'économie d'une communauté en écartant les entreprises et les entrepreneurs locaux. L'ampleur de la plupart des projets PPP les rend accessibles uniquement aux grandes entreprises capables de mobiliser les capitaux nécessaires pour soumissionner. Ces grandes entreprises sont souvent des sociétés multinationales basées en dehors de la communauté ou même du pays où se situe le projet. Les bénéfices générés pour le partenaire privé grâce aux paiements gouvernementaux directs ou aux frais d'utilisation quittent la communauté au lieu de soutenir l'économie locale.

Dans son rapport de 2014, la vérificatrice générale de l'Ontario note que « le marché des DMFA [PPP] de la province est dominé par quelques grands acteurs. Il n'existe qu'un nombre limité d'entreprises équipées pour gérer de grands projets complexes. » L'examen de la vérificatrice a révélé que cinq entrepreneurs généraux se sont vu attribuer plus de 80 pour cent des 56 projets en PPP achevés ou en cours de construction.⁶⁰ Cette domination du marché par quelques grandes entreprises nuit aux petites et moyennes entreprises locales ou régionales.

Reconnaissant cette réalité, en 2012, la British Columbia Independent Contractors and Business Association, une organisation généralement favorable à la privatisation, s'est opposée au parti pris envers les grandes entreprises dans les projets en PPP négociés par Partnerships BC. Le PDG de la Vancouver Island Construction Association a fait écho à ces doléances en déclarant que « la façon dont [Partnerships BC] monte des projets pour le gouvernement empêche les petites et moyennes entreprises de construction locales d'obtenir les travaux »⁶¹.

Bien que Partnerships BC n'ait conclu aucun nouveau contrat en PPP sous le gouvernement néo-démocrate actuel, ces pratiques standard persistent en Colombie-Britannique et ailleurs. Les PPP écartent les petits entrepreneurs locaux qui dépendent des contrats locaux.

Les projets en PPP sont généralement pilotés par un consortium d'entreprises, habituellement une combinaison d'entreprises multinationales et régionales. Par exemple, le Rideau Transit Group, responsable du projet de train léger d'Ottawa, se compose de grandes entreprises comme SNC-Lavalin et Alstom, ainsi que d'entreprises locales comme bbb Architects.⁶² Cependant, l'essentiel des capitaux des PPP est toujours réuni par de grandes entreprises multinationales. Par exemple, les trois partenaires financiers du Rideau Transit Group, ACS, EllisDon et SNC-Lavalin, sont tous basés à l'extérieur d'Ottawa.

Sur le terrain, les travaux de construction seront souvent confiés en sous-traitance par les grandes entreprises et effectués par une main-d'œuvre locale. EllisDon, par exemple, sous-traite environ 95 pour cent des travaux de ses plus grands projets.⁶³ Cette pratique éloigne encore davantage le projet de la responsabilité et a souvent de graves conséquences sur les conditions de travail. Le Rideau Transit Group fait face à au moins quatre poursuites de plusieurs millions de dollars de la part de sous-traitants qui présentent diverses réclamations, notamment pour des paiements en souffrance et de la négligence sur le chantier.⁶⁴

Les PPP peuvent également impliquer un transfert de capitaux entre multinationales du secteur des infrastructures lorsque la propriété change de main au cours d'un contrat de 30 ans. Les transferts de capitaux entre multinationales créent de l'instabilité pour les services publics fournis. Elles se traduisent souvent par une réduction des impôts payés aux gouvernements canadiens, car de nombreux investisseurs mondiaux dans les infrastructures sont situés à l'étranger et dans des paradis fiscaux.⁶⁵

En 2016, la valeur totale des transferts de capitaux propres aux PPP était de 29,1 milliards de dollars dans le monde, une augmentation de 42,5 pour cent en moins de quatre ans.⁶⁶ Des participations dans les PPP canadiens sont vendues à des entreprises privées dans le cadre de ces marchés. Il y a eu 30 ventes de capitaux impliquant des PPP au Canada.⁶⁷ On s'attend à une augmentation de ces ventes au fur et à mesure que les PPP achèvent la phase de construction, la plus risquée, et concluent des contrats lucratifs d'entretien et d'exploitation de 20 ans ou plus. Dans un cas, les capitaux et les prêts relatifs aux hôpitaux de Kelowna et de Vernon ont été vendus à Bilfinger Berger Global Infrastructure, une entreprise enregistrée au Luxembourg, un paradis fiscal européen.⁶⁸

Ces multinationales ont pour priorité la maximisation du profit, et non la qualité des services publics ou des infrastructures. Les dépenses d'infrastructure visant à stimuler la reprise ne devraient pas leur profiter, mais plutôt profiter aux entreprises locales et régionales.

Secret et manque de transparence

Les promoteurs des PPP et les participants aux PPP affirment souvent que les projets sont transparents et responsables, puisqu'ils impliquent un appel d'offres et un examen externe. L'évaluation de la performance est également qualifiée de responsable, puisque les mesures sont fixées par des contrats légaux prévoyant des sanctions en cas de performance sous-optimale.

Dans la pratique, les contrats PPP sont entourés de secret. Ils sont protégés par les lois fédérales et provinciales sur l'accès à l'information et la liberté d'information, qui exemptent de la divulgation publique d'énormes quantités de données d'entreprises. En particulier, les évaluations de l'optimisation des ressources et les hypothèses financières utilisées pour justifier un projet sont souvent totalement exemptées de divulgation. Cela diminue la reddition de comptes, puisque les PPP sont souvent justifiés uniquement par la prétention qu'elles offrent un meilleur rapport qualité-prix que les projets publics. Le manque de transparence rend difficile pour le public d'évaluer avec précision les coûts et la valeur réels d'un PPP.

Lorsque le SCFP et des évaluateurs indépendants comme les vérificateurs généraux et les chercheurs ont eu accès aux détails des projets en PPP, les faits ont montré à maintes reprises que ce modèle coûte plus cher qu'un projet public et qu'il ne permet pas d'optimiser les ressources.⁶⁹ Par exemple, lorsque le Columbia Institute a examiné 17 projets d'infrastructure en PPP en Colombie-Britannique en 2018, il a constaté que le gouvernement avait dépensé au bas mot 3,7 milliards de dollars de plus que ce qu'il en aurait coûté avec le mode traditionnel.⁷⁰

Généralement, dans un PPP, le secteur privé fournit un service public, ce qui rend la transparence vitale pour garantir que le service reste accessible, de grande qualité et exempt de corruption. Cependant, même certains services municipaux critiques ont été soustraits à l'examen public. À Mapleton, en Ontario, où la Banque de l'infrastructure du Canada espérait privatiser les services d'aqueduc et d'égout,⁷¹ le conseil municipal a tenu ses délibérations sur le projet de PPP presque exclusivement à huis clos, sans aucune consultation ni audience publique, ce à quoi on s'attendrait pourtant dans le cadre d'un projet ayant des répercussions aussi importantes pour la communauté.⁷² En outre, les hypothèses financières cruciales de l'analyse de rentabilisation préparée par PricewaterhouseCoopers avaient été caviardées, ce qui a compliqué l'évaluation indépendante des justifications utilisées pour choisir le mode PPP.⁷³ En juillet 2020, le conseil municipal a décidé d'abandonner le modèle PPP pour réaliser le projet publiquement.⁷⁴ À Ottawa, les membres du conseil municipal ont dû se battre pendant deux ans après la signature du contrat pour consulter les dossiers d'approvisionnement de la deuxième phase du projet de train léger en PPP qui donne tant de maux de tête à la Ville.⁷⁵

Le SCFP et ses homologues ont soumis des demandes d'accès à l'information pour les dossiers associés aux projets d'infrastructure en PPP qui reçoivent des paiements publics importants. Certaines demandes ont été purement et simplement rejetées, tandis que, dans d'autres cas, les documents reçus étaient si abondamment censurés qu'il était impossible d'évaluer le projet ou la démarche utilisée pour arriver au choix du mode PPP. Dans un cas où on a demandé à Infrastructure Canada des rapports et des analyses justifiant l'engagement de 1,28 milliard de dollars en fonds publics dans le REM à Montréal, les documents transmis étaient expurgés à 99 pour cent.⁷⁶ Cette pratique va à l'encontre de l'esprit des lois sur l'accès à l'information et rend la reddition de compte des projets PPP pratiquement impossible.

Finalement, les fonds distribués par la Banque de l'infrastructure du Canada et les projets qu'elle finance seront tous entourés de secret. La loi qui a créé la BIC comprend des interdictions de divulgation trop vastes, en plus d'ajouter la Banque à l'annexe II de la *Loi sur l'accès à l'information*,⁷⁷ limitant davantage l'accès du public à ses informations. Les investisseurs privés de la BIC et la Banque elle-même seront à l'abri du contrôle public. Un rapport de 2017 du Columbia Institute souligne l'unanimité parmi les commissaires à l'information et à la protection de la vie privée canadiens et internationaux sur la nécessité de la transparence et de la divulgation. On y lit que « lorsque les citoyens sont empêchés de connaître les détails des activités gouvernementales, cela mine à la fois la responsabilité du gouvernement et la démocratie elle-même »⁷⁸. Cette déclaration s'applique tout autant aux entreprises qui reçoivent des fonds publics pour fournir des services ou des infrastructures publics. Le rapport recommande que « les entités privées exerçant d'importantes fonctions ou services publics ou bénéficiant d'un financement substantiel de l'État pour mener à bien des fonctions ou services publics soient soumises aux lois sur l'accès à l'information ».

Un plan de relance pour un avenir meilleur

Le plan de stimulation économique du Canada doit s'appuyer sur les nombreuses preuves démontrant que les projets d'infrastructure publics sont les plus avantageux pour les travailleurs, les communautés et l'économie. Le gouvernement fédéral dispose de la marge de manœuvre budgétaire pour fournir des subventions ou du financement à faible coût aux provinces et aux municipalités, en profitant de coûts d'emprunt bien inférieurs à ceux du secteur privé. En éliminant l'utilisation des financiers, des entreprises et des consultants privés, plus de fonds publics se rendront dans les communautés et dans les poches des travailleurs au lieu d'enrichir les actionnaires.

On devrait consacrer les dépenses d'infrastructure à la construction et à la réparation des structures dont nos communautés ont besoin. On ne devrait pas consacrer ces sommes au remboursement d'une forte dette à long terme, aux coûts d'entretien et d'exploitation du privé ou à des coûts de transaction inutiles. La privatisation ne constitue pas une utilisation judicieuse des fonds publics. Elle siphonne l'argent de nos communautés vers les poches des actionnaires.

L'enveloppe de 180 milliards de dollars qu'a déjà engagée le fédéral servira à combler un déficit d'infrastructures au Canada estimé à 570 milliards de dollars. Investir dans des projets publics, c'est plus que rentable. À court terme, le produit intérieur brut (une mesure révélatrice de notre santé économique) augmentera de 1,43 \$ pour chaque dollar investi dans les infrastructures publiques. Chaque million de dollars investis crée plus de neuf emplois. En plus des bénéfices de l'investissement public, les infrastructures construites ou réparées renforceront le réseau vital de structures et d'installations qui soutiennent nos communautés et favorisent leur développement à long terme.

Les investissements dans les infrastructures pour stimuler l'économie doivent s'attaquer à l'héritage laissé par la colonisation et le sous-financement des services et des infrastructures destinés aux peuples autochtones. À elles seules, les communautés autochtones font face à un déficit d'infrastructures pouvant atteindre 30 milliards de dollars, ce qui inclut le logement, l'accès à l'eau potable, le traitement des eaux usées et les établissements de santé.⁷⁹ De plus, le déficit d'infrastructures qui affecte les communautés inuites nécessite un investissement majeur dans des installations comme les garderies, les logements sociaux et de transition et les infrastructures de télécommunications.⁸⁰

Les Autochtones méritent les mêmes services et infrastructures publics que les autres Canadiens, y compris un accès constant à l'eau potable. Grâce à ses investissements dans les infrastructures, le gouvernement fédéral a la possibilité de s'attaquer à la négligence chronique et à l'injustice que vivent les communautés autochtones en matière d'infrastructures.

La pandémie de COVID-19 a démontré le rôle que les services et les infrastructures publics devraient jouer dans la protection de la santé, de la sécurité et du bien-être des Canadiens. L'engagement du gouvernement fédéral à investir dans les infrastructures pour favoriser la reprise après la COVID-19 peut positionner le Canada pour l'avenir, en lui permettant de mieux lutter contre les changements climatiques, de promouvoir l'inclusion et d'améliorer et étendre les infrastructures sociales.

Le SCFP recommande que les investissements du gouvernement fédéral dans les infrastructures après la pandémie soient guidés par les principes suivants.

Investir dans des projets publics : Le gouvernement fédéral devrait modifier le mandat de la Banque de l'infrastructure du Canada pour offrir des subventions ou des prêts à faible coût directement aux provinces ou aux municipalités pour leurs projets d'infrastructure. Il devrait éliminer la nécessité pour les projets d'infrastructure de générer des revenus. Le secteur privé joue un rôle important dans la phase de conception et de construction des infrastructures publiques, mais il ne devrait pas les posséder, les louer, les financer, les exploiter ou les entretenir. Un grand nombre d'études canadiennes et internationales confirment que les PPP n'offrent pas d'optimisation des ressources, d'innovation ou de meilleure conception. En outre, ils s'accompagnent souvent de frais d'utilisation plus élevés.⁸¹ Aucune entité privée ne devrait réaliser des profits grâce aux infrastructures et aux services essentiels sur lesquels les Canadiens comptent. De plus, les dépenses de stimulation économique devraient profiter aux travailleurs et à leurs communautés. La tendance mondiale, après des années d'échecs dûs à la privatisation, est d'investir dans des infrastructures et des services entièrement publics.⁸²

Par exemple, le gouvernement fédéral devrait financer un service Internet haute vitesse de haute qualité, abordable et public. La pandémie de COVID-19 a mis en évidence la réticence du secteur privé à faire les investissements dans les infrastructures nécessaires pour assurer un service haute vitesse dans l'ensemble du pays, en particulier dans les régions rurales et dans le nord.

Soutenir les infrastructures sociales : Les investissements du gouvernement visant à favoriser la relance devraient donner la priorité à la construction de nouveaux établissements et infrastructures sociaux qui soutiennent les communautés, comme des hôpitaux, des garderies et des foyers de soins de longue durée. Le fédéral devrait équilibrer les investissements dans les infrastructures physiques et les investissements dans les infrastructures et services sociaux qui soutiennent l'activité économique. Malheureusement, le secteur social est souvent négligé.

Les soins de longue durée, les garderies, le logement social, le transport en commun, les installations récréatives et culturelles et d'autres services de soutien social sont essentiels à la santé des communautés.

Les infrastructures sociales doivent être construites en attribuant des contrats publics conventionnels. Les services ne doivent pas être exploités dans le but de réaliser des profits. Les conséquences de laisser ces services aux mains du secteur privé sont souvent désastreuses, comme le démontre le coût disproportionné de la lutte à la COVID-19 dans les établissements de soins de longue durée privés.⁸³ Le fédéral devrait assujettir les soins de longue durée à la *Loi canadienne sur la santé* pour en faire des services accessibles à tous et financés et dispensés par l'État. Nos infrastructures sociales doivent être publiques et solidement financées.

Les investissements dans les infrastructures sociales nous aideront également à lutter contre l'impact disproportionné de la COVID-19 sur les femmes et les travailleurs racisés. Les travailleuses ont encaissé les deux tiers des pertes d'emplois initiales, alors qu'elles constituent un peu moins de la moitié de la main-d'œuvre.⁸⁴ Les mesures de relance d'après pandémie doivent refléter une approche intersectionnelle et sensible au genre. Cela s'applique à l'investissement dans les soins de santé publics et à la construction d'un réseau de garderies public, universel et sans but lucratif. Ces deux éléments ont des effets positifs en matière de création d'emplois, d'équité et de croissance économique.⁸⁵ Les dépenses de relance devraient également donner la priorité aux investissements dans les infrastructures sociales et les services sociaux contrôlés par les Autochtones afin de remédier au sous-financement chronique.

Investissements verts : Les investissements dans les infrastructures devraient jouer un rôle important dans la transition vers une économie durable. Le fédéral devrait construire des infrastructures vertes publiques et exploitées par les gouvernements et soutenir la transition vers les énergies renouvelables. Certains projets devraient impliquer le développement d'infrastructures transformatrices, comme le transport en commun ou la production d'énergie renouvelable publique et l'expansion du réseau électrique. D'autres projets devraient être à plus petite échelle pour accélérer les dépenses d'infrastructure. Par exemple, les investissements de relance pourraient aider les travailleurs municipaux à remplacer les tuyaux de plomb situés sur des terrains municipaux et privés, à utiliser la technologie pour détecter et réparer les fuites d'eau ou à moderniser les bâtiments publics pour promouvoir l'efficacité énergétique. Le gouvernement ne devrait pas dépenser de fonds publics pour soutenir l'industrie des combustibles fossiles, à moins que ce ne soit pour aider à une transition juste pour les travailleurs ou pour atténuer les dommages environnementaux, comme le soutien au nettoyage des puits et des bassins de résidus abandonnés. Lorsqu'une entreprise pollue ou abandonne des installations qui nécessitent une décontamination de l'environnement, le gouvernement devrait faire tout en son pouvoir pour faire payer les travaux par cette entreprise.

Rationaliser les investissements d'infrastructure : Les dépenses dans les infrastructures sont l'un des moyens les plus efficaces de stimuler la croissance économique. Le gouvernement fédéral devrait éliminer autant que possible les obstacles empêchant l'accès aux enveloppes actuelles et futures, sans pour autant affaiblir les protections environnementales, les ententes sur les avantages pour la communauté ou la réglementation financière, comme l'ont demandé certains groupes industriels.⁸⁶ Les dépenses dans les infrastructures prévues au plan de 12 ans *Investir dans le Canada*⁸⁷ devraient être devancées pour fournir le coup de pouce économique dont les travailleurs et les communautés ont besoin à court terme. Cela

pourrait forcer le gouvernement fédéral à négocier des conditions nouvelles ou exceptionnelles dans ses accords bilatéraux avec les provinces et les territoires. Le fédéral pourrait aussi entamer des discussions avec les municipalités et les administrations régionales en vue d'identifier les projets prêts à démarrer. Il devrait maintenir et élargir les mesures visant à accroître l'équité, comme l'embauche et la formation de femmes ou de personnes autochtones, ou qui augmentent les bienfaits d'un projet pour la communauté.

Augmentation de la part du fédéral dans le coût des projets : Le gouvernement fédéral devrait porter sa part du coût des projets à 100 pour cent. Les provinces, les territoires, les municipalités et les communautés autochtones auront une capacité limitée d'engager des fonds dans les infrastructures alors qu'ils se débattent pour payer leurs travailleurs et maintenir les services publics essentiels. Le fédéral doit utiliser sa capacité d'emprunt pour financer directement des projets. L'augmentation des dépenses sera plus que payante, avec de nombreux avantages économiques à long terme.

Une base solide

Les investissements publics dans le cadre du plan de relance du gouvernement fédéral peuvent contribuer à la lutte aux changements climatiques, favoriser l'inclusion et renforcer les communautés. Il s'agit d'une occasion sans précédent d'investir dans des espaces et des réseaux physiques essentiels, comme les établissements de soins de longue durée, les garderies, l'Internet haute vitesse public et le transport en commun, qui permettent aux communautés de prospérer.

Dans le cas de l'Internet haute vitesse, cette crise a clairement montré que la connectivité n'est pas seulement une commodité, mais un service essentiel pour la santé et le travail des Canadiens. En misant sur le marché, on ne comblera jamais le retard numérique des communautés rurales et nordiques du Canada. En effet, les grandes entreprises de télécommunications privées ont décidé depuis longtemps qu'il y avait peu d'argent à faire en investissant dans des régions à faible densité de population.⁸⁸ À l'heure actuelle, aucune famille dans les trois territoires et seulement 37 pour cent des familles des milieux ruraux ailleurs au Canada ont accès à des vitesses de transmission standard.⁸⁹ La Banque de l'infrastructure du Canada devrait se concentrer sur le financement de réseaux haute vitesse publics fiables sans subventionner les réseaux privés, comme le recommande sa propre note d'information d'octobre 2018, qui explorait la possibilité de lancer d'un service de télécommunications d'utilité publique.⁹⁰ Pour véritablement combler le fossé numérique, il faudra des solutions ambitieuses et non se fier sur les marchés.

Le gouvernement fédéral doit veiller à ce que les dépenses de relance soutiennent la création d'emplois et les installations publiques nouvelles ou rénovées, plutôt que les actionnaires. Les investissements dans les infrastructures doivent s'appuyer sur les données qui montrent que les contrats publics conventionnels sont plus rapides, plus rentables et plus transparents.

Le défi consiste à accélérer les dépenses de relance dans les infrastructures tout en veillant à ce qu'elles soient consacrées aux lacunes identifiées pendant la pandémie de COVID-19 et qu'elles préparent le Canada pour l'avenir. La privatisation ne satisfait à aucun de ces critères. L'investissement dans les infrastructures publiques jettera de solides bases pour la reprise après post-pandémie au Canada.

Août 2020

:ml/sepb491

-
- ¹ Bulletin de rendement des infrastructures canadiennes (2016). « À propos du projet ». Bulletin de rendement des infrastructures canadiennes. Extrait de <http://canadianinfrastructure.ca/fr/apropos.html>
- ² Institut Broadbent (septembre 2015). The Economic Benefits of Public Infrastructure Spending in Canada. The Centre for Spatial Economics. Extrait de http://www.mhca.mb.ca/wp-content/uploads/2010/11/The_Economic_Benefits_of_Public_Infrastructure_Spending_in_Canada.pdf
- ³ Services aux Autochtones Canada (s.d.). Priorité clé : Infrastructures fiables. Extrait de <https://www.sac-isc.gc.ca/fra/1523817069680/1523817091386>
- ⁴ Inuit Tapiriit Kanatami (novembre 2018). Development and Implementation of the Arctic Policy Framework. Extrait de <https://www.itk.ca/wp-content/uploads/2018/11/2018-APFPolicyPositionPaper-FINAL.pdf>
- ⁵ Curry, B. (15 avril 2020). Ottawa seeks 'shovel-ready' projects for post shutdown stimulus plan. *Globe and Mail*. Extrait de <https://www.theglobeandmail.com/politics/article-mckenna-seeking-shovel-ready-projects-for-post-shutdown-stimulus/>
- ⁶ Gyulai, L. (23 septembre 2019). Caisse's stake in A40 REM station troubling, probe finds. *Montreal Gazette*. Extrait de <https://montrealgazette.com/news/local-news/caisses-stake-in-a40-rem-station-troubling-probe-finds/>; Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (décembre 2016) Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif : Rapport d'enquête et d'audience publique. Extrait de <http://archives.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape331.pdf>; Jason Magder (11 décembre 2016). Caisse to charge new regional transit body for operating costs. *Montreal Gazette*. Extrait de <https://montrealgazette.com/news/local-news/caisse-to-charge-new-regional-transit-body-for-operating-costs/>
- ⁷ Schepper, B. (février 2017) CDPQ et le REM, un projet qui démantèle le réseau de transport en commun de Montréal. IRIS. Consulté le 20 avril 2020 sur le site Web de l'IRIS : https://cdn.iris-recherche.qc.ca/uploads/publication/file/Note_REM_WEB.pdf
- ⁸ Syndicat canadien de la fonction publique (21 novembre 2016). Les fonds de retraite et les PPP : risques publics et profits privés. Consulté en avril 2020 sur le site Web du SCFP : <https://scfp.ca/les-fonds-de-retraite-et-les-ppp-risques-publics-et-profits-privés>
- ⁹ Boardman, A. E., Siemiatycki, M. et Vining, A. R. (mars 2016). The theory and evidence concerning public-private partnerships in Canada and elsewhere. University of Calgary. School of Public Policy Research Papers, vol. 9, n° 12.
- ¹⁰ Vries, P. D. (20130305). The Routledge Companion to Public-Private Partnerships [version VitalSource Bookshelf]. Extrait de vbk://9781136163296. Notre traduction.
- ¹¹ HM Treasury (novembre 2006). Value for money assessment guidance. Extrait de <https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20130123214702/>, http://www.hm-treasury.gov.uk/d/vfm_assessmentguidance061006opt.pdf. Notre traduction.
- ¹² Appell, D. (4 mai 2020). Infrastructure risk put to test with COVID-19. Pensions & Investments. Extrait de <https://www.pionline.com/alternatives/infrastructure-risk-put-test-covid-19>
- ¹³ Kirkland & Ellis (3 avril 2020) Private Infrastructure Investment and the COVID-19 Pandemic. Extrait de <https://www.kirkland.com/publications/blog-post/2020/03/private-infrastructure-investment-COVID-19>
- ¹⁴ Lowe, R. (15 avril 2020). EDHECinfra captures COVID-19 impact on private infrastructure market. IPE Real Assets. Extrait de <https://realassets.ipe.com/news/edhecinfra-captures-COVID-19-impact-on-private-infrastructure-market/10044958.article>
- ¹⁵ L'indice de référence de la Banque du Canada pour les obligations à 30 ans venant à échéance en 2051 est actuellement de deux pour cent. cf. https://www.bankofcanada.ca/stats/goc/results/en-goc_tbill_bond_os_2020_03_31.html et <https://www.banqueducanada.ca/taux/taux-dinteret/obligations-canadiennes/>
- ¹⁶ Caisse de dépôt et placement du Québec. Getting to growth, discours prononcé par Michael Sabia devant la Chambre de commerce de la région de Toronto le 3 mars 2016.
- ¹⁷ Prequin, Prequin Quarterly Update: Infrastructure Q1 2017, Insight on the quarter from the leading provider of alternative assets
- ¹⁸ JP Morgan Asset Management (31 mars 2015). Illustrative returns for infrastructure assets.
- ¹⁹ Sanger, T. (2017). Creating a Canadian infrastructure bank in the public interest. Document technique du CCPA, extrait de https://www.policyalternatives.ca/sites/default/files/uploads/publications/National%20Office/2017/03/Creating_a_Public_Infrastructure_Bank.pdf

-
- ²⁰ Appell, D. (4 mai 2020). Infrastructure risk put to test with COVID-19. Pensions & Investments. Extrait de <https://www.pionline.com/alternatives/infrastructure-risk-put-test-covid-19>
- ²¹ Norton Rose Fulbright (mars 2020). COVID-19 and the impact on Public-Private Partnerships in the UK. Extrait de <https://www.nortonrosefulbright.com/en/knowledge/publications/c13580f6/COVID-19-and-the-impact-on-public-private-partnerships-in-the-uk>
- ²² World Bank Group. Force Majeure Clauses - Checklist and Sample Wording. Public-Private-Partnership Legal Resource Centre. Extrait de <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/ppp-overview/practical-tools/checklists-and-risk-matrices/force-majeure-checklist>
- ²³ Fitch Ratings (20 avril 2020). A30 Express Will Not Be Adversely Affected By Force Majeure Event. Extrait de <https://www.fitchratings.com/research/infrastructure-project-finance/a30-express-will-not-be-adversely-affected-by-force-majeure-event-20-04-2020>
- ²⁴ Ladley, H. (30 mars 2020). COVID-19 & infrastructure: Why governments must act to protect projects. World Bank Blogs. Extrait de <https://blogs.worldbank.org/ppps/COVID-19-infrastructure-why-governments-must-act-protect-projects>
- ²⁵ Baxter, D. (10 mars 2020). How will coronavirus affect public-private partnerships? World Bank Blogs. Extrait de <https://blogs.worldbank.org/ppps/how-will-coronavirus-affect-public-private-partnerships>
- ²⁶ Banque de l'infrastructure du Canada (12 février 2020) Rapport financier du troisième trimestre (T3) de l'exercice 2019-2020
- ²⁷ Boardman, A. et Vining, A. (2008) Public-private partnerships in Canada: Theory and evidence. Canadian Public Administration, vol. 51, n° 1.
- ²⁸ Translink (29 avril 2020). Latest ridership numbers: your questions on service reductions answered. Extrait de <https://buzzer.translink.ca/>
- ²⁹ Loxley, J., Loxley, S. (2010). Public Service, Private Profits; The Political Economy of Public-Private Partnerships in Canada. Fernwood Publishing, Halifax et Winnipeg; Whiteside, H. (2015) Purchase for Profit: Public-Private Partnerships and Canada's Public Health Care System. University of Toronto Press. Toronto.
- ³⁰ cf. Bureau du vérificateur général du Canada (printemps 2018). « Le remplacement du pont Champlain de Montréal - Infrastructure Canada », rapport 4 des rapports du printemps 2018; Bureau de la vérificatrice générale de l'Ontario (décembre 2014) « Infrastructure Ontario – Diversification des modes de financement et d'approvisionnement », chapitre 3.05 du rapport annuel de 2014. <https://www.auditor.on.ca/fr/content-fr/annualreports/arreports/fr14/305%20AR14%20fr.pdf>; Bureau du vérificateur général du Nouveau-Brunswick (2011), Ministère de l'Approvisionnement et des Services. Partenariat public-privé : école intermédiaire Eleanor W. Graham et école de Moncton Nord. <https://www.agnb-vgnb.ca/content/dam/agnb-vgnb/pdf/Reports-Rapports/2011V3/Chap2f.pdf>; Reynolds, K. (juin 2018) Public-Private Partnerships in British Columbia: Update 2018. Columbia Institute; Ball, R., Heafey, M., et King, D. (2003). Risk transfer and value for money in PFI projects, Public Management Review, 5:2, 279-290
- ³¹ Wall, D. (15 novembre 2019). ACEC panellists warn of excess risks, insurance challenges in P3. Daily Commercial News. Extrait de <https://canada.constructconnect.com/dcn/news/associations/2019/11/acec-panellists-warn-of-excess-risks-insurance-challenges-in-p3>;
- ³² CBC News (25 novembre 2019). Public-private partnerships boast 'mixed record,' expert warns.
- ³³ Royson, J. (4 janvier 2020). Let the Eglinton Crosstown LRT be a lesson: beware public-private partnerships. *The Toronto Star*. Extrait de <https://www.thestar.com/opinion/contributors/2020/01/04/let-the-eglinton-crosstown-lrt-be-a-lesson-beware-public-private-partnerships.html>
- ³⁴ Boardman, A. E., Siemiatycki, M. et Vining, A. R. (mars 2016). The theory and evidence concerning public-private partnerships in Canada and elsewhere. University of Calgary. School of Public Policy Research Papers, vol. 9, n° 12.
- ³⁵ Bureau de la vérificatrice générale de l'Ontario. (décembre 2014). « Infrastructure Ontario – Diversification des modes de financement et d'approvisionnement », chapitre 3.05 du rapport annuel de 2014.
- ³⁶ Boardman, A. E., Siemiatycki, M. et Vining, A. R. (mars 2016). The theory and evidence concerning public-private partnerships in Canada and elsewhere. University of Calgary. School of Public Policy Research Papers, vol. 9, n° 12.
- ³⁷ Loxley, J. (janvier 2018). The Collapse of P3 Giant Carillon and Its Implications. Centre canadien de politiques alternatives - Bureau du Manitoba.
- ³⁸ Boardman, A. E., Siemiatycki, M. et Vining, A. R. (mars 2016). The theory and evidence concerning public-private partnerships in Canada and elsewhere. University of Calgary. School of Public Policy Research Papers, vol. 9, n° 12.

-
- ³⁹ Bureau de la vérificatrice générale de l'Ontario. (décembre 2014). « Infrastructure Ontario – Diversification des modes de financement et d'approvisionnement », chapitre 3.05 du rapport annuel de 2014. <http://www.auditor.on.ca/fr/content-fr/annualreports/arreports/fr14/305%20AR14%20fr.pdf>
- ⁴⁰ Bureau du vérificateur général du Canada (printemps 2018). « Le remplacement du pont Champlain de Montréal - Infrastructure Canada », rapport 4 des rapports du printemps 2018;
- ⁴¹ Bureau du vérificateur général du Nouveau-Brunswick (2011). Ministère de l'Approvisionnement et des Services - Partenariat public-privé: école intermédiaire Eleanor W. Graham et école de Moncton Nord. <https://www.agnb-vgnb.ca/content/dam/agnb-vgnb/pdf/Reports-Rapports/2011V3/Chap2f.pdf>
- ⁴² Auditor General of Alberta (avril 2010). Report of the Auditor General of Alberta. Extrait de <https://www.oag.ab.ca/reports/report-auditor-general-april-2010/>
- ⁴³ **Saskatchewan Provincial Auditor**. (2015). Extrait de https://auditor.sk.ca/pub/publications/public_reports/2015/Volume_1/16_SaskBuilds-Evaluating%20P3s.pdf. Notre traduction.
- ⁴⁴ Reynolds, K. (juin 2018). Public-Private Partnerships in British Columbia: Update 2018. Columbia Institute. Notre traduction.
- ⁴⁵ Reynolds, K. (juin 2018). Public-Private Partnerships in British Columbia: Update 2018. Columbia Institute.
- ⁴⁶ Bartlett, R. (13 juin 2017). The Canada Infrastructure Bank - A Subsidy by Another Name. IFSD. Extrait de <https://ifsd.ca/en/blog/last-page-blog/CIB-subsidy-name>
- ⁴⁷ Iacobacci, M. (2010) tel que cité dans Loxley (2012) Poser les bonnes questions : Un guide pour les municipalités qui envisagent les PPP. Extrait de https://scfp.ca/updir/P3%20Guide_FR_Final.pdf. Loxley souligne que les calculs d'Iacobacci présentent des erreurs.
- ⁴⁸ Boardman, A. E., Siemiatycki, M. et Vining, A. R. (mars 2016). The theory and evidence concerning public-private partnerships in Canada and elsewhere. University of Calgary. School of Public Policy Research Papers, vol. 9, n° 12.
- ⁴⁹ National Audit Office. (18 janvier 2018). PFI and PF2. Report by the Comptroller and Auditor General.
- ⁵⁰ National Audit Office. (18 janvier 2018). PFI and PF2. Report by the Comptroller and Auditor General.
- ⁵¹ Shi, G. et Zhang, X (2017). A Comparative Study of Insurance Policies Worldwide in Public Private Partnerships. International Journal of Economics and Management Engineering. Vol 11, n° 10.
- ⁵² Wall, D. (15 novembre 2019). ACEC panellists warn of excess risks, insurance challenges in P3. Daily Commercial News. Extrait de <https://canada.constructconnect.com/dcn/news/associations/2019/11/acec-panellists-warn-of-excess-risks-insurance-challenges-in-p3>
- ⁵³ SNC-Lavalin (15 août 2019). SNC-Lavalin completes sale of 10.01% stake of Highway 407 ETR. Extrait de <https://www.snclavalin.com/en/media/press-releases/2019/15-08-2019>
- ⁵⁴ Siekierska, A. (5 avril 2019). Worst deal ever? The 407 is worth \$30B today – Ontario sold it for \$3.1B in 1999. *Yahoo Finance*. Extrait de <https://ca.finance.yahoo.com/news/worst-deal-ever-the-407-is-worth-30-b-today-ontario-sold-it-for-31-b-in-1998-181642680.html>
- ⁵⁵ McQuaig, L. (2019). The Sport & Prey of Capitalists: How the rich are stealing Canada's public wealth. Dundurn: Toronto.
- ⁵⁶ Regg Cohn, M. (30 mars 2015). PC blunder over Highway 407 looms over Liberals on Hydro: Cohn. *Toronto Star*. Extrait de <https://www.thestar.com/news/queenspark/2015/03/30/pc-blunder-over-highway-407-looms-over-liberals-on-hydro-cohn.html>
- ⁵⁷ Boardman, A. E., Siemiatycki, M. et Vining, A. R. (mars 2016). The theory and evidence concerning public-private partnerships in Canada and elsewhere. University of Calgary. School of Public Policy Research Papers, vol. 9, n° 12.
- ⁵⁸ Vanderklippe, N. (2018). « CIB points to 407 toll highway as route for new investments ». *The Globe & Mail*, 22 novembre, p. B1.
- ⁵⁹ Leswick, N., et Rochon, P. (4 février 2016). Memorandum, The efficiency and equity implications of charging user fees to access public infrastructure. Consulté par l'entremise de l'AIPRP 2016-00058. Notre traduction.
- ⁶⁰ Bureau de la vérificatrice générale de l'Ontario. (décembre 2014). « Infrastructure Ontario – Diversification des modes de financement et d'approvisionnement », chapitre 3.05 du rapport annuel de 2014. <http://www.auditor.on.ca/fr/content-fr/annualreports/arreports/fr14/305%20AR14%20fr.pdf>
- ⁶¹ Reynolds, K. (2012). « Construction industry accuses Partnerships BC of conflict of interest. » Note de politique, 15 septembre. Notre traduction.
- ⁶² <https://www.ligneconfederationline.ca/the-plan/who/>

⁶³ Communication personnelle, 3 mars 2020.

⁶⁴ Blewett, T. (2020). « 'I lost everything': subcontractor says LRT job led to personal, professional ruin. » *The Observer*, 9 mars.

⁶⁵ cf. Whiteside, H. (14-15 décembre 2016). Austerity Infrastructure: financializing, offshoring, and tax Sheltering public-private partnership funds. Extrait de <https://altausterity.mcmaster.ca/documents/w25-dec-19-2017-heather-whiteside-austerity-infrastructure.pdf>

⁶⁶ Un montant de 17,1 milliards de livres a été converti en dollars canadiens en utilisant le taux de change du 1er octobre 2016 lorsque le rapport a été publié. Whitfield, D. (2017). The financial commodification of public infrastructure: The growth of offshore PFI/PPP secondary market infrastructure funds. Extrait de <https://www.european-services-strategy.org.uk/wp-content/uploads/2017/01/financial-commodification-public-infrastructure.pdf>

⁶⁷ cf. Whiteside, H. (14-15 décembre 2016). Austerity Infrastructure: financializing, offshoring, and tax Sheltering public private partnership funds. Extrait de <https://altausterity.mcmaster.ca/documents/w25-dec-19-2017-heather-whiteside-austerity-infrastructure.pdf>; *The Canadian Press* (30 juin 2017) SNC-Lavalin sets up infrastructure partnership with European firm. CTV News. Extrait de <https://www.ctvnews.ca/business/snc-lavalin-sets-up-infrastructure-partnership-with-european-firm-1.3483579>; SNC-Lavalin (15 août 2019) SNC-Lavalin completes sale of 10.01% stake of Highway 407 ETR. Extrait de <https://www.snclavalin.com/en/media/press-releases/2019/15-08-2019>

⁶⁸ Reynolds, K. (6 novembre 2013). BC hospital P3 ownership moves to tax haven. Note de politique. Extrait de <https://www.policynote.ca/bc-hospital-p3-ownership-moves-to-tax-haven/>

⁶⁹ cf. SCFP (2015). Ce que les vérificateurs des provinces ont dit au sujet des PPP. Consulté le 28 avril 2020 au <https://scfp.ca/fiche-dinformation-ce-que-les-verificateurs-des-provinces-ont-dit-au-sujet-des-ppp>.

⁷⁰ Reynolds, K. (juin 2018). Public-Private Partnerships in British Columbia: Update 2018. Columbia Institute

⁷¹ <https://cib-bic.ca/wp-content/uploads/2019/11/Rapport-financier-pour-le-deuxieme-trimestre-de-l-exercice-2019-2020-NON-VÉRIFIÉ.pdf>

⁷² Raftis, P. (2020). « Mapleton water, wastewater project draws fire from CUPE », *The Wellington Advertiser*, 25 mars.

⁷³ Township of Mapleton Water-Wastewater Project Business Case, prepared by PWC, 11 July 2019. Extrait de <https://www.mapleton.ca/Modules/News/index.aspx?newsId=32379ced-a9cc-4d39-a2ab-84f3ff180256#>.

⁷⁴ Kozolanka, Keegan. (31 juillet 2020). « Mapleton puts brakes on outside involvement in water expansion plans », *Guelph Today*. Extrait de <https://www.guelphtoday.com/wellington-county/mapleton-puts-brakes-on-outside-involvement-in-water-expansion-plans-2606877>

⁷⁵ Willing, J. (2020). « Updated: Council wants more records released of Trillium Line procurement that led to SNC-Lavalin as the winner ». *The Ottawa Citizen*, 13 février.

⁷⁶ Cf. Bergeron, M. (2017). « Rentabilité du REM: Ottawa garde secrète une étude. » *La Presse*, 6 octobre.

⁷⁷ L'annexe II de la Loi sur l'accès à l'information énumère d'autres exemptions statutaires à la législation. De nombreux examens de la loi depuis son adoption en 1983 ont recommandé la suppression de bon nombre des exemptions énumérées à l'annexe II, et même la suppression de l'annexe II elle-même. Douglas, K., E. Hurtubise-Loranger et D. Lithwick. (2012) *The Access to Information Act and Proposals for Reform*. *Bibliothèque du Parlement*, document d'information.

⁷⁸ Reynolds, K. (2017). *Canada Infrastructure Bank and the Public's Right to Know*. Columbia Institute. Notre traduction.

⁷⁹ Services aux Autochtones Canada. (s.d.). Priorité clé : Infrastructures fiables. Extrait de <https://www.sac-isc.gc.ca/fra/1523817069680/1523817091386>

⁸⁰ Inuit Tapiriit Kanatami. (novembre 2018). *Development and Implementation of the Arctic Policy Framework*. Extrait de <https://www.itk.ca/wp-content/uploads/2018/11/2018-APFPolicyPositionPaper-FINAL.pdf>

⁸¹ Cf. Loxley, J. et Loxley, S. (2010). *Public Service, Private Profits; The Political Economy of Public-Private Partnerships in Canada*. Fernwood Publishing, Halifax et Winnipeg; Boardman, A. E., Siemiatycki, M. et Vining, A. R. (2016). *The theory and evidence concerning public-private partnerships in Canada and elsewhere*. The School of Public Policy University of Calgary, SPP Research Papers, Vol. 9, n° 12; Watkinson, B. (avril 2008). *P3 For You and Me*. Canadian Architect; Bozikovic, A. (29 avril 2018). *The problem with public-private partnerships: mediocre*

buildings. *Globe and Mail*. Extrait de <https://www.theglobeandmail.com/arts/art-and-architecture/article-how-to-design-a-mediocre-building/>

⁸² Transnational Institute. (mai 2020). The Future is Public: Towards democratic ownership of public services. Extrait de https://www.tni.org/files/publication-downloads/futureispublic_online_def.pdf

⁸³ Oved Chown, M., Kennedy, B. et Wallace, K. (16 mars 2020). For-profit nursing homes have had far worse COVID-19 outcomes than public facilities — and three of the largest paid out \$1.5 billion to shareholders. Toronto Star. Extrait de <https://www.yorkregion.com/news-story/9989830-for-profit-nursing-homes-have-had-far-worse-covid-19-outcomes-than-public-facilities-and-three-of-the-largest-paid-out-1-5-billion-to-shareholders/>

⁸⁴ Scott, K. (10 avril 2020). Women bearing the brunt of economic losses: One in five has been laid off or had hours cut. CCPA Behind the Numbers. Extrait de <http://behindthenumbers.ca/2020/04/10/women-bearing-the-brunt-of-economic-losses-one-in-five-has-been-laid-off-or-had-hours-cut/>

⁸⁵ SCFP. (9 décembre 2014). Où investir ? Les investissements publics offrent un meilleur rendement. Extrait de <https://scfp.ca/ou-investir-les-investissements-publics-offrent-un-meilleur-rendement>

⁸⁶ Les entreprises vont tenter de profiter de la crise actuelle pour réaliser un gain financier, comme elles le font toujours. Par exemple, l'Association canadienne des producteurs pétroliers a demandé au gouvernement de geler la taxe sur le carbone et de retarder la réglementation environnementale. Rabson, M. (2020). « Freeze carbon tax, delay new climate regulations during coronavirus crisis, oil lobby asks. » *The Globe & Mail*, 17 avril. Cf. aussi Snyder, J. (2020). « Industry groups call on Ottawa to loosen social and financial requirements in \$187B infrastructure plans ». *The Province*, 4 mai.

⁸⁷ Cf. <https://www.infrastructure.gc.ca/plan/about-invest-a-propos-fra.html>

⁸⁸ « The Case for Community Broadband ». Consulté le 19 mai 2020 au <https://community-broadband.ca/the-case>.

⁸⁹ Black, R. (2019). « All Canadians deserve reliable high-speed internet. » Policy Options, 24 octobre. Consulté le 18 mai 2020 au <https://policyoptions.irpp.org/magazines/october-2019/all-canadians-deserve-reliable-high-speed-internet/>.

⁹⁰ Schwartz, Z. (21 octobre 2019). Canada Infrastructure Bank explored launching public utility to compete with Rogers, Bell and Telus. *Financial Post*. Extrait de <https://business.financialpost.com/technology/canada-infrastructure-bank-explored-launching-public-utility-to-compete-with-rogers-bell-and-telus>