

FAITS DU SCFP

Les transports en commun et la Banque d'infrastructure du Canada

juillet 2017

La Banque d'infrastructure du Canada (BIC) va créer une filière de privatisation pour nos réseaux de transport en commun. Les sociétés privées vont être en mesure d'extraire des bénéfices à long terme des titres de transport et des subventions de l'État.

Nos gouvernements subventionnent l'infrastructure de transports en commun parce que celle-ci est essentielle à nos collectivités : pour se déplacer du point A au point B, pour diminuer la congestion routière et par souci écologique. Lorsqu'on permet aux sociétés privées de planifier, de financer, d'exploiter, d'entretenir et de posséder les transports en commun, on fait couler l'argent des titres de transport et des subventions de l'État dans les coffres du privé.

La BIC accordera aux investisseurs du secteur privé un contrôle et pouvoir décisionnel sans précédent sur notre infrastructure de transports. Autrement dit, dans la planification et le développement des transports, l'intérêt public va être relégué au second plan.

Ces dernières années, on a construit plusieurs de nos réseaux de transports en commun par l'entremise de partenariats public-privé (PPP). La BIC va ouvrir la porte à une privatisation encore plus importante qui permettra au profit de devenir le facteur numéro un dans la planification du transport collectif.

La privatisation des transports en commun

Près du tiers des 81,3 milliards de dollars consacrés, dans le budget 2017, aux nouvelles dépenses en infrastructure ira aux transports en commun. Cette somme sera dépensée sur onze ans. Elle inclut une enveloppe de 20,1 milliards de dollars pour les nouvelles ententes bilatérales sur les transports entre le fédéral et les provinces et territoires, ainsi que 5 milliards de dollars pour la nouvelle BIC.

L'État s'attend à ce que, pour chaque dollar qu'il investira dans la BIC, les investisseurs canadiens et étrangers y mettent 4 \$ de leurs fonds privés.

En matière de privatisation, les Libéraux nous ont fait un tour de passe-passe. Ils ont mis fin à la présélection obligatoire des PPP, qui contraignait tous les grands projets d'infrastructure à passer par un processus d'évaluation en PPP, mais la BIC est conçue explicitement pour promouvoir la privatisation. Et 20 pour cent du financement fédéral dans les transports en commun passera par cette banque de privatisation, en plus des investissements attendus du secteur privé.

La privatisation des réseaux de transports en commun risque fort d'entraîner la signature de contrats PPP à long terme où le privé va financer, exploiter et entretenir le service... à prix fort.¹ Or, en Amérique du Nord, aucun réseau de transports en commun n'a réussi à faire ses frais uniquement avec ses tarifs aux usagers. Les gouvernements les subventionnent constamment pour aider les citoyens à se déplacer. Avec la privatisation des transports en commun, le privé réalise des bénéfices à long terme pendant que les gouvernements continuent de subventionner le service.

La privatisation des transports en commun nuit aux membres du SCFP et à la population

Réaliser les projets de transports en commun par l'entremise de la « banque de privatisation » va nuire aux 9000 membres du SCFP qui travaillent dans ce secteur. Cela va aussi nuire aux citoyens, particulièrement aux personnes à faible revenu et à la classe moyenne qui devront payer plus cher pour leurs transports, que ce soit directement par les tarifs ou indirectement par leurs impôts.

La majorité des membres du SCFP dans le secteur des transports, soit plus de 7100, travaillent comme chauffeurs d'autobus dans 19 sociétés de transport municipales du Québec.

Le SCFP représente aussi des employés de maintenance dans les réseaux de transports dont l'emploi pourrait bien être sous-traité dans les projets de privatisation.

La privatisation nuit aux travailleurs en exerçant une pression à la baisse sur leurs salaires et leurs conditions de travail. Pour tirer un profit d'une infrastructure comme un réseau de transport, le privé a principalement recours à la sous-traitance et à l'emploi précaire à bas salaire. Ces stratagèmes font mal aux travailleurs, mais aussi aux services publics. En effet, la détention, l'exploitation et la maintenance des transports en commun par le privé transforment la raison d'être de ces réseaux qui, au lieu de servir l'intérêt public, se mettent à soutenir le rendement du privé.

La privatisation est tout aussi nocive pour la population. Les usagers des transports auront à payer des tarifs plus élevés ou encore à utiliser des réseaux dont le tracé répond à l'impératif du profit plutôt qu'à l'intérêt public. Les projets de privatisation risquent aussi de limiter la participation de la communauté aux grandes décisions. Qui plus est, les projets de privatisation peuvent facilement contourner les grandes priorités sociales comme la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Quand la privatisation tourne mal : le Réseau électrique métropolitain (REM)

Plusieurs exemples récents illustrent les dangers inhérents à la privatisation des transports en commun. L'un de ceux-ci, qui risque d'ailleurs d'être financé par la BIC, est le Réseau électrique métropolitain (REM).

Ce projet de train léger de 6 milliards de dollars doit relier la rive sud de Montréal, l'aéroport, le centre-ville et Deux-Montagnes. Il a été conçu et financé en partie par la Caisse de dépôt et placement du Québec, qui gère l'argent du Régime de retraite du Québec et d'autres caisses de retraite publiques. C'est le profit de la Caisse et des promoteurs privés, et non l'intérêt public, qui a servi de base aux décisions concernant le tracé, la technologie et la compatibilité aux réseaux de transport existants.

La ligne sera entretenue, exploitée et même possédée par la Caisse... pour un coût supplémentaire important. Selon une enquête de La Presse, le REM affichera un manque de financement d'environ 240 millions de dollars par année. Il se pourrait que les titres de transport augmentent dans toute la ville pour générer un tel profit.¹¹ Quoi qu'il en soit, c'est la population qui va payer pour ces coûts plus élevés, par l'entremise des subventions accordées par les municipalités et le gouvernement du Québec ou par une hausse des tarifs aux usagers.

Avec le REM, le gouvernement du Québec a sous-traité la planification, la conception, l'exploitation et l'entretien d'un transport en commun à la Caisse. Il lui a même vendu des tronçons de son infrastructure de transport collectif de base, ce qui va compliquer l'expansion future du réseau montréalais, son intégration à d'autres réseaux comme celui de VIA Rail et la supervision du service. Cette manœuvre de privatisation a accouché d'un plan de transport collectif qui maximise le profit du privé au détriment de la population.

Malheureusement, le Canada compte plusieurs cas de privatisation des transports en commun qui ont mal tourné. Le PPP de la Canada Line à Vancouver (Colombie-Britannique) a défoncé son budget, manqué d'innovation, manqué d'intégration au réseau et miné la reddition de comptes publics. Dans son examen des projets PPP, dont six projets de transports en commun, la vérificatrice générale de l'Ontario a conclu que les PPP ont coûté 8 milliards de dollars de plus que si l'État les avait réalisés lui-même, en raison des coûts de financement plus élevés au privé et d'une absence de transfert du risque. Enfin, un examen du projet PPP de train léger à Edmonton montre que les seules économies possibles impliqueront de mauvaises pratiques patronales. Grâce à la banque de privatisation, nous aurons droit à d'autres erreurs du même genre.

Conclusion

Nous avons besoin d'une infrastructure de transports en commun qui permette de réduire la congestion routière, d'aider l'environnement et de se rendre du point A au point B. Cette infrastructure participe à la croissance de nos collectivités et de notre économie. Or, en la construisant par l'entremise de la Banque d'infrastructure du Canada, on ouvre la voie à toutes sortes de projets de privatisation. La construction de notre infrastructure doit profiter à la collectivité et non à des investisseurs privés. Elle doit être construite de la manière la plus économique : avec le financement à bas taux de l'État. Et elle doit créer de bons emplois verts.

:sepb491

i Dachis, B. Commentaire n° 473, *New and Improved: How Institutional Investment in Public Infrastructure can Benefit Taxpayers and Consumers*, C.D. Howe Institute, mars 2017.

ii Schepper, B. *CDPQ et le REM, un projet qui démantèle le réseau de transport en commun de Montréal*, IRIS, février 2017