

**Mémoire au  
Comité permanent des transports, de l'infrastructure  
et des collectivités de la Chambre des communes au  
sujet de la section 18 – *Loi constituant la Banque de  
l'infrastructure du Canada* du projet de loi C-44, Loi  
portant exécution de certaines dispositions du  
budget déposé au Parlement le 22 mars 2017 et  
mettant en œuvre d'autres mesures**

**Syndicat canadien de la fonction publique**

Mai 2017

Le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) aimerait profiter de l'occasion pour formuler des commentaires sur la section 18 de la partie 4 du projet de loi C-44, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 22 mars 2017 et mettant en œuvre d'autres mesures, qui constituerait la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC). Un certain nombre de questions relatives à la Banque préoccupent le SCFP, dont l'augmentation du coût du financement privé des infrastructures, son rôle dans la promotion de la privatisation ainsi que le manque de transparence et de responsabilité de la Banque.

Le SCFP, qui représente 643 000 travailleurs au Canada, est le plus grand syndicat au pays. Les membres du SCFP travaillent dans le domaine de la santé, de l'éducation, des services sociaux, des services publics, des services d'urgence, des transports et du transport aérien, ainsi que dans des municipalités, des bibliothèques et des universités. Les membres du SCFP seront touchés par la BIC, tout comme les citoyens qui utilisent les infrastructures publiques et paient pour celles-ci, et les personnes qui travaillent dans certains secteurs dont les infrastructures seront développées par la BIC, comme les services publics et les transports.

La loi constituant la BIC a été présentée le 11 avril 2017 dans le cadre d'une loi omnibus, soit la *Loi d'exécution du budget*. Comme la *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada* (la *Loi*) fait partie d'un projet de loi omnibus, les occasions de formuler des commentaires et de participer aux débats concernant la BIC sont limitées. La Banque serait une nouvelle institution d'envergure qui devrait être examinée en profondeur par toutes les parties concernées. Déjà, le fonctionnement de la Banque proposée et le rôle du Cabinet et des ministres à l'égard de celle-ci semblent susciter beaucoup de confusion et manquer de clarté. Par exemple, le ministre des Finances, Bill Morneau, a affirmé que le Cabinet aurait le dernier mot sur l'approbation des projets, mais la *Loi* ne semble pas formulée ainsi<sup>i</sup>. Compte tenu de cette confusion sur une question si importante et d'autres préoccupations, il est essentiel que la *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada* fasse l'objet d'un examen approprié et puisse être modifiée séparément de la *Loi d'exécution du budget*.

## Recommandation

Séparer la *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada* du projet de loi omnibus afin qu'elle puisse faire l'objet d'une évaluation et d'un examen adéquats.

## Mandat de la Banque

La mission de la Banque a beaucoup changé; celle-ci ne vise plus à financer à faible taux les infrastructures publiques, mais bien à attirer des investissements d'investisseurs du secteur privé dans des projets d'infrastructure qui généreront des recettes. En fait, le financement de la BIC ne sera pas à faible taux, car il proviendra en grande partie d'investisseurs privés s'attendant à un rendement élevé.

Selon la plateforme du Parti libéral et la lettre de mandat du ministre, la Banque aura pour but de fournir du financement à faible taux aux projets de construction de nouvelles infrastructures. Cependant, la *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada* a actuellement pour mission « de faire des investissements et de chercher à attirer des investissements d'investisseurs du secteur privé et d'investisseurs institutionnels dans des projets d'infrastructure situés au Canada ou en partie au Canada qui généreront des recettes et qui seront dans l'intérêt public<sup>ii</sup> [...] » [NON SOULIGNÉ DANS L'ORIGINAL].

La *Loi* ne mentionne plus le financement à faible taux de projets d'infrastructure municipale. Ce changement est malheureux, car les municipalités ont besoin de solutions abordables pour financer leurs infrastructures.

La mission de la BIC a fait l'objet d'un autre changement, à savoir qu'on s'attend désormais à ce que les projets d'infrastructure génèrent des recettes grâce à des péages, à des frais d'utilisation et à d'autres mécanismes, comme la récupération des plus-values foncières. Les investisseurs du secteur privé chercheront probablement à optimiser ces recettes, aux frais des Canadiens qui auront souvent peu de choix, voire aucun, car de nombreux fournisseurs de services publics jouissent d'un monopole. Selon un document du ministère des Finances, « généralement, les frais d'utilisation sont perçus comme régressifs, car les mêmes frais sont facturés à tous les utilisateurs, peu importe leur revenu » [TRADUCTION]. Ce document donne l'exemple des frais d'utilisation des routes, qui seraient particulièrement régressifs dans les régions où peu d'autres modes de transport sont offerts<sup>iii</sup>. Ces péages et ces frais d'utilisation, qui sont un élément central de la BIC, auront une incidence disproportionnée sur les Canadiens de la classe ouvrière et de la classe moyenne.

## Recommandation

- La Banque devrait avoir de nouveau comme mission, aux termes de l'article 6, de financer à faible taux de nouveaux projets d'infrastructure municipale dans des secteurs d'investissement prioritaires qui seront dans l'intérêt public.
- Il faudrait éliminer l'attente que les projets d'infrastructure financés par l'entremise de la BIC génèrent des recettes.

## Le financement privé est plus coûteux

Le gouvernement fédéral investira 35 milliards de dollars dans la Banque, et le reste proviendra d'investisseurs privés canadiens et étrangers. Ce financement privé entraînera une augmentation du coût des projets d'infrastructure. Le gouvernement fédéral peut faire des emprunts à des taux d'intérêt extrêmement faibles, tandis que les investisseurs privés s'attendent à un « rendement relativement élevé<sup>iv</sup> » selon un document gouvernemental obtenu grâce à une demande d'accès à l'information.

Selon une enquête portant sur 100 fonds de pension européens, le rendement annualisé attendu est de 9 % par année<sup>v</sup>. Le président et chef de la direction de la Caisse de dépôt et placement du Québec, qui gère les fonds du régime de retraite général du Québec et de plusieurs autres régimes de retrait du secteur privé, et qui a investi dans les infrastructures, a affirmé que les investisseurs privés s'attendraient à un rendement de 7 à 9 %<sup>vi</sup>. Prequin, une entreprise spécialisée dans les données sur les investissements, a précisé que les infrastructures donnaient en moyenne un rendement de 10 % par année<sup>vii</sup>. Ce rendement peut s'élever de 12 à 18 % pour les infrastructures de télécommunications et de 14 à 20 % pour la production d'électricité selon J.P. Morgan Asset Management<sup>viii</sup>.

À 9 %, le coût des infrastructures publiques doublera, comme l'illustre le graphique ci-dessous. À 9 %, le financement coûterait 5 fois plus cher que le financement public, qui coûte 2,5 %<sup>ix</sup>. La facture de cette infrastructure coûteuse sera refilée directement à la population par l'instauration ou l'augmentation de péages et de frais d'utilisation, par le financement public et par la diminution du nombre de projets d'infrastructure en général.

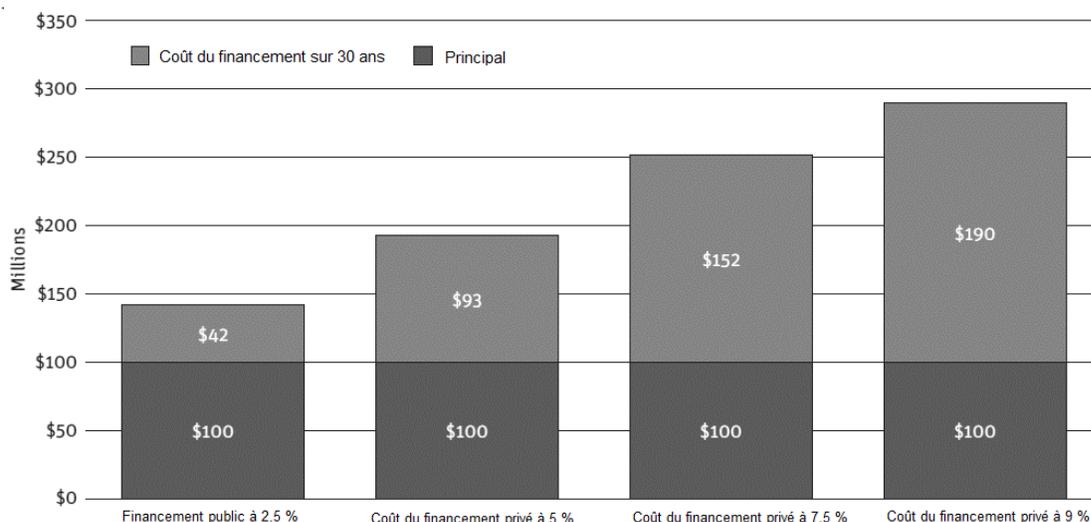
Le gouvernement a été informé de ces problématiques : « Les mécanismes de financement peuvent entraîner une augmentation du coût des infrastructures et faire en sorte que ce soient le contribuable ou l'utilisateur qui assument la dette<sup>x</sup>. » Le SCFP ne voit pas pourquoi la BIC utiliserait un financement privé à taux élevé alors que le gouvernement peut faire des emprunts et financer les infrastructures à des taux si faibles et économiques.

Il existe d'autres solutions pour financer les infrastructures dont nous avons grandement besoin. Le gouvernement pourrait mettre en œuvre sa proposition initiale de créer une banque publique avec du financement à faible taux pour financer nos besoins en infrastructures. Il existe de nombreux exemples d'infrastructures publiques et de banques d'investissement publiques au Canada et ailleurs dans le monde qui peuvent avoir recours à des emprunts publics à faible taux. Le gouvernement du Canada a déjà des banques offrant des prêts, du financement et des emprunts à des entrepreneurs et à des exportateurs, tandis que la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) offre aussi des garanties de prêt et du financement pour des projets d'habitation. Il est peu logique pour le gouvernement fédéral d'utiliser, d'une part, du financement privé à taux élevé pour des investissements dans des infrastructures publiques, et d'autre part, du financement public à faible taux pour soutenir des investissements privés par l'entremise d'Exportation et développement Canada, de la Banque de développement du Canada et de la SCHL. Si le gouvernement fournit d'abord un apport en capital, une banque publique pourrait tirer profit de ses actifs et emprunter directement sur les marchés financiers, comme le font la SCHL et d'autres institutions financières créées en tant que sociétés d'État. Ainsi, le coût du financement serait légèrement supérieur au coût d'un emprunt direct auprès du gouvernement fédéral, mais serait largement inférieur au coût d'un financement privé<sup>xi</sup>. En outre, cette solution n'entraînerait pas plus de conséquences négatives sur le déficit du gouvernement fédéral et sur l'état de la dette nette que la proposition actuelle.

## Recommandation

Le gouvernement devrait financer la BIC avec du financement du secteur public, et non du secteur privé, afin de financer à faible taux de nouveaux projets d'infrastructure.

**FIGURE 1** Le financement privé peut doubler le coût des projets d'infrastructure



Source : Toby Sanger, *Créer une Banque de l'infrastructure qui servira l'intérêt public*

## Privatisation

Le SCFP craint que les pouvoirs de la BIC énoncés à l'article 18 de la *Loi* favorisent la privatisation des infrastructures publiques. La *Loi* permet à la BIC de faire des investissements dans son capital-actions, d'acquérir des instruments dérivés, de faire des opérations sur la dette et de détenir des biens. Ainsi, la BIC pourrait elle-même participer directement à la privatisation des infrastructures.

Même si la BIC n'est pas une partie directe d'un contrat de privatisation, des transactions structurées par celle-ci sont susceptibles de favoriser grandement la privatisation, que ce soit par la vente de la totalité ou d'une partie des actifs ou par des partenariats public-privé (PPP). Les investisseurs voudront que les projets d'infrastructure leur procurent des recettes à long terme, qui proviendront de frais d'utilisation et de péages permanents, en plus du financement que le gouvernement est susceptible d'accorder pour des contrats d'exploitation ou d'entretien.

Les intervenants du secteur privé n'agiront pas seulement à titre d'investisseurs. L'établissement même de la BIC s'appuie sur des conseils unilatéraux provenant presque exclusivement de sociétés et d'investisseurs privés, y compris de représentants de fonds de pension, qui en profiteront. Selon un article publié récemment dans le *Globe and Mail*, le Conseil consultatif en matière de croissance économique, représentant principalement les intérêts de sociétés, a travaillé directement avec des ministres du Cabinet, des hauts fonctionnaires et du personnel politique sur le budget de 2017 et sur les plans relatifs à la BIC. En outre, l'entreprise d'investissement BlackRock a travaillé avec le premier ministre et les ministres de son Cabinet sur la formulation de messages transmis à des clients de BlackRock au cours d'un événement privé<sup>xii</sup>. Les conflits éventuels de cette nature seront certainement encore plus flagrants avec le rôle accru du secteur privé dans l'établissement des priorités relatives aux infrastructures et dans l'élaboration de structures de projets avantageuses pour les investisseurs privés par l'entremise de la BIC.

La BIC entraînera également la privatisation des méthodes d'élaboration des projets d'infrastructure. Les investisseurs privés pourront présenter des projets d'infrastructure à la BIC par l'entremise de soumissions non sollicitées. Selon les médias, une note d'information du ministère des Finances prouve que les fonctionnaires ont été avertis des nombreux problèmes causés par les soumissions non sollicitées, y compris « un manque de transparence dans le choix et la mise en œuvre des projets, l'évitement des processus en matière de concurrence et de diligence raisonnable et l'acceptation de soumissions de mauvaise qualité, que ce soit en ce qui concerne leur conception ou leur exécution<sup>xiii</sup> ».

Les investisseurs privés pourront également travailler en collaboration avec la BIC pour concevoir en totalité de grands projets d'infrastructure et assumeront ainsi un rôle important qui revient depuis longtemps à des intervenants du secteur public. Ces projets d'infrastructure sont susceptibles d'être conçus dans l'objectif de servir les intérêts des investisseurs privés, et non l'intérêt public. Cette situation se produit déjà dans le cas du projet de train léger de Montréal, soit le [Réseau électrique métropolitain](#) (REM), d'une valeur de 6 milliards de dollars, conçu par le secteur privé, qui n'intègre pas adéquatement le système de transport en commun en général.

Ce modèle précis de privatisation sera dépendant de ce secteur. Par exemple, les systèmes de transport en commun feront l'objet de contrats à long terme ou de PPP. De l'argent provenant des tarifs du transport en commun et des fonds provenant du gouvernement seront versés à des exploitants du secteur privé<sup>xiv</sup>. Les aéroports seraient plus susceptibles d'être privatisés en totalité. Un représentant de Brookfield Asset Management aurait déclaré qu'il « y aurait certainement une frénésie chez les investisseurs canadiens si les aéroports canadiens étaient mis en vente<sup>xv</sup> ».

La privatisation fera en sorte que nos infrastructures publiques pourront être commercialisées à l'échelle internationale sur le marché libre. La part des capitaux propres et la propriété d'une dette dans une infrastructure peuvent changer de mains sur le marché libre, et le font, si nous prenons l'exemple des PPP. La chercheuse Heather Whiteside s'est exprimée en ces termes : « Les actifs publics peuvent servir de capitaux propres et changer de propriétaire à maintes reprises<sup>xvi</sup>. » Il y a déjà 258 PPP au Canada qui engagent pendant des années le gouvernement à accorder du financement par emprunt et à assumer des dettes<sup>xvii</sup>. La BIC entraînera probablement une augmentation du commerce du droit de propriété de nos infrastructures publiques, ce qui aura une incidence négative sur la qualité et la responsabilité des services publics.

En plus de l'établissement de nouveaux péages et frais, ou de l'augmentation des péages et des frais déjà établis, la privatisation cause préjudice à la classe moyenne et à la classe ouvrière, car elle exerce une pression à la baisse sur les salaires et les conditions de travail. La majoration des contrats et les emplois précaires peu rémunérés font partie des solutions principales permettant aux entreprises privées de tirer profit des infrastructures. Cela cause préjudice aux travailleurs, mais a aussi une incidence sur les services publics, qui ne servent plus l'intérêt public, mais soutiennent les profits des entreprises privées.

## Recommandation

- Les priorités relatives aux infrastructures publiques devraient être établies par des organismes devant rendre directement des comptes au public de façon significative, et non par la BIC proposée, qui est non liée, qui ne compte aucun représentant élu et qui ne fait pas l'objet d'une surveillance adéquate de la part du vérificateur général. Cela comprend le retrait de tout renvoi à des soumissions non sollicitées dans les fonctions de la Banque énoncées à l'alinéa 7(1)c). L'intérêt public devrait être le facteur décisif dans l'établissement des priorités relatives aux infrastructures.
- La BIC devrait empêcher la privatisation accrue de nos infrastructures publiques par l'entremise de structures et de processus comme les PPP, les ventes d'actifs et les opérations relatives aux capitaux propres ou aux dettes.

## Transparence et responsabilisation

La BIC, telle qu'elle est actuellement proposée, comportera de nombreuses lacunes en matière de transparence et de responsabilisation qui limiteront le droit du public de connaître et le droit d'influencer la prise de décisions sur les investissements dans les infrastructures. La plupart des détails sur les transactions concernant les infrastructures demeureront secrets, le conseil d'administration de la Banque ne comptera aucun représentant du gouvernement et le vérificateur général aura des pouvoirs de vérification limités.

Ce manque de surveillance publique contribuera à privilégier le rendement pour les investisseurs au détriment de l'intérêt public.

## Secret

Bien que la BIC soit régie par les lois relatives à l'accès à l'information, le paragraphe 28(1) de la *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada* comprend malheureusement des exemptions importantes. Ce paragraphe précise que tous les renseignements concernant des promoteurs de projets, des investisseurs du secteur privé et des investisseurs institutionnels doivent être gardés

secrets, sauf dans des circonstances exceptionnelles, comme dans le cas de poursuites. Les détails concernant la façon dont nos infrastructures sont financées, les personnes concernées et l'ampleur des profits des investisseurs demeureront secrets. Cette situation est problématique, car la population a le droit de savoir à quelles fins les fonds publics sont utilisés et comment nos infrastructures publiques sont construites.

Ces exemptions vont même au-delà des exemptions relatives au secret des affaires, aux intérêts économiques du gouvernement et aux avis stratégiques déjà prévus dans la *Loi sur l'accès à l'information*. Il est déjà difficile d'avoir accès à des renseignements sur les PPP en vertu des lois actuellement en vigueur en raison de la nature commerciale des contrats. En fait, les renseignements essentiels sur ces projets ne sont presque jamais publiés, y compris ceux concernant la rentabilité et les analyses du risque servant à justifier le coût supérieur découlant de la privatisation des PPP. La vérificatrice générale de l'Ontario a analysé 74 projets de PPP en 2014 et a conclu que ceux-ci avaient coûté 8 milliards de dollars de plus que s'ils avaient été confiés au secteur public<sup>xviii</sup>. Un simple citoyen n'aurait pas été en mesure d'avoir accès aux documents lui permettant d'effectuer une analyse semblable. Comme les exemptions relatives aux « renseignements protégés » prévues dans la nouvelle loi sont encore plus restrictives que celles énoncées dans la *Loi sur l'accès à l'information*, il sera difficile, voire impossible, d'évaluer si la Banque agit dans l'intérêt public. En outre, la *Loi* ne prévoit pas de délai quant aux restrictions relatives aux renseignements protégés ni de processus de contestation des exemptions prévues à l'article 28.

La communication de renseignements sur les transactions des infrastructures de la Banque est passible d'une amende de 10 000 \$ ou d'une peine d'emprisonnement de six mois, soit une peine grave pour avoir divulgué les fins auxquelles l'argent public est dépensé. Il est intéressant de souligner que la loi établissant Exportation et développement Canada, soit une institution semblable, ne prévoit pas cette même peine.

## Surveillance

Le SCFP craint que le manque de surveillance du vérificateur général et l'absence de fonctionnaires entravent grandement l'objectif de la Banque consistant à agir dans l'intérêt public. La BIC a été conçue pour optimiser le rôle des investisseurs du secteur privé dans la détermination, la planification et la structure des ententes relatives aux infrastructures, et comprend peu de mécanismes visant à protéger l'intérêt public.

Il est explicitement interdit aux représentants d'une administration municipale, d'un gouvernement provincial et du gouvernement fédéral d'être nommés au conseil d'administration. Le directeur général et la plupart des membres du conseil d'administration seront probablement issus du secteur financier et du secteur bancaire, soit les secteurs qui profiteront de la BIC. Les exigences de fournir un plan d'entreprise et un budget de fonctionnement ne prévoient aucune surveillance quotidienne d'une institution qui recevra un financement public de 35 milliards de dollars.

Le ministre Morneau a récemment affirmé que le Cabinet aura le dernier mot sur ce qui sera construit<sup>xix</sup>, mais la *Loi*, telle qu'elle est actuellement formulée, ne semble prévoir aucun processus assurant la participation du gouvernement à ce niveau. Même si ce processus était prévu dans la *Loi*, il semble qu'il s'appliquerait uniquement à la sélection des projets, et non à la structure des ententes relatives aux infrastructures. C'est alors que seront facturés des péages ou des frais d'utilisation pour des infrastructures financées par la BIC, souvent en situation de monopole ou de quasi-monopole.

La BIC fera l'objet de vérifications effectuées par le vérificateur général. Toutefois, le vérificateur

général effectuera ces vérifications selon une norme moins rigoureuse et avec moins de transparence que lorsqu'il s'agit de ministères. En outre, il se peut que le vérificateur général ne soit pas en mesure d'examiner certains projets afin d'établir s'ils sont rentables pour le public.

## **Recommandation**

- Assurer une meilleure responsabilisation et une surveillance accrue de la Banque et de ses projets par les vérificateurs généraux et des fonctionnaires, y compris par la publication de toutes les ententes commerciales, des évaluations de la rentabilité et des contrats.
- Éliminer l'article 28 prévoyant des exemptions relatives aux renseignements protégés.

## **Planification des infrastructures et prise de décisions s'appuyant sur des données probantes**

Les priorités relatives aux infrastructures canadiennes et les décisions concernant le financement devraient toujours s'appuyer sur des activités de collecte de données suffisantes et sur des activités de planification des infrastructures publiques à long terme. Malheureusement, il arrive souvent que les décisions relatives aux infrastructures s'appuient sur des données inexactes ou ne s'appuient sur aucune donnée. L'Institut des finances publiques et de la démocratie a souligné qu'il manque de renseignements concernant l'infrastructure, y compris des « estimations crédibles et constantes des stocks actuels et de leur durée de vie utile, et des besoins ultérieurs<sup>xx</sup> » au Canada.

Le projet de loi C-44 précise que la BIC aurait entre autres comme fonction de recueillir et de diffuser des données sur les infrastructures au Canada<sup>xxi</sup>. Cependant, ces activités de collecte de données devraient en fait être effectuées avant l'établissement des priorités relatives à une nouvelle infrastructure et la mise en place des structures de financement, comme la BIC. En outre, le SCFP craint que ce rôle en matière de collecte de données place la BIC dans une situation conflictuelle compte tenu de l'incitation à prouver que les infrastructures financées par l'entremise de la BIC donnent des résultats positifs. Le SCFP encourage vivement la collecte de données sur des projets d'infrastructure dans toutes les administrations, mais de façon indépendante et appropriée avant l'établissement de nouvelles priorités et la mise en place des structures de financement.

Pour maintenir l'indépendance et la qualité des données, la fonction de collecte de données devrait être intégrée au mandat d'Infrastructure Canada ou de Statistique Canada, ou à une initiative conjointe des deux ministères. Cela serait approprié compte tenu de l'expertise et de l'indépendance de ces deux ministères déjà établis.

Une fois les données recueillies, le SCFP encourage le gouvernement fédéral à élaborer un plan d'infrastructure à long terme en tenant compte des commentaires de la population, des intervenants et des différents ordres de gouvernement. Ce processus de planification permettrait au gouvernement d'établir les priorités relatives aux infrastructures en fonction de données probantes solides pour veiller à ce que les investissements soient dans l'intérêt public. Des investisseurs privés et des entreprises pouvant déformer les priorités relatives aux infrastructures afin de favoriser des infrastructures publiques plus coûteuses et plus profitables ne devraient pas participer à ce processus.

Une banque de l'infrastructure ayant comme objectif d'optimiser le rendement du secteur privé n'accordera pas la priorité à des projets d'infrastructure visant à favoriser l'intérêt public. La Banque de l'infrastructure proposée entraînerait une augmentation du coût des projets, mais serait aussi

susceptible de choisir le mauvais type d'investissements favorisant le rendement pour les investisseurs au détriment de l'intérêt public. Il s'agit d'un problème à la fois grave et fondamental en ce qui concerne la façon dont la Banque est conçue, qui est aggravé par la responsabilité de celle-ci en matière d'analyse et de planification des infrastructures. Ce problème est aussi aggravé par le fait que la plupart des infrastructures publiques ont naturellement un certain monopole, de sorte qu'il est beaucoup plus facile de les exploiter pour faire un profit privé. C'est pourquoi il importe tant que les infrastructures publiques demeurent une propriété publique et soient contrôlées et exploitées dans l'intérêt public en général.

## Recommandation

- Le gouvernement devrait suspendre toute nouvelle initiative de financement d'infrastructures jusqu'à ce qu'un plan d'infrastructure à long terme ait été établi en tenant compte des commentaires de la population, des intervenants et des différents ordres de gouvernement. Les investisseurs privés qui cherchent à faire des profits ne devraient pas participer à la planification des infrastructures.
- Le gouvernement devrait établir une initiative indépendante relative aux données sur les infrastructures au sein d'Infrastructure Canada ou de Statistique Canada, ou une initiative conjointe de ces deux ministères, avant la mise en place de toute nouvelle structure d'établissement des priorités ou de financement.

## Conclusion

En conclusion, le SCFP demande instamment au gouvernement de réorienter la mission initiale de la BIC comme il l'a proposé au cours de la dernière élection et dans la lettre de mandat du ministre, soit de fournir du financement à faible taux aux municipalités. Les recommandations du SCFP au sujet de la *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada* sont résumées ci-dessous.

1. Séparer la *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada* du projet de loi omnibus afin qu'elle puisse faire l'objet d'une évaluation et d'un examen adéquats.
2. La Banque devrait avoir de nouveau comme mission, aux termes de l'article 6, de financer à faible taux de nouveaux projets d'infrastructure municipale dans des secteurs d'investissement prioritaires qui seront dans l'intérêt public.
3. Il faudrait éliminer l'attente que les projets d'infrastructure financés par l'entremise de la BIC génèrent des recettes.
4. Le gouvernement devrait financer la BIC avec du financement du secteur public, et non du secteur privé, afin d'offrir aux municipalités du financement à faible taux pour les nouveaux projets d'infrastructure.
5. Les priorités relatives aux infrastructures publiques devraient être établies par des organismes devant rendre directement des comptes au public de façon significative, et non par la BIC proposée, qui est non liée, qui ne compte aucun représentant élu et qui ne fait pas l'objet d'une surveillance adéquate de la part du vérificateur général. Cela comprend le retrait de tout renvoi à des soumissions non sollicitées dans les fonctions de la Banque énoncées à l'alinéa 7(1)a). L'intérêt public devrait être le facteur décisif dans l'établissement des priorités relatives aux infrastructures.
6. La BIC devrait empêcher la privatisation accrue de nos infrastructures publiques par l'entremise de structures et de processus comme les PPP, les ventes d'actifs et les opérations relatives aux capitaux propres ou aux dettes.
7. Assurer une meilleure responsabilisation et une surveillance accrue de la Banque et de ses projets par les vérificateurs généraux et des fonctionnaires, y compris par la publication de

- toutes les ententes commerciales, des évaluations de la rentabilité et des contrats.
8. Éliminer l'article 28 prévoyant des exemptions relatives aux renseignements protégés.
  9. Le gouvernement devrait suspendre toute nouvelle initiative de financement d'infrastructures jusqu'à ce qu'un plan d'infrastructure à long terme ait été établi en tenant compte des commentaires de la population, des intervenants et des différents ordres de gouvernement. Les investisseurs privés qui cherchent à faire des profits ne devraient pas participer à la planification des infrastructures.
  10. Le gouvernement devrait établir une initiative indépendante relative aux données sur les infrastructures au sein d'Infrastructure Canada ou de Statistique Canada, ou une initiative conjointe de ces deux ministères, avant la mise en place de toute nouvelle structure d'établissement des priorités ou de financement.

Telle qu'elle est actuellement structurée, la Banque fera en sorte que la population paiera des frais d'utilisation et des péages plus élevés et régressifs, diminuera la transparence et la surveillance des infrastructures publiques et exigera le versement de paiements plus élevés à long terme pour financer les importants rendements exigés par les investisseurs privés. La BIC entraînera la perte de la propriété et du contrôle de biens publics essentiels. Le SCFP encourage le gouvernement à revenir à son engagement antérieur consistant à offrir du financement à faible taux.

: SR/kd/cope491  
Le 25 mai 2017

<sup>i</sup> B. Curry, « Cabinet to have final word on infrastructure bank projects, Morneau says », *The Globe and Mail*, 16 mai 2017.

<sup>ii</sup> *Loi d'exécution du budget de 2017, Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada*, partie 4, section 18, article 6.

<sup>iii</sup> Note de service, *The efficiency and equity implications of charging user fees to access public infrastructure*, de Nick Leswick à Paul Rochon, 4 février 2016, consulté par l'entremise de la demande d'accès à l'information 2016-00058.

<sup>iv</sup> Infrastructure Canada, *Infrastructure Internal Advisory Committee: Workstream 3*, consulté par l'entremise de la demande d'accès à l'information 2016-027 [TRADUCTION].

<sup>v</sup> Enquête portant sur 100 fonds de pension européens effectuée par Richard Davies, responsable des relations avec les investisseurs pour *Financial News*, 10 décembre 2007.

<sup>vi</sup> Caisse de dépôt et placement du Québec, *Getting to growth*, discours prononcé par Michael Sabia à la Chambre de commerce de la région de Toronto le 3 mars 2016.

<sup>vii</sup> Prequin, *Prequin Quarterly Update: Infrastructure Q1 2017 – Insight on the quarter from the leading provider of alternative assets*.

<sup>viii</sup> J.P. Morgan Asset Management, *Illustrative returns for infrastructure assets*, 31 mars 2015.

<sup>ix</sup> Toby Sanger, *Creating a Canadian infrastructure bank in the public interest*, CCPA, mars 2017.

<sup>x</sup> Infrastructure Canada, *Advice: Infrastructure*, juillet 2015, consulté par l'entremise de la demande d'accès à l'information 2015-067 [TRADUCTION].

<sup>xi</sup> Toby Sanger, *Creating a Canadian infrastructure bank in the public interest*, CCPA, mars 2017.

<sup>xii</sup> B. Curry, « Private-sector role in Canada Infrastructure Bank raises conflict issues », *The Globe and Mail*, 5 mai 2017.

<sup>xiii</sup> A. Blatchford, *Handle unsolicited, private infrastructure proposals with care, feds advised*, *La Presse canadienne*, 5 mai 2017 [TRADUCTION].

<sup>xiv</sup> B. Dachis, *Commentary No. 473, New and Improved: How Institutional Investment in Public Infrastructure can Benefit Taxpayers and Consumers*, Institut C.D. Howe, mars 2017.

<sup>xv</sup> J. Wingrove et S. Devau, « Toronto Airport Said Worth \$3.7 Billion in Possible Sale », *Bloomberg*, 5 mai 2017 [TRADUCTION].

<sup>xvi</sup> H. Whiteside, « New Canada infrastructure bank plays poker with public assets », *Toronto Star*, 17 mars 2017 [TRADUCTION].

<sup>xvii</sup> Conseil canadien pour les partenariats public-privé, *Base de données des projets PPP canadiens*, 19 mai 2017.

<sup>xviii</sup> Vérificatrice générale de l'Ontario, *Infrastructure Ontario – Diversification des modes de financement et d'approvisionnement*, 2014.

<sup>xix</sup> B. Curry, « Cabinet to have final word on infrastructure bank projects, Morneau says », *The Globe and Mail*, 16 mai 2017.

<sup>xx</sup> A. Ali Khan et R. Bartlett, « Where Were They Going Without Ever Knowing the Way? », *Assessing the Risks and Opportunities of the Canada Infrastructure Bank*, IFPD, 4 mai 2017 [TRADUCTION].

<sup>xxi</sup> *Loi d'exécution du budget de 2017, Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada*, partie 4, section 18, paragraphe 7(1) e, g.