

FAITS DU SCFP

Miser sur la privatisation : la Banque de l'infrastructure du Canada

Juin 2017

Le gouvernement libéral présente la Banque de l'infrastructure du Canada comme un nouveau mode de financement s'adressant à l'infrastructure publique. Nouveau ? Soit, mais dangereux aussi, puisqu'il permet aux sociétés de tirer un profit de l'infrastructure et des services publics. La banque accordera aux sociétés et aux prêteurs privés un accès sans précédent à (et un contrôle sans précédent sur) l'infrastructure qui rend nos collectivités sûres et agréables.

La Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) appuiera les projets qui permettent aux prêteurs privés et aux sociétés qui les financent de réaliser des profits, des projets comme des systèmes d'eau et d'eaux usées, des services de transport en commun, des routes et des fournisseurs d'électricité. Cette privatisation fera grimper les frais d'utilisateur et multipliera les péages. En plus, elle va détourner vers les poches à but lucratif du privé d'importantes sommes que l'État devrait plutôt investir dans la construction et l'entretien d'installations publiques.

Les Libéraux ont enchâssé la loi qui donne naissance à cette banque dans le projet de loi budgétaire omnibus du 11 avril 2017. La banque pourrait être prête à faire des affaires dès la fin de l'année. Le SCFP a [présenté un mémoire en opposition à cette banque](#) devant deux comités de la Chambre des communes, en plus d'en soumettre un autre au comité sénatorial qui étudie le projet de banque. Nos recherches montrent que le souci de rentabilité qui animera la banque pourrait [faire doubler le coût de](#)

[construction de l'infrastructure](#), accroître la privatisation de l'infrastructure publique, imposer des péages à la population et faire grimper les frais facturés aux utilisateurs. En outre, la privatisation exercera une pression sur le salaire et les conditions de travail des membres du SCFP qui travaillent dans les secteurs ciblés par la banque, comme les transports et les services d'utilité publique.

Passer des prêts à taux bas aux profits à coût élevé

La mission de la banque a été transformée de fond en comble. À l'origine, elle devait servir de source de financement à taux bas pour l'infrastructure publique. Or, voilà que la loi lui donne le mandat d'attirer des investissements du secteur privé pour des projets d'infrastructure générateurs de revenus.ⁱ Pourtant, la plateforme électorale des Libéraux, tout comme la lettre de mandat du ministre des Finances Bill Morneau, stipule que la banque doit fournir du financement à taux bas pour la construction de nouveaux projets d'infrastructure, une orientation qui aurait été d'un réel secours aux municipalités. C'était avant que le plus gros cabinet d'investissement privé au monde, Blackrock, et des consultants privés comme McKinsey ne s'en mêlent et obtiennent une reformulation de ce mandat à l'avantage d'intérêts privés.

Au départ, le gouvernement fédéral investira 35 milliards de dollars en deniers publics dans cette banque, dont 15 milliards de dollars répartis également entre les

projets de transport en commun, les projets de transport commercial et l'infrastructure verte. Il s'attend ensuite à ce que le secteur privé (les investisseurs canadiens et étrangers) investisse jusqu'à 4 \$ pour chaque dollar de l'État.

En ce moment, l'État fédéral peut emprunter sur 30 ans à un taux d'intérêt inférieur à 2,5 pour cent, alors que les grands investisseurs s'attendent à ce que l'argent qu'ils prêtent ou investissent leur rapporte entre 7 et 20 pour cent, selon le type d'infrastructure.ⁱⁱ À neuf pour cent d'intérêt, le coût de l'infrastructure publique double.ⁱⁱⁱ [D'autres options](#) s'offrent à l'État pour financer l'infrastructure. Celui-ci pourrait revenir à son idée de départ et créer une banque à financement à bas taux sur le modèle des autres banques fédérales qui accordent déjà des prêts, du financement et du crédit aux entrepreneurs et aux exportateurs.

Payer plus cher par le truchement de péages et de frais d'utilisateur

La BIC investira dans des projets qui généreront des revenus par l'entremise de péages et de frais d'utilisateur. Autrement dit, la population va payer plus cher en titres de transport, en péages sur les routes et ponts, ainsi qu'en frais pour ses services d'utilité publique comme l'eau et l'électricité. Les péages et les frais d'utilisateur sont régressifs, c'est-à-dire que les personnes à faible revenu ou à revenu moyen y consacrent une plus grande partie de leur revenu que les personnes à revenu élevé. Présentement, les coûts d'infrastructure sont assumés par le système fiscal, où chaque personne contribue en fonction de son revenu. Le nouveau système basé sur des péages et des frais d'utilisateur pèsera plus lourd sur les épaules de ceux et celles qui ont moins les moyens de payer.

Une note interne du gouvernement admet les problèmes du financement privé à coût

plus élevé : « Les mécanismes de financement peuvent augmenter le coût de l'infrastructure; la dette possible sera assumée par le contribuable-utilisateur. »^{iv} Nous allons tous devoir payer pour cette hausse du coût de l'infrastructure, que ce soit par des péages et des frais d'utilisateur plus élevés, les remboursements du gouvernement sur la dette (ce qui réduit sa capacité à financer de l'infrastructure) ou les municipalités et les gouvernements provinciaux qui subventionnent les sociétés privées dans le cadre de contrats d'entretien et d'exploitation qui durent des décennies.

On peut lire dans un document du ministère des Finances : « Habituellement, les frais d'utilisateur sont vus comme étant régressifs, parce que les mêmes frais sont facturés à tous les utilisateurs, sans égard à leur revenu. »^v Ce caractère régressif sera particulièrement sévère sur les routes dans les régions où les modes de transport offrent peu de solutions de rechange.

Promouvoir la privatisation

La Banque de l'infrastructure du Canada pourrait entraîner la privatisation des aéroports, des ports, des réseaux de transport en commun, des autoroutes et des ponts, des systèmes d'eau et d'eaux usées et des réseaux hydroélectriques. Nos installations publiques risquent d'être privatisées par l'entremise de partenariats public-privé ou par leur vente, en tout ou en partie, à des investisseurs privés. La BIC a été développée à partir de [conseils émanant d'une seule partie](#), celle des investisseurs (y compris les caisses de retraite) qui en tireront profit.

La BIC fait faire un grand pas à la privatisation, puisqu'elle privatise le développement des projets d'infrastructure. Les investisseurs privés seront en mesure de proposer des projets à la banque sous la forme de soumissions spontanées. Ils

auront aussi la possibilité de concevoir des projets majeurs d'infrastructure de A à Z, accaparant ainsi un rôle clé qu'il vaut toujours mieux confier au secteur public.

Ces projets d'infrastructure risquent d'être façonnés en fonction du profit des investisseurs privés au lieu de l'intérêt public. Il s'agit d'un transfert de pouvoir sans précédent qui influencera la conception et la planification de toute l'infrastructure future au pays. Le [Réseau électrique métropolitain](#) (REM), un projet de train léger à Montréal conçu par le privé, dont la facture s'élèvera à 6 milliards de dollars, donne déjà une idée des dangers qu'on court en permettant au profit de motiver le développement de l'infrastructure publique. Ce projet est proposé par la branche infrastructure de la Caisse de dépôt et placement du Québec, qui gère l'argent du Régime de rentes du Québec et d'autres caisses de retraite publiques. Les décisions concernant le tracé, la technologie et la compatibilité avec les lignes de transport existantes sont prises en fonction des intérêts de la Caisse et des promoteurs privés.

Une menace à la transparence et à la responsabilité

La banque sera une société d'État fédérale. Elle présentera plusieurs lacunes en matière de transparence et de responsabilité qui limiteront le droit du public à être informé et à influencer les décisions touchant à l'investissement dans l'infrastructure.

La BIC sera soumise à des normes de vérification inférieures, ainsi qu'à des règles de transparence plus laxistes que celles d'un ministère par rapport au vérificateur général. Malgré le fait que l'état y investira 35 milliards de dollars en fonds publics. Et malgré l'influence qu'exercera la banque sur l'infrastructure publique. Il se pourrait même que le vérificateur général n'ait pas accès aux projets eux-mêmes, qu'il ne puisse pas

vérifier si la population en a pour son argent.

Le texte de loi qui crée la banque stipule que tous les renseignements sur les promoteurs des projets et les investisseurs du secteur privé seront gardés secrets, sauf dans des cas exceptionnels. Pourtant, la banque serait déjà couverte par la loi sur l'accès à l'information, qui exclut l'accès aux documents relevant de la confidentialité commerciale, des intérêts économiques du gouvernement et des conseils en matière de politique. Les exemptions qu'ajoute la *Loi sur la Banque canadienne de l'infrastructure* à cette liste montrent que le gouvernement a l'intention de garder ses projets de privatisation secrets.

La loi interdira aux représentants des administrations municipales et des gouvernements provinciaux et fédéral de siéger au conseil d'administration de la banque. On peut donc s'attendre à ce que le PDG et la majorité du CA soient issus du monde de la finance et du secteur bancaire, les deux secteurs appelés à profiter de la BIC.

Pas à vendre

L'argent accessible par l'entremise de la BIC n'est pas « gratuit ». En fait, il coûte très cher et il devra être remboursé. La seule raison qui peut pousser de grands investisseurs, comme les caisses de retraite et les fonds spéculatifs, à investir dans l'infrastructure publique, c'est le profit. Avec cette nouvelle banque de la privatisation, nous allons payer plus cher pour l'infrastructure essentielle à la collectivité, pendant que l'entreprise privée obtiendra un contrôle sans précédent sur des installations publiques vitales. Nos transports, nos routes et nos systèmes d'eau ne sont pas à vendre.

La population a besoin d'un plan fédéral qui protège l'infrastructure publique, pas d'un

stratagème qui va la vendre et faire bondir les frais et les péages. Le SCFP exhorte les Libéraux à tenir leur promesse électorale de fournir des prêts à taux bas aux villes et aux villages. Prenez connaissance des [recommandations](#) du SCFP pour une banque d'infrastructure axée sur l'intérêt public. Rebâtissons nos systèmes d'eau,

nos routes et nos ponts grâce à des emprunts publics à taux bas. Et rebâtissons notre infrastructure publiquement, pour nous comme pour les générations futures. Vous trouverez cette fiche d'information et d'autres ressources du SCFP sur le financement de l'infrastructure publique au scfp.ca/pas-a-vendre.

-
- ⁱ Loi d'exécution du budget, 2017, Loi sur la Banque d'infrastructure du Canada, Partie 4, Division 18 (6).
- ⁱⁱ Infrastructure Canada, Infrastructure Internal Advisory Committee : Workstream 3, accédé via ATIP 2016-027; Caisse de dépôt et placement du Québec, Getting to growth, discours de Michael Sabia devant la Chambre de commerce de la région de Toronto, 3 mars 2016; J.P. Morgan Asset Management, Illustrative returns for infrastructure assets, 31 mars 2015.
- ⁱⁱⁱ Sanger, Toby, Creating a Canadian infrastructure bank in the public interest, CCPA, mars 2017.
- ^{iv} Infrastructure Canada, Advice: Infrastructure, juillet 2015, accédé via ATIP 2015-067.
- ^v 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, accédé via ATIP 2016-00058.