

PPP de la Canada Line : la communauté s'est fait clairement avoir

Le Syndicat canadien de la fonction publique s'est intéressé aux coûts et aux conséquences pour la communauté de la privatisation d'un projet de transport en commun réalisé en partenariat public-privé (PPP) à Vancouver, en Colombie-Britannique. Le présent article fait la lumière sur les nombreux problèmes découlant de la décision de réaliser le projet de la Canada Line en modèle PPP.

La Canada Line, un train rapide qui relie Richmond, l'aéroport international de Vancouver et Vancouver, est entrée en fonction à l'automne 2009. Il s'agit du troisième tronçon du réseau SkyTrain, qui totalise 68,7 kilomètres de voies de train léger dans le Grand-Vancouver. La construction de la ligne Canada Line a coûté 2,1 milliards de dollars, ce qui en faisait le plus gros PPP canadien à l'époque. C'était aussi l'une des premières expériences PPP du Grand-Vancouver.ⁱ

Ce projet d'expansion du réseau de transports en commun de la région était le bienvenu à l'époque, mais, en cours de route, il est devenu l'exemple parfait de ce qui peut mal tourner lorsqu'un gouvernement confie la prise de décisions au secteur privé et cesse de rendre des comptes à la population.

Un pan de l'histoire de Vancouver

L'idée de construire le SkyTrain de Vancouver a germé lors des préparatifs en vue de la tenue d'Expo 86. Depuis, ce train a exercé une influence marquante sur la culture et le paysage de la région. Il a même dynamisé le développement de certains secteurs. En 1989, BC Transit a relevé « plus de 5 milliards de dollars en investissements privés effectués dans un rayon de 10 à 15 minutes de marche du réseau de train léger SkyTrain et du réseau de traversiers SeaBus »ⁱⁱ.

La première ligne du SkyTrain, l'Expo Line, a été complétée en 1985. Ce premier tronçon se composait de quinze gares réparties du bord de mer de Vancouver à New Westminster, en traversant Burnaby. Sa construction a coûté 854 millions de dollars, un budget entièrement financé par le secteur public. Cette ligne a été prolongée en 1989, en 1990 et en 1994 pour porter à vingt le nombre de gares.

Le secteur public a aussi financé le deuxième tronçon, la Millennium Line, au coût de 1,2 milliard de dollars. Celle-ci est entrée en fonction en 2002 et 13 gares y ont été ajoutées jusqu'en 2006. Sa construction a été complétée avant l'échéance fixée et à un coût inférieur au budget prévu. Avant même l'achèvement des travaux, on commençait à planifier son prolongement vers l'ouest (corridor Broadway) et l'est (Coquitlam).

Ce prolongement s'est vu reporté lorsque Vancouver a obtenu les Jeux olympiques d'hiver de 2010. En effet, à ce moment, l'attention s'est tournée vers la création d'un lien rapide entre Richmond, l'aéroport et Vancouver (la ligne s'appelait RAV Line au tout début du projet). La création de la société de gestion de projet RAVCO a marqué le début réel de la planification de ce nouveau tronçon et de l'engagement aussi entêté qu'irrationnel à le réaliser en mode PPP.

Un PPP imposé

À Vancouver, les décisions concernant les transports sont toujours source de discorde. On l'a constaté mieux que jamais de 2000 à 2004, lors des pourparlers entre les deux principaux intervenants en matière de transport rapide dans la région : RAVCO et TransLink, l'organisme public qui gère le réseau de transport en commun de la région de Vancouver.

Depuis sa création en 1999, TransLink a pour tâche de créer et d'entretenir un réseau de transport efficace pour la grande région de Vancouver. De 1999 à 2007, son conseil d'administration se composait de quinze membres. Douze de ces sièges étaient occupés par des élus municipaux, les trois autres par des élus provinciaux. RAVCO a été constituée en 2000 en vertu d'un accord entre les principaux bailleurs de fonds publics du projet Canada Line¹, soit TransLink, les gouvernements fédéral et provincial, ainsi que l'Administration de l'aéroport international de Vancouver.ⁱⁱⁱ

RAVCO, qui bénéficiait d'un fort soutien du provincial, a recommandé la réalisation du nouveau tronçon en mode PPP. Les administrateurs de TransLink n'étaient pas d'accord ; ils se sont prononcés majoritairement contre cette idée à deux reprises.^{iv} Ils préféraient qu'on utilise le modèle qui avait si bien réussi aux deux premiers tronçons, soit le processus conventionnel de passation des marchés publics, avec un engagement public plafonné à 1,35 milliard de dollars.^v

Le provincial a insisté pour que la Canada Line soit réalisée en PPP de 35 ans, allant jusqu'à rendre sa participation au projet conditionnelle à ce critère. Le sous-ministre des Transports Dan Doyle a même énoncé cette condition par écrit :

« Le gouvernement provincial respectera son engagement à financer le tronçon de train rapide à hauteur de 550 millions de dollars aux conditions suivantes :

...

3. tout projet construit avec l'aide d'un financement provincial doit être réalisé en partenariat public-privé. »^{vi}

¹ Le gouvernement fédéral a exigé, en échange de sa participation au financement, qu'on rebaptise la ligne Richmond-aéroport-Vancouver « Canada Line ». RAVCO a été rebaptisée elle-aussi pour devenir Canada Line Rapid Transit Inc. Co (CLCO).

Pour faire pression sur le conseil d'administration de TransLink, le ministre des Transports de l'époque, Kevin Falcon, a menacé de retirer son financement à la ligne Evergreen Line, un autre projet de prolongement, et de bloquer un projet de taxe sur les places de stationnement. Ces manœuvres ont eu raison de la détermination de TransLink qui a accepté de réaliser la Canada Line en PPP en 2004.^{vii} Le projet approuvé par le conseil d'administration prévoyait un budget total de 1,56 milliard de dollars incluant une participation publique plafonnée à 1,35 milliard de dollars^{viii}.

En 2004, le provincial a mis en branle une réorganisation complète de la gouvernance de TransLink en guise de représailles pour avoir traîné à accepter le mode PPP, et pour s'assurer de pouvoir faire adopter ses décisions futures sans obstruction de la part des élus. Trois ans plus tard, les maires de la région voyaient leur pouvoir de sélection des membres du conseil d'administration fortement réduit. Dorénavant, ils devront choisir leurs représentants à partir d'une liste de candidats non élus dressée par un comité de sélection où le secteur privé détient la majorité. Autrement dit, le gouvernement provincial a manipulé le processus politique et sacrifié la reddition de comptes à la population vancouveroise pour pouvoir promouvoir les PPP, le secteur privé étant évidemment plus favorable à la privatisation.

Les dépassements de coûts

L'un des principaux arguments des promoteurs de PPP repose sur le fait que le gouvernement court un risque plus faible de dépassement de coûts avec ce type de projet. La Canada Line a clairement prouvé le contraire. Le contrat de 35 ans pour la conception, la construction, le financement, l'entretien et l'exploitation de la Canada Line en mode PPP a été

octroyé en 2004 au consortium InTransitBC mené par SNC-Lavalin et Serco², et ce, malgré le fait que sa soumission atteignait 1,9 milliard de dollars, soit 340 millions de dollars de plus que le budget approuvé de 1,56 milliard.^{ix}

Fin 2014, on a réussi à ramener le budget du projet à 1,76 milliard de dollars (ce qui était encore supérieur au budget approuvé initialement) en modifiant l'emplacement de certaines gares, en éliminant complètement deux gares, en transférant des coûts des livres du projet à la comptabilité d'organismes publics^x et, décision très controversée, en choisissant de réaliser de longs tronçons de la ligne en tranchée couverte plutôt qu'en tunnel foré, comme le prévoyait l'appel d'offres. Les gouvernements fédéral et provincial ont assumé les dépassements de coûts ; ils ont injecté 400 millions de dollars de plus dans le PPP, la facture finale atteignant près de 2,1 milliards de dollars en 2009. Pourtant, dans un communiqué de presse, le gouvernement provincial a eu le culot d'affirmer que le budget avait été respecté.^{xi}

Incompatibilités technologiques

Les partisans des PPP aiment affirmer que leur modèle stimule l'innovation au niveau de la conception du projet. En théorie, si le secteur privé détient un contrôle plus important sur le projet, la concurrence entre les entreprises privées désireuses d'obtenir le PPP favorise l'innovation à un degré que le secteur public n'est incapable d'atteindre. Pourtant, l'exemple concret de la Canada Line contredit cette théorie.

Au terme de la procédure d'appel d'offres pour la Canada Line, TransLink a dû faire un choix entre les soumissions de deux consortiums privés, l'un dirigé par Bombardier et l'autre

Serco s'est retirée du consortium en 2005. Elle a été remplacée par la Caisse de dépôt et placement du Québec (qui gère les fonds du Régime de rentes du Québec) et la British Columbia Investment Management Corporation (qui gère quelques-uns des plus gros régimes de retraite du secteur public de la province).

par SNC-Lavalin. Le contrat est allé à celui piloté par SNC-Lavalin, qui proposait d'utiliser une technologie fournie par Rotem, une filiale de la société sud-coréenne Hyundai. Cette technologie est plus ancienne et moins innovatrice que celle fournie par Bombardier qui avait été utilisée pour la réalisation du premier tronçon du SkyTrain en 1983. « Difficile d'être épaté, écrit un blogueur britanno-colombien, en apprenant que la nouvelle ligne RAV a plus de points en commun avec le vieux tramway qui se rendait à Richmond par West Boulevard et à Marine Drive en longeant Oak, Ontario et Fraser jusqu'en 1958 (et non jusqu'en 1910 comme le croit notre actuel premier ministre, bien qu'il ait été maire de Vancouver dans les années 1980, alors qu'il s'opposait aux projets de prolongement des autoroutes dans la ville). »

En outre, les trains du consortium gagnant sont plus longs et plus larges que ceux des autres tronçons du SkyTrain. Qui plus est, ils n'utilisent pas le même système de propulsion électrique. L'avantage offert par le consortium de SNC-Lavalin se limitait à proposer des trains moins chers à l'achat. Or, au terme du contrat de 35 ans, TransLink va reprendre un parc de trains et de rails incompatibles avec les autres lignes du SkyTrain. L'organisme ne pourra pas uniformiser la maintenance des trains, des rails et des gares afin de réduire ses coûts. Pire, le remplacement de ce matériel roulant différent lui coûtera plus cher, puisqu'elle ne pourra pas réaliser les économies d'échelle accessibles en passant une commande plus grosse pour un seul type de train.^{xii}

La culture du secret a préséance sur la reddition de comptes

En plus des dépassements de coûts et d'une technologie dépassée et incompatible, la Canada Line illustre un autre problème fondamental des PPP : l'absence d'information sur la manière dont les fonds publics sont utilisés. Le principe fondamental d'un PPP est que les

gouvernements cherchent à se soustraire aux risques associés à un projet en transférant le contrôle dudit projet à une entité privée qui, espère-t-on, travaillera dans *l'intérêt public* au nom du gouvernement. Malheureusement, dans le cadre d'un PPP, les gouvernements font fi de leur devoir de transparence, un élément essentiel qui permet à la population de juger si les décisions sont prises dans l'intérêt public, pour permettre à des sociétés privées d'assumer les responsabilités du gouvernement en toute confidentialité.

La nature même du PPP s'articule autour d'une tension impossible à résoudre entre le besoin de confidentialité et la nécessité de rendre des comptes à la population. En cela, la Canada Line est identique aux autres PPP. Selon le professeur Matti Siemiatycki^{xiii} :

« Le secret requis pour assurer l'intégrité du modèle de prestation par partenariat public-privé remet deux choses en cause : la structure de gouvernance du projet RAV menace-t-elle la responsabilité fiduciaire de la fonction publique ? Et fournit-elle aux élus les chiffres dont ceux-ci ont besoin pour se prononcer sur l'intérêt du projet ? »

Sous prétexte de garantir une concurrence loyale dans le dossier du PPP Canada Line, on a passé sous silence de graves problèmes qui auraient soulevé des questions de la part de la population. Par exemple, au début du processus, PricewaterhouseCoopers concluait, dans une étude de faisabilité réalisée pour le compte de RAVCO, que les sources de financement public et privé ne suffiraient pas à couvrir les coûts attendus et que le secteur public n'aurait pas le choix d'accroître sa participation. À l'époque, on a rendu public un résumé de cette étude où l'on omettait cet élément. Quant au texte complet, il est demeuré confidentiel afin de ne pas nuire aux « négociations commerciales ».^{xiv}

L'absence de supervision de la population ou du gouvernement, conjuguée à la volonté insatiable du secteur privé de maximiser ses profits, a poussé certaines entreprises à

s'aventurer dans des activités criminelles. Par exemple, en novembre 2012, l'Unité permanente anticorruption du Québec (UPAC) a arrêté Pierre Duhaime, qui avait démissionné de son poste de PDG de SNC-Lavalin huit mois plus tôt³, et Riadh Ben Aïssa, ex-directeur de la division construction de la même entreprise, sous des accusations de fraude et de conspiration dans l'octroi du contrat PPP du centre de santé de l'Université McGill. En avril 2013, la Banque mondiale a interdit à SNC-Lavalin et à une centaine de filiales de celle-ci de soumissionner sur ses appels d'offres pour une période de dix ans, pour cause de complot visant à verser des pots-de-vin et faire de fausses déclarations dans le cadre de la soumission sur un appel d'offres pour des contrats financés par la Banque.^{xv}

Engagement public ou tractations en coulisses ?

Outre l'explosion des coûts, la culture du secret qui sape l'intérêt public, une technologie incompatible avec le réseau existant et le dossier peu reluisant de SNC-Lavalin, la construction de la Canada Line a eu de graves répercussions sur les communautés situées le long du trajet, faute de consultations suffisantes et de volonté de l'équipe du projet de tenir compte des préoccupations de la population.

Au début, les résidents des quartiers avoisinant le trajet étaient ravis à l'idée qu'on améliore le transport en commun. Selon des renseignements rendus publics jusqu'en 2003, on planifiait la construction de la ligne de manière à réduire au minimum les inconvénients le long du trajet. On comptait construire 90 pour cent de la ligne en mode « tunnel foré » et 10 pour cent en mode « tranchée couverte ».^{xvi} La méthode par tunnel foré coûte plus cher, mais elle laisse les rues à peu près intactes sans perturber la circulation. La technique par tranchée

³ CUPE et l'Institut Polaris ont rédigé un portrait détaillé de la société SNC-Lavalin accessible au scfp.ca/snc-lavalin.

couverte nécessite de creuser des tranchées de 12 mètres, ce qui entraîne de forts désagréments pour la population.

Cette question (tunnel foré ou tranchée couverte) est devenue fondamentale dans les consultations sur le projet. Dans les toutes premières consultations, avant la demande d'évaluation environnementale, il n'a jamais été question de recourir extensivement à la méthode par tranchée couverte. Lorsqu'on a rendu publique la demande d'évaluation environnementale du projet, en décembre 2004, les résidents ont appris avec surprise que la province avait permis au consortium privé de revoir les plans de construction de fond en comble. Sans aucune consultation publique, la part des travaux à réaliser en tranchée couverte était passée de 10 pour cent à 75 pour cent. Dans les faits, cette information faisait partie des plans du consortium depuis près d'un an, mais elle n'avait jamais été communiquée clairement à la population.^{xvii}

Anne Roberts, ex-conseillère municipale de Vancouver, a avancé l'idée que le consortium avait « leurré » tout le monde : « Je crois que le consortium, après avoir pris la mesure du paysage politique, a décidé que la seule façon d'obtenir ce qu'il voulait consistait à promettre qu'il n'y aurait ni perturbations, ni bouchons de circulation, ni problèmes de stationnement, et qu'il fallait donc promettre de procéder par tunnel foré. Cela a toujours été la position [du consortium] [...] Pour moi, c'est un leurre volontaire ; nous avons tous gobé cette histoire de tunnel foré. »^{xviii}

La perception populaire du projet a basculé rapidement lorsqu'on a découvert la nouvelle méthode de construction. Plusieurs commentateurs ont souligné la différence notable entre la méthode retenue et celle publicisée précédemment. On a soulevé le fait que les consultations

environnementales ne s'étaient pas penchées sur les impacts d'une construction par tranchée couverte. C'est alors que le gouvernement provincial est intervenu pour demander au Bureau d'évaluation environnementale de mener une ronde additionnelle de consultations. Cette ronde a donné lieu à une participation citoyenne accrue ; les préoccupations se multipliaient.

Le dépôt, par le consortium, de dessins préliminaires a été suivi d'une autre ronde de consultations où les citoyens ont réitéré leurs préoccupations. Les commerces en ont profité pour exprimer leur inquiétude face à l'accès à leurs établissements. Pourtant, à ce stade, la foi des citoyens comme celle des commerçants en ces consultations s'étiolait. On commençait à croire que tout ce processus ne changerait rien.

Si les résidents et les visiteurs du corridor de la rue Cambie ont subi des désagréments, ce sont les petites entreprises le long du trajet qui ont souffert le plus. De 2005 à 2009, une grande partie de la rue Cambie est demeurée fermée aux piétons et aux véhicules. Les entreprises touchées n'ont eu droit à aucune compensation de la part du provincial ou du consortium privé. Elles ont dû absorber leurs pertes. Plusieurs ont été contraintes de se relocaliser ou de fermer leurs portes définitivement.

Manque à gagner et contentieux

Plusieurs commerces et citoyens ont uni leurs forces, devant les changements apportés aux plans de construction, en formant la coalition « Do RAV Right ». En 2005, cette coalition a déposé une poursuite à la Cour suprême de la Colombie-Britannique dans l'espoir de forcer la tenue d'une nouvelle étude environnementale qui se pencherait sur les impacts de la méthode de construction par tranchée couverte.^{xix} Elle a été déboutée. Malgré les failles

méthodologiques de l'étude environnementale originale et le recours à une méthode de construction complètement différente, la Canada Line a reçu le feu vert.

En 2009, Susan Heyes, propriétaire d'une petite entreprise, a déposé une poursuite pour pertes commerciales imputables à la construction de la Canada Line. Elle a remporté sa cause devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique, qui a condamné Canada Line Rapid Transit Inc (CLCO) à lui verser 600 000 \$ en dommages-intérêts. Malheureusement, CLCO a réussi à faire annuler ce jugement en cour d'appel. Mme Heyes a tenté de porter sa cause devant la Cour suprême du Canada, mais celle-ci a refusé de l'entendre.^{xx}

Au début de 2010, la Cour suprême de la Colombie-Britannique a accordé à trois propriétaires d'entreprises le statut de recours collectif pour intenter des poursuites en dommages-intérêts au nom des marchands de la rue Cambie. CLCO a tenté de porter cette décision en appel en 2011, sans succès. Plus de 200 locateurs et entrepreneurs de l'Association commerciale du Village de Cambie se sont inscrits à ce recours collectif. Fin 2015, la Cour suprême de la Colombie-Britannique a statué que la méthode de construction par tranchée couverte avait eu des répercussions déraisonnables sur les entreprises situées le long du trajet de la Canada Line. Elle a accordé des dommages-intérêts aux commerçants pour compenser leurs pertes^{xxi}.

Atteintes aux droits de la personne et des travailleurs

Jusqu'ici, nous avons parlé de mauvaise gestion financière, de tractations en coulisses et de supercheries, mais il y a bien pire. Le consortium privé a été reconnu coupable d'infractions flagrantes à la santé et à la sécurité du travail et d'exploitation pure et simple de travailleurs

étrangers temporaires. Ces gestes sont très certainement le résultat d'efforts en vue de soutirer des profits additionnels au projet.

En 2008, un jeune homme de 22 ans, Andrew Slobodian, est décédé aux commandes d'une grue sur un chantier de la Canada Line. Ce travailleur, un apprenti monteur de charpentes métalliques, n'avait reçu qu'une formation de 90 minutes sur le maniement de la grue qui l'a écrasé sous son poids. WorkSafeBC a conclu que le décès du jeune homme avait pour cause une longue liste d'infractions aux règles de santé-sécurité du travail, dont une formation et une expérience insuffisantes pour manier une grue, une supervision insuffisante sur le chantier et une préparation inadéquate de la grue. Les entreprises participantes au consortium ont été condamnées à une somme presque record : une sanction administrative de 230 000 \$ et une amende de 82 000 \$.^{xxii} Voici ce qu'avait déclaré à la presse, à l'époque, la vice-présidente de la division des enquêtes de WorkSafeBC, Roberta Ellis :

« Aucune sanction ne saurait être assez élevée pour compenser la perte d'une vie, mais nous espérons que cette sanction convaincra ces employeurs comme les autres de respecter les règles de santé et de sécurité du travail, particulièrement celles touchant à la formation et la supervision. »^{xxiii}

Le consortium a porté la décision en appel. Malheureusement, la division des révisions de WorkSafeBC a annulé l'amende et réduit la sanction à 106 000 \$, justifiant cette décision par le fait que, si l'employeur avait bien enfreint les règles, il n'avait pas agi de façon négligente.^{xxiv}

SNC-Lavalin a aussi participé à l'exploitation de 36 travailleurs étrangers temporaires. L'entreprise les avait fait venir d'Amérique latine pour utiliser leurs connaissances spécialisées dans la construction de tunnels (elle avait aussi fait venir des travailleurs européens pour la même raison).^{xxv} Rapidement, on s'est aperçu que les travailleurs latino-américains touchaient

moins de 4 \$ l'heure et faisaient des semaines de plus de 60 heures. La section locale 1611 du syndicat des ouvriers de la construction et des ouvriers spécialisés (Construction and Specialized Workers Union) a approché ces travailleurs qui n'ont pas hésité à se joindre à lui. C'était la première fois au Canada qu'un groupe de travailleurs étrangers temporaires du secteur de la construction réussisse à se syndiquer.

Dans l'espoir d'éviter des négociations collectives, les employeurs ont haussé le salaire de ces travailleurs à environ 11 \$ l'heure, ce qui correspondait à seulement 90 pour cent du salaire que touchaient les travailleurs étrangers temporaires européens pour les mêmes tâches.^{xxvi} Le syndicat n'a pas réussi à obtenir que la commission des relations de travail pousse l'employeur à négocier ; il a donc dû se tourner vers le Tribunal des droits de la personne de la Colombie-Britannique.

Ainsi, en 2007, la section locale a déposé une plainte pour discrimination contre SNC-Lavalin et la société qui s'occupait de son recrutement, SELI Canada, au nom de 36 travailleurs costaricains, équatoriens et colombiens. Le tribunal lui a donné raison, reconnaissant que ces travailleurs étaient traités différemment des autres travailleurs du projet. En 2008, le tribunal a condamné les accusés à verser 2,4 millions de dollars aux travailleurs, somme qui incluait l'écart salarial dû et 10 000 \$ par travailleur pour atteinte à la dignité et à l'amour-propre. SNC-Lavalin et SELI Canada ont porté ce jugement en appel devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique, mais ils ont finalement accepté une entente hors cours de 1,25 million de dollars, entente approuvée par la majorité des travailleurs en 2013.^{xxvii}

Des impacts à long terme

Avec l'expérience de la Canada Line, les résidents du Grand-Vancouver ont constaté toutes les difficultés qui surgissent lorsqu'un gouvernement privatise l'infrastructure et les services de transport par le biais du modèle PPP.

Les élus, eux aussi, ont remarqué tout le mal que peut faire un PPP. Pendant la construction de la Canada Line, la ministre provinciale des Finances de l'époque, Carole Taylor, a remis en cause l'intérêt des PPP : « C'est problématique, pour le provincial, de se retrouver dans cette position inconfortable de bailleur de fonds sans aucun contrôle. Il y a de quoi se demander s'il s'agit d'un bon modèle. J'en suis à me poser la question... Je pense que nous avons été surpris, à quelques égards, par la manière dont Canada Line a approché ce projet. »^{xxviii} Plus récemment, le maire de Burnaby a souligné, dans les médias, l'importance de ne pas répéter les coûteuses erreurs imputables au choix du modèle PPP dans la construction de la Canada Line.^{xxix}

Il y a quelques projets de prolongement du réseau de train rapide de Vancouver sur la table, dont le prolongement vers Broadway de la Millennium Line, le projet South of Fraser et l'Evergreen Line actuellement en cours de réalisation. Pour l'Evergreen Line, TransLink a opté pour un PPP réduit qui tient compte à la fois des pressions venant de la population et des élus, ainsi que de l'avis du vérificateur général provincial et de Partnerships BC, la « majorette » des PPP en Colombie-Britannique.

La conception, la construction et le financement de l'Evergreen Line ont été confiés à un PPP, mais cette ligne utilisera une technologie compatible avec les deux premiers tronçons du SkyTrain. Le vérificateur général a vu dans la participation plus limitée du privé une franche

amélioration par rapport au dossier de la Canada Line. Dans un rapport daté de 2013, il juge que la décision du gouvernement de rejeter un arrangement PPP de plus longue durée qui aurait inclus l'exploitation et l'entretien de la ligne est parfaitement justifiée, en raison des avantages, en matière d'intégration et d'efficacité, qu'offre la présence d'un exploitant unique pour l'ensemble du réseau SkyTrain.^{xxx} Le vérificateur général avait déjà souligné, dans des rapports antérieurs, que le gouvernement payait un taux d'intérêt plus élevé sur la dette privée des projets en PPP (7,5 pour cent) que sur la dette publique (4 pour cent)^{xxxii}, en plus de s'inquiéter de l'incapacité des organismes gouvernementaux à lui fournir des informations satisfaisantes sur les coûts et les risques associés aux projets en PPP^{xxxii}.

Partnerships BC, le plus gros promoteur de PPP en Colombie-Britannique, préfère lui aussi la formule réduite du PPP de l'Evergreen Line. Il juge qu'un modèle où le secteur privé entretient un tronçon non intégré comme la Canada Line est susceptible d'avoir « des frais d'entretien annuels plus élevés, comparativement aux économies d'échelle réalisables si TransLink entretient l'Evergreen Line comme partie intégrante du SkyTrain »^{xxxiii}.

Même s'il est moins mauvais que celui de la Canada Line, le PPP de l'Evergreen Line a plusieurs défauts. Comme celui de la Canada Line, on a prétendu, pour le faire accepter à la population, qu'il permettrait de livrer le projet dans les temps prévus en respectant le budget. En avril 2016, le ministre provincial responsable du dossier, Peter Fassbender, annonçait que le projet serait complété à temps, début 2017, et qu'il coûterait 586 millions de dollars à la province comme prévu. Pourtant, le chroniqueur Vaughn Palmer du *Vancouver Sun* a souligné que le projet original annoncé par le provincial en 2009 devait être terminé en août 2014 et que la contribution du gouvernement devait se limiter à 410 millions de dollars, ce qui signifie que

le projet accuse deux ans et demi de retard et qu'il dépasse son budget initial de 43 pour cent.^{xxxiv}

On relève aussi des problèmes de santé-sécurité du travail dans la construction de l'Evergreen Line, comme dans le cas du PPP de la Canada Line. Julio Serrano a refusé de manier une grue lorsqu'il a réalisé que celle-ci n'était pas fiable, mais son employeur, SNC-Lavalin, lui a ordonné de l'utiliser, malgré le danger que la situation faisait courir à M. Serrano et à ses collègues de travail. M. Serrano a donc communiqué avec WorkSafeBC qui, une fois sur les lieux le lendemain, a ordonné la mise hors service de la grue. M. Serrano a été licencié « faute de travail » peu après qu'on eut réparé la grue. Celui-ci a porté plainte auprès de WorkSafeBC. Son dossier est toujours à l'étude.^{xxxv}

Même si le PPP de l'Evergreen Line est plus modeste que celui de la Canada Line, on peut tirer des leçons communes de ces deux projets, ainsi qu'une interrogation d'une grande importance : si les choses tournent mal dans un projet PPP (dépassement de coûts, perturbation massive des communautés, travailleurs exposés au danger), comment peut-on demander des comptes à nos élus, puisque toute la planification et la prise de décisions se font dans le secret ?

:lc/sep491

ⁱ [Some Canada Line passengers arriving three years early for their trips. Translink. 6 août 2010.](#)

ⁱⁱ [Policy, Planning, & Major Projects Station Area Planning - Transit-Oriented Development Case Studies, City of Seattle, Department of Transportation.](#)

ⁱⁱⁱ Siemiatycki, M. (2006). Implications of Private-Public Partnerships on the Development of Urban Public Transit Infrastructure: The Case of Vancouver, Canada. *Journal of Planning Education and Research* 26:137.

^{iv} <http://www.policynote.ca/history-lessons-for-carole-taylor/>

^v [Canada Line subsidy will be felt for years to come. The Georgia Strait. 15 août 2009.](#)

^{vi} Lettre de Dan Doyle à Pat Jacobsen datée du 19 juin 2002. (Document classé dans nos dossiers.)

^{vii} [History lessons for Carole Taylor. Policy Note. March 22, 2009.](#)

^{viii} Siemiatycki, M. (2006). Implications of Private-Public Partnerships on the Development of Urban Public Transit Infrastructure: The Case of Vancouver, Canada. *Journal of Planning Education and Research* 26:137.

-
- ix Siemiatycki, M. (2006). Implications of Private-Public Partnerships on the Development of Urban Public Transit Infrastructure: The Case of Vancouver, Canada. *Journal of Planning Education and Research* 26:137.
- x Murray, Stuart (2006). *Value for Money? Cautionary Lessons about P3s from British Columbia*, Canadian Centre for Policy Alternatives, p. 39.
- xi [Government of British Columbia Canada. \(2009\). B.C. Celebrate Near Completion of Canada Line \[communiqué de presse\].](#)
- xii [BC's Auditor highlights big differences between the Evergreen and Canada Lines. Policy Note. 4 avril 2013.](#)
- xiii Siemiatycki, M. (2006). Implications of Private-Public Partnerships on the Development of Urban Public Transit Infrastructure: The Case of Vancouver, Canada. *Journal of Planning Education and Research* 26:137.
- xiv Siemiatycki, M. (2007). What's the Secret? The Application of Confidentiality in the Planning of Infrastructure Using Private-Public Partnerships. *Journal of the American Planning Association* 73(4): 388-403.
- xv [The World Bank Group. \(2013\). World Bank Debars SNC-Lavalin Inc. and its Affiliates for 10 years. \[Communiqué de presse\].](#)
- xvi [What Really Happened to Businesses Along the Canada Line. This City Life. Blogue de Jillian Glover. Article publié le 22 février 2011.](#)
- [TransLink. \(2010\). Some Canada Line passengers arriving three years early for their trips. \[Communiqué de presse\].](#)
- xvii Siemiatycki, M. (2007). What's the Secret? The Application of Confidentiality in the Planning of Infrastructure Using Private-Public Partnerships. *Journal of the American Planning Association* 73(4): 388-403.
- xviii [RAV 'Bait and Switch' Charged. The Tyee. 1er février 2005.](#)
- xix [Do RAV Right Coalition goes to court. Site Web d'A. Cameron Ward & Company, Barristers and Solicitors. 20 juin 2005.](#)
- xx [Canada Line lawsuit turned down by Supreme Court. CBC News British Columbia. 20 octobre 2011.](#)
- xxi [Court rules Canada Line construction harmed businesses. Journal of Commerce. 12 novembre 2015.](#)
- xxii [Companies may appeal record workplace fines. The Province. 29 juillet 2009.](#)
- xxiii [Canada Line death probe sparks record fines. CTV News Vancouver. 28 juillet 2009.](#)
- xxiv [WorkSafeBC cancels fine in Canada Line fatality. Daily Commercial News. 8 mars 2011.](#)
- xxv [Imported Workers Fight Back. The Tyee. 8 janvier 2013.](#)
- xxvi [Imported Workers Fight Back. The Tyee. 8 janvier 2013.](#)
- xxvii [Canada Line workers finally get their due. Journal of Commerce. 3 avril 2013.](#)
- xxviii [Taylor not alone in her dislike of TransLink's too-independent status. Vancouver Sun. 24 juillet 2007.](#)
- xxix [Surrey urged not to repeat Canada Line P3 mistake. Surrey Leader. 29 janvier 2016.](#)
- xxx [An Audit of the Evergreen Line Rapid Transit Project. Office of the Auditor General of British Columbia, Report 15: 2013.](#)
- xxxi [The 2014 Summary Financial Statements and the Auditor General's Findings. Office of the Auditor General of British Columbia, octobre 2014.](#)
- xxxii Cf. les rapports suivants du vérificateur général de la Colombie-Britannique :
[An Audit of the Evergreen Line Rapid Transit Project, Report 15: 2013.](#)
[An Audit of the Ambulatory Care Centre Public Private Partnership: Vancouver Health Authority, Report 2: May 2011.](#)
[Audits of Two P3 Projects in the Sea-to-Sky Corridor, Report 4: July 2012.](#)
- xxxiii [Project Report: Evergreen Line Rapid Transit Project. Partnerships British Columbia, mars 2013.](#)
- xxxiv [B.C. Liberals redefine 'on time, on budget'. Vancouver Sun. 25 avril 2016.](#)
- xxxv [Evergreen tunnel's built, but WorkSafeBC fight continues. Vancouver Sun. 18 juin 2016.](#)