

MÉMOIRE

DU



PRÉSENTÉ À

LA COMMISSION DES FINANCES PUBLIQUES

**DANS LE CADRE DE CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS
PUBLIQUES SUR LE PROJET DE LOI N° 38, LOI VISANT À PERMETTRE LA
RÉALISATION D'INFRASTRUCTURES PAR LA CAISSE DE DÉPÔT ET
PLACEMENT DU QUÉBEC**

12 MAI 2015

Table des matières

Présentation du CPSTT et du SCFP-Québec.....	3
Introduction.....	4
Le projet d’entente avec la CDPQ.....	5
Le projet de loi n° 38, Loi visant à permettre la réalisation d’infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec.....	9
<i>Abandon des missions de l’État en matière de transport collectif.....</i>	<i>9</i>
<i>Tarifification unilatérale des services publics de transport en commun.....</i>	<i>11</i>
<i>Gouvernance, cohérence et relations de travail.....</i>	<i>11</i>
<i>Impact sur les municipalités.....</i>	<i>13</i>
<i>Captation de la plus-value foncière.....</i>	<i>14</i>
Les partenariats public-privé.....	15
Conclusion.....	18
Bibliographie.....	21

Présentation du CPSTT et du SCFP-Québec

Le Conseil provincial du secteur du transport terrestre (CPSTT) du Syndicat canadien de la fonction publique au Québec (SCFP-Québec) regroupe quelque 7100 membres qui travaillent dans le transport urbain au Québec. Parmi les sections locales du CPSTT de la région métropolitaine de Montréal, on retrouve le Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport (SCFP 1983) de la Société de transport de Montréal (STM) et le Syndicat des chauffeur(e)s d'autobus du Réseau de transport de Longueuil (SCFP 3333) qui sont directement concernés par le projet de loi n° 38.

Quant au SCFP-Québec, il est le plus gros affilié de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) avec plus de 110 000 membres. Le SCFP-Québec est présent partout au Québec et œuvre dans 10 secteurs d'activité, à savoir :

- Affaires sociales
- Communications
- Éducation
- Énergie
- Municipalités
- Secteur mixte
- Sociétés d'État et organismes publics
- Transport aérien
- Transport urbain
- Universités

Le Syndicat canadien de la fonction publique, fort de ses 628 000 membres dans tout le Canada, est le plus grand syndicat canadien et un acteur important dans la défense des services publics et dans la lutte à la privatisation, aux partenariats public-privé et la sous-traitance.

Introduction

Le 13 janvier dernier, la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) annonçait « une entente avec le gouvernement du Québec afin d'assurer la mise en place d'un modèle d'affaires novateur pour la réalisation de grands projets d'infrastructures¹. » Le premier ministre Philippe Couillard avait alors vanté les mérites d'un tel partenariat en affirmant qu'en « [...] confiant la réalisation de certains projets à la Caisse, nous rendrons possible la modernisation de nos infrastructures, tout en conservant une marge de manœuvre budgétaire pour la réalisation d'autres projets d'infrastructures². »

À la suite de la lecture de l'entente, le SCFP-Québec a compris que le gouvernement du Québec désirait recourir à une forme de partenariat public-privé (PPP) nouveau genre avec la CDPQ pour développer ses infrastructures dans le transport en commun. En déposant le projet de loi n^o 38 le 18 mars dernier, le gouvernement confirmait son intention de permettre à la CDPQ d'aller de l'avant avec ses projets d'infrastructures au Québec.

Le SCFP s'oppose aux PPP depuis que ces modèles existent au Canada et le SCFP-Québec s'est toujours battu contre ce mode de réalisation qui est une mauvaise décision d'affaires pour l'ensemble des contribuables. Les projets de système léger sur rails (SLR) sur le pont Champlain ou du Train de l'Ouest doivent absolument voir le jour, car ils sont essentiels pour le développement socioéconomique de la région métropolitaine de Montréal et du Québec. Par contre, le modèle utilisé doit être le mode d'approvisionnement traditionnel et les projets doivent être menés par le ministère des Transports du Québec (MTQ)

¹ Caisse de dépôt et placement du Québec. (2015, 13 janvier). *La Caisse annonce une entente avec le gouvernement du Québec pour la réalisation de projets d'infrastructures*. [Communiqué]. Récupéré de <https://www.lacaisse.com/fr/nouvelles-medias/communiques/caisse-annonce-une-entente-avec-gouvernement-quebec-pour-realisation>

² Arsenault, J. (2015, 13 janvier). La CDPQ investira dans les infrastructures. *La Presse canadienne. La Tribune*. Récupéré de <http://www.lapresse.ca/la-tribune/actualites/201501/13/01-4834749-la-cdpq-investira-dans-les-infrastructures.php>

afin de garantir à l'ensemble des contribuables l'accès à des services publics de transport en commun ayant comme objectifs de desservir la population et de permettre une bonne croissance économique du Québec et non pas de maximiser les revenus d'un investisseur institutionnel. Le SCFP-Québec s'oppose donc fermement au projet de loi n° 38, tel qu'il a été proposé dans sa forme actuelle.

Le projet d'entente avec la CDPQ

L'entente entre le gouvernement du Québec et la CDPQ, rendue publique le 13 janvier 2015, montre clairement que l'objectif n'est pas de permettre aux Québécois d'avoir accès à des services publics de transport en commun leur permettant de se déplacer efficacement, mais plutôt de « Procurer à la Caisse des rendements commerciaux pour ses déposants³ » et de s'assurer de la « réalisation performante et efficace de projets majeurs d'infrastructure publique⁴. »

Rien n'empêche le gouvernement du Québec de mettre en place une structure d'incitatifs qui rendrait plus performant le modèle traditionnel de réalisation des infrastructures publiques afin que les délais soient respectés et que les coûts soient minimisés.

Le document mentionne aussi que : « Cette entente vise également à minimiser l'impact sur la dette et le déficit du gouvernement en appliquant les règles comptables canadiennes. », ce qui d'un point de vue économique serait difficile à justifier. En effet, le recours à ce qui est appelé le « hors bilan » en comptabilité peut s'avérer utile pour atteindre un équilibre budgétaire fictif, mais en réalité, les citoyens et contribuables du Québec ont bien compris que les infrastructures ont

³ Gouvernement du Québec et Caisse de dépôt et placement du Québec. (2015, 13 janvier). *Entente en matière d'infrastructure publique - Principes directeurs*. p. 1.

⁴ *Ibid.* p.1.

un coût et que tôt ou tard, une partie ou la totalité de population paiera pour celles-ci.

Le financement des projets, prévu par l'entente, proviendra d'une participation en équité de la CDPQ, d'investissements provenant d'autres partenaires financiers et possiblement d'une participation en équité du gouvernement du Québec⁵.

Le SCFP-Québec conclut que dans le cas où une partie du financement relèverait du privé, qu'il coûterait plus cher. Le premier dirigeant de PPP Canada, John McBride, avait affirmé que « le financement des projets entièrement menés par le secteur public coûte moins cher [...]. C'est moins cher que ce que peut obtenir en financement le secteur privé, c'est clair⁶. » L'avantage, à son avis, résiderait plutôt dans le transfert de risque au partenaire privé. Or, si le gouvernement participe en équité au projet de la CDPQ, cet avantage serait diminué.

Le Conseil canadien pour les partenariats public-privé (CCPPP), dans son *Guide à l'intention des municipalités*⁷, affirme que « le coût du financement privé est généralement plus élevé que le coût du financement de la dette du secteur public⁸ ». Le CCPPP justifie par la suite que ces coûts sont plus élevés « en raison des risques associés au projet et des coûts liés à la fourniture d'une

⁵ Gouvernement du Québec et Caisse de dépôt et placement du Québec. (2015, 13 janvier). *Entente en matière d'infrastructure publique - Principes directeurs*. pp. 3-4. Récupéré de <https://www.lacaisse.com/sites/all/files/medias/fr/documents/entente-fr.pdf>

⁶ Bélanger, M. (2011, 16 février). Quand les PPP redorent leur blason. *Le Droit*. Récupéré de <http://www.lapresse.ca/le-droit/economie/201102/15/01-4370630-quand-les-ppp-redorent-leur-blason.php>

⁷ Le Conseil canadien pour les partenariats public-privé. (2011, novembre). *Guide à l'intention des municipalités*. p. 19. Récupéré de <http://www.p3canada.ca/~media/french/centre-des-ressources/files/modifie/ppp%20%20guide%20a%20l'intention%20de%20municipalites.pdf>

⁸ *Ibid.* p.19.

garantie assurant que toutes les mesures de protection sont en place pour gérer les dépassements de coûts et les délais⁹ ».

Il est convenu que le financement privé coûte plus cher, ce à quoi les promoteurs rétorquent que l'avantage réside dans le transfert de risque du public vers le privé. Or, cet avantage théorique est difficilement quantifiable et les modèles utilisés pour y arriver reposent sur des paramètres subjectifs, tel qu'il a été rapporté par John Loxley, professeur au département des sciences économiques de l'Université du Manitoba¹⁰. En guise d'exemple, ce dernier citait dans ses recherches sur les partenariats public-privé qu'un dirigeant de Partnerships BC avait affirmé que « [...] nous utilisons un modèle de transfert de risque qui est tellement complexe que seulement quelques personnes dans la province comprennent les intrants et les extrants¹¹. » (traduction libre)

Il est possible que le gouvernement participe au financement des projets de la CDPQ, ce qui pourrait aussi diminuer le coût du financement. Bien entendu, le risque ne serait donc pas transféré entièrement au partenaire. Ce partage du risque rendra donc sa quantification encore plus complexe. Comme les analyses de valeur ajoutée ne seront vraisemblablement pas rendues publiques, il faudra faire confiance à la CDPQ sur les hypothèses qui seront choisies pour paramétrer le modèle. Le SCFP-Québec espère plutôt que le gouvernement publie l'ensemble des informations sur les analyses de valeur ajoutée afin que la population du Québec puisse juger elle-même si les avantages surpassent les inconvénients. Autrement dit, le SCFP-Québec souhaite que le gouvernement et

⁹ Le Conseil canadien pour les partenariats public-privé. (2011, novembre). *Guide à l'intention des municipalités*. p. 19. Récupéré de <http://www.p3canada.ca/~media/french/centre-des-ressources/files/modifie/ppp%20%20guide%20a%20l'intention%20de%20municipalites.pdf>

¹⁰ Loxley, J. 2010. *Public Service Private Profits: The Political Economy of Public-Private Partnerships in Canada*: Fernwood Publishing. P. 73.

¹¹ Nelthrope, T. (2005, septembre). British Columbia's P3 Markets Continue to Make Impressive Strides, Including the First Well-Received Bank Deals. But Problems with Swaps, Costs and Politics Remain. *Projects Finance Magazine*. in Loxley, J. 2010. *Public Service Private Profits: The Political Economy of Public-Private Partnerships in Canada*: Fernwood Publishing. p. 73.

son partenaire institutionnel et son ou ses partenaires privés soient transparents et qu'ils permettent à tout citoyen ou organisation d'avoir accès aux documents ayant permis aux décideurs publics de prendre leur décision.

L'entente prévoit des consultations avec « [...] les parties prenantes (ministère, municipalités, sociétés de transport et autres organismes publics et parapublics) afin de valider leurs attentes et leurs contraintes¹². » Le SCFP-Québec souhaiterait que le gouvernement et son partenaire consultent aussi la population directement ainsi que les associations de la société civile, les groupes communautaires et les syndicats. Bien entendu, la transparence la plus grande est souhaitable dans le processus afin d'assurer une bonne gouvernance et la réussite des projets pour le transport en commun.

L'entente stipule que « L'établissement de la tarification et du mode de collecte des revenus ainsi que de leur évolution sont de la responsabilité de la Caisse. Le cadre tarifaire à long terme sera défini par la Caisse au cours de la phase planification¹³. » Ceci inquiète particulièrement le SCFP-Québec, car plus aucun contrôle démocratique ne sera possible, et comme la CDPQ fixera ses tarifs afin de maximiser ses revenus, des hausses de tarifs élevées sont à prévoir.

Le SCFP-Québec craint que les tarifs augmentent beaucoup plus rapidement que le taux d'inflation, comme c'est présentement le cas avec les tarifs du pont de l'autoroute 30 - bâti en mode PPP -, qui ont augmenté « de plus de 60 % depuis son ouverture en 2012¹⁴ », ou encore ceux du pont de l'autoroute 25,

¹² Gouvernement du Québec et Caisse de dépôt et placement du Québec. (2015, 13 janvier). *Entente en matière d'infrastructure publique - Principes directeurs*. p. 5. Récupéré de <https://www.lacaisse.com/sites/all/files/medias/fr/documents/entente-fr.pdf>

¹³ *Ibid.* p.3

¹⁴ Dumont, M-È. (2015, 26 janvier). La hausse du tarif du péage sur l'A30 dénoncée. *Agence QMI. Canoe.ca*. Récupéré de <http://fr.canoe.ca/argent/depenser/auquotidien/archives/2015/01/20150126-120931.html>

également construit en PPP, qui augmenteront de 17 % en période hors pointe et de 26 % en période de pointe¹⁵.

Pour les résidents de l'ouest de la Rive-Sud, l'offre de service de transport en commun sur le pont Champlain sera fournie par un partenaire institutionnel qui tarifiera afin de maximiser ses profits et non pas en fonction de la maximisation de l'utilité publique. Les utilisateurs du transport en commun sur le pont Champlain auront donc le choix de subir les tarifs établis par la CDPQ ou encore d'aller plus loin à l'est et de prendre le métro à Longueuil. Alors qu'une plus grande cohérence est souhaitable afin d'encourager l'utilisation du transport en commun, le gouvernement semble plutôt opter pour le contraire. Le SCFP-Québec craint qu'en ajoutant un nouveau joueur dans le secteur du transport collectif, le gouvernement n'alourdisse inutilement la gouvernance dans ce secteur.

Le projet de loi n° 38, Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec

À la suite de l'entente intervenue entre la CDPQ et le gouvernement du Québec, le projet de loi n° 38 a été déposé afin de permettre à la filiale CDPQ Infra de mener deux projets : le SLR sur le pont Champlain et le Train de l'Ouest. Le SCFP-Québec, après avoir consulté le projet de loi, est préoccupé par les dispositions contenues dans celui-ci.

Abandon des missions de l'État en matière de transport collectif

La volonté du Parti libéral du Québec, depuis plus de dix ans, est de réduire la taille de l'État afin de diminuer les impôts des entreprises et de certains contribuables. Des finances publiques équilibrées sont souhaitées par le SCFP-

¹⁵ Fortin, J.-L. (2015, 29 avril). Hausse salée des tarifs du pont de l'A25. *Journal de Montréal*. Récupéré de <http://www.journaldemontreal.com/2015/04/29/hausse-salee-des-tarifs-du-pont-de-la25>

Québec ainsi que par la population du Québec; par contre, les moyens utilisés par le Parti libéral du Québec ne sont pas adéquats, à notre avis. Le SCFP-Québec considère que le projet de loi n° 38 est en lien direct avec les politiques d'austérité du gouvernement qui désire tout simplement désengager l'État de ses fonctions primordiales et laisser aux entreprises privées ou à un investisseur institutionnel une place plus grande pour les services publics. Les premières lignes du projet loi sont révélatrices :

Ce projet de loi vise à permettre au ministre des Transports de conclure, avec l'autorisation du gouvernement, une entente avec la Caisse de dépôt et placement du Québec visant à confier à cette dernière la gestion et la réalisation de projets ayant pour objet de nouvelles infrastructures de transport collectif¹⁶.

Le gouvernement a pourtant la possibilité de mener ses propres projets avec son ministère des Transports et d'utiliser l'expertise qu'il possède déjà dans ce domaine. Le mode d'approvisionnement traditionnel permet au ministère de concevoir, d'aller en appel d'offres pour son projet et de faire construire par une entreprise privée ses infrastructures. Rien n'empêcherait le gouvernement actuel de créer une structure d'incitatifs à l'intérieur de son propre ministère afin de s'assurer que les échéanciers et les coûts de construction prévus soient respectés. De plus, pour l'entretien et la gestion des infrastructures, le gouvernement aurait tout intérêt à s'assurer de les conserver à l'interne, pour des raisons stratégiques et économiques. Le gouvernement devrait s'assurer d'aller chercher les meilleurs éléments et de les conserver à l'interne afin de pouvoir gérer lui-même ses infrastructures et d'améliorer constamment ses façons de faire. Laisser à un partenaire investisseur institutionnel ces tâches ne garantira pas que les infrastructures seront gérées de façon plus efficace.

¹⁶ *Projet de loi n° 38 : Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec.* (2015, 18 mars). 1^{re} lecture, 41^e législature, 1^{re} session. p. 2. Récupéré du site de l'Assemblée nationale <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-38-41-1.html>

Tarification unilatérale des services publics de transport en commun

Comme il a été mentionné ci-dessus, l'entente entre le gouvernement et la CDPQ prévoyait déjà que le partenaire allait fixer les tarifs, ce qui est confirmé par le projet de loi :

Il prévoit que la Caisse a pleine autorité sur chaque projet faisant l'objet d'une telle entente et qu'elle peut fixer des tarifs pour l'utilisation de l'infrastructure de transport collectif concernée. Il précise que les modalités et conditions relatives à l'exploitation de l'infrastructure de transport collectif stipulées par l'entente lient tout acquéreur subséquent¹⁷.

La tarification pour les services publics sera donc fixée par un investisseur institutionnel qui aura comme objectif de maximiser ses profits et non pas de maximiser l'accès au transport en commun, ce qui est une dérive de la mission de l'État québécois.

Le projet de loi n'empêchera pas des firmes et des consortiums étrangers de prendre le contrôle des infrastructures de transport collectif dans le futur, ce qui est préoccupant, car l'État québécois n'aura plus le pouvoir souverain de prendre des décisions en matière d'infrastructures de transport collectif. Ce secteur stratégique, comme il a été mentionné précédemment, devrait pourtant rester entre les mains de l'État et de ses citoyens.

Gouvernance, cohérence et relations de travail

Alors que la gouvernance actuelle du transport en commun est déjà chaotique, le gouvernement propose d'ajouter un joueur dans le secteur, ce qui nuira davantage à cette même gouvernance. Au lieu d'accélérer la réalisation des projets d'infrastructures, ce projet de loi va probablement la ralentir :

¹⁷ *Projet de loi n° 38 : Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec.* (2015, 18 mars). 1^{re} lecture, 41^e législature, 1^{re} session. p. 2. Récupéré du site de l'Assemblée nationale <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-38-41-1.html>

Le projet de loi prévoit que la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal et la Loi sur les sociétés de transport en commun ne s'appliquent pas à une infrastructure de transport collectif faisant l'objet d'une entente conclue avec la Caisse¹⁸.

Le projet de loi semble vouloir mettre de côté la Société de transport de Montréal (STM) ainsi que ses travailleurs et travailleuses qui sont représentés par le SCFP 1983, ce qui est regrettable compte tenu de l'excellence des services publics de transport en commun rendus à la population de la métropole du Québec. Qu'advient-il de la ligne d'autobus 747, assurant le transport de voyageurs du centre-ville vers l'aéroport de Montréal, alors que c'est dorénavant le Train de l'Ouest qui en assurerait la desserte? Pour le SLR sur le pont Champlain, le SCFP-Québec comprend du projet de loi que le transport en autobus, assuré par le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et par ses travailleurs et travailleuses représentés par le SCFP 3333, sera aussi affecté. Nous croyons que de l'offre de service doit être non seulement préservée mais accrue, que les infrastructures de transport collectif doivent demeurer publiques et nécessairement complémentaires, et non se substituer aux moyens de transport existants.

Le SCFP-Québec comprend aussi de ce projet de loi que plus de place est souhaité pour les entreprises privées de transport en commun et qu'il n'y a aucune mention de l'impact d'un tel changement sur les conditions de travail des travailleurs et travailleuses du secteur. Il est clair que le SCFP-Québec militera contre tous les projets de la CDPQ Infra qui seront bâtis sur le même modèle et que si l'intention du gouvernement est de laisser une place plus grande aux entreprises privées pour le transport en commun - tout en leur permettant de contourner les conventions collectives existantes des sociétés de transport -, il

¹⁸ *Projet de loi n° 38 : Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec.* (2015, 18 mars). 1^{re} lecture, 41^e législature, 1^{re} session. p. 2. Récupéré du site de l'Assemblée nationale <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-38-41-1.html>

devra faire face à une mobilisation sans précédent dans le secteur du transport en commun avec à sa tête le CPSTT. La privatisation, la sous-traitance et les PPP ont eu comme impact de diminuer les conditions de travail des travailleurs et travailleuses dans tous les secteurs publics (municipal, santé, éducation, énergie), sans toutefois en faire diminuer les coûts de production et d'opération.

Impact sur les municipalités

La rentabilité est clairement l'objectif de l'entente et du projet de loi entre le gouvernement et la CDPQ. Le problème, c'est que des revenus devant aller aux municipalités seront tout simplement redirigés vers la CDPQ Infra :

Enfin, le projet de loi modifie la Loi sur les infrastructures publiques, notamment pour qu'un projet particulier d'infrastructure publique puisse être exclu de l'application des règles de gestion qu'elle prévoit, ainsi que la Loi sur la fiscalité municipale pour exempter de taxes municipales et scolaires les infrastructures de transport collectif et les terrains qui constituent leur assiette, dans la mesure prévue par règlement¹⁹.

(...)

LOI SUR LA FISCALITÉ MUNICIPALE

4. La Loi sur la fiscalité municipale (chapitre F-2.1) est modifiée par l'insertion, après l'article 68, du suivant :

« 68.0.1. Ne sont pas portées au rôle les infrastructures publiques qui sont visées par le règlement pris en application du paragraphe 12.1° du premier alinéa de l'article 262, en quelques mains qu'elles se trouvent. Il en est de même des terrains qui constituent l'assiette de telles infrastructures. N'est pas visée au premier alinéa une construction qui est destinée à loger ou à abriter des

¹⁹ *Projet de loi n° 38 : Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec.* (2015, 18 mars). 1^{re} lecture, 41^e législature, 1^{re} session. p. 2. Récupéré du site de l'Assemblée nationale <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-38-41-1.html>

personnes, des animaux ou des choses ainsi que l'assiette d'une telle construction. »

5. L'article 262 de cette loi est modifié par l'insertion, après le paragraphe 12° du premier alinéa, du paragraphe suivant : « 12.1° déterminer les infrastructures publiques qui, ayant fait l'objet d'une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports (chapitre T-12), ne sont pas portées au rôle en vertu de l'article 68.0.1²⁰; ».

Le gouvernement, ce faisant, va détourner les revenus fonciers des municipalités pour les rediriger vers un investisseur institutionnel. Alors même que les municipalités du Québec, en particulier Montréal, sont aux prises avec des défis financiers importants, diminuer les revenus de ces dernières est un choix que le SCFP-Québec remet en question.

Captation de la plus-value foncière

La CDPQ misera sur la captation de la plus-value foncière (CPVF) afin de rentabiliser ses investissements. Ce concept, n'apportant rien de nouveau et n'étant pas une innovation qui pourrait contribuer à la croissance du produit intérieur brut (PIB) ou au développement socioéconomique des Québécois, pourra uniquement profiter à la CDPQ, car le gouvernement empêchera tout citoyen d'en bénéficier, alors même que les projets de sa filiale CDPQ Infra sont présentés comme avantageux pour l'ensemble de la population. L'extrait ci-dessous montre bien que le gouvernement créera certaines barrières pour empêcher les propriétaires actuels de bénéficier financièrement de l'implantation d'infrastructures de transport en commun et permettre à la CDPQ de faire main basse sur cette plus-value :

²⁰ *Projet de loi n° 38 : Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec.* (2015, 18 mars). 1^{re} lecture, 41^e législature, 1^{re} session. p. 7. Récupéré du site de l'Assemblée nationale <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-38-41-1.html>

10. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 11.1, du suivant :
« 11.1.1. Malgré toute disposition inconciliable d'une loi, l'indemnité d'expropriation d'un bien visé à l'un des articles 11 et 11.1 est fixée d'après la valeur du bien à la date de l'expropriation, mais sans tenir compte de la plus-value attribuable à l'annonce publique, faite par le gouvernement ou l'autorité chargée de la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport collectif, du trajet projeté pour le système de transport collectif ou de l'emplacement projeté de ses gares ou de ses stations. »

Cette disposition empêchera donc les citoyens propriétaires d'obtenir une indemnité correspondant à la valeur réelle de leur propriété. Autrement dit, le gouvernement permettra à un investisseur institutionnel de capter une valeur foncière en empêchant le propriétaire citoyen de le faire. Pour le SCFP-Québec, il s'agit là d'une injustice flagrante.

Les partenariats public-privé

La CDPQ présente sur son site Internet un tableau dans lequel elle présente les différences entre les modèles d'approvisionnement traditionnel, PPP et CDPQ²¹ :

²¹ Caisse de dépôt et placement du Québec. (2015). *Tableau comparatif des modèles*. Récupéré de <https://www.lacaisse.com/fr/entente/tableau-comparatif-des-modeles>

Trois modèles complémentaires pour la réalisation d'infrastructures publiques

	Modèle traditionnel	Modèle PPP	Modèle CDPQ
Planification + financement			
Responsabilité de planification	Gouvernement	Gouvernement	CDPQ + gouvernement
Sources de financement	Nouvelle dette publique	Consortium privé Subventions fédérale et provinciale couvrant une partie des coûts (variable)	CDPQ + partenaires Subvention fédérale (selon admissibilité) Participation en équité du gouvernement du Québec (selon solution retenue)
Réalisation			
Responsabilité de construction	Gouvernement	Consortium privé	CDPQ + partenaires
Exploitation			
Exploitation des projets	Gouvernement	Consortium privé	CDPQ + partenaires
Actionnaire de contrôle	Gouvernement	Consortium privé	CDPQ
Actifs au bilan du gouvernement	Oui	Oui	Non
Propriété des actifs	Gouvernement	Consortium privé (35 ans) et ensuite gouvernement	CDPQ + partenaires

Le SCFP-Québec considère que le modèle de la CDPQ est similaire au modèle de PPP. De nombreux modèles de PPP existent et celui de la CDPQ cadre bien dans ce qu'est un PPP. À mi-chemin entre le public et le privé, les modèles de PPP varient en fonction de la durée, des tâches assurées par le partenaire privé, du risque partagé, du financement et autres. La CDPQ Infra est une institution indépendante du gouvernement même si elle en est mandataire. Ses « partenaires » seront des entreprises privées et dès lors, on pourra parler de consortium public-privé. Les Québécois sont les clients de la CDPQ, qui gère leurs fonds de retraite, mais ils ne contrôlent pas - démocratiquement ni même indirectement - ses missions. Le modèle d'affaires est donc nouveau au Québec, mais très semblable au PPP.

Présentée dans la colonne « Modèle CDPQ », la mention « CDPQ + partenaires » est similaire à la mention « Consortium privé ». La différence fondamentale avec les PPP de type conception-construction-financement-entretien-exploitation (CCFEE) et le « modèle CDPQ » sont aux lignes « Actifs au bilan du gouvernement », « Propriété des actifs » et « Sources de financement » où le gouvernement prendra part au financement et donc au risque, tout en laissant la CDPQ devenir propriétaire des actifs. Ce modèle est encore plus près de la privatisation des services publics que le modèle CCFEE.

Pour ce qui est de l'endettement, il serait important que le gouvernement sache que les Québécois sont au courant qu'aucune infrastructure ne sera construite gratuitement et que les contribuables paieront d'une manière ou d'une autre. En fait, avec le concept d'utilisateur-payeur si cher au Parti libéral du Québec, on peut s'attendre à ce que les jeunes familles, les travailleurs et travailleuses à faible revenu et les plus vulnérables de notre société paient relativement plus cher, en accordant une part plus grande de leur revenu à l'utilisation du transport en commun.

Il faudrait aussi que le gouvernement du Québec indique que le projet de loi n° 38 en est un basé sur les idéologies de privatisation et de tarification des services publics, et que si le gouvernement participe en équité au projet, il y aura nécessairement un impact indirect sur la dette.

Conclusion

Le projet de loi est clair, la Caisse devra faire un rendement commercial intéressant avec le service public. D'un point de vue économique, le rendement d'un service public doit être évalué globalement et non pas uniquement à partir des résultats financiers de l'organisme responsable du transport en commun. Par exemple, l'impact économique d'offrir du transport en commun à un tarif raisonnable se mesurera en emplois directs et indirects et en PIB. Ajouter une ligne de SLR entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal permettra à plus de travailleurs de se rendre au travail plus rapidement, créant ainsi un impact économique positif pour la métropole et la province, ce qui devrait être considéré par les décideurs publics et non pas seulement les rendements de l'entreprise privée.

Recommandation 1 :

Le SCFP-Québec rejette le projet de loi n° 38, car il en est un de partenariat public-privé nouveau genre et recommande au gouvernement de laisser la CDPQ en dehors du secteur du transport en commun puisque que celle-ci a comme mission de maximiser le rendement de l'épargne des Québécois et non pas la prestation des services publics.

Recommandation 2 :

Le SCFP-Québec recommande au gouvernement de travailler avec le ministère des Transports du Québec pour créer de nouvelles structures d'incitatifs dans son modèle d'approvisionnement traditionnel afin de s'assurer du respect des échéanciers et de limiter les dépassements de coûts.

En ce sens, le SCFP-Québec recommande au gouvernement de consolider le rôle du ministère des Transports comme maître d'œuvre, en concertation avec les sociétés de transport de la région métropolitaine, des projets d'infrastructures en matière de transport urbain plutôt que de tenter de nouvelles expériences qui pourraient s'avérer forts coûteuses pour la population. Le développement de l'expertise interne est selon nous le meilleur gage de transparence et d'efficacité, de saine gouvernance, ceci afin que les retombées bénéficient réellement aux Québécois.

Recommandation 3 :

Le SCFP-Québec recommande au gouvernement de travailler avec les sociétés de transport existantes comme la STM, le RTL et la STL, de consolider leur existence et de renforcer leur rôle dans la planification et la réalisation de projets d'infrastructures touchant les transports collectifs. La frénésie gouvernementale de revoir à tout prix les structures ne doit pas se traduire par un désaveu d'une gouvernance bien établie qui assure la pérennité de nos services publics. Du même souffle, le SCFP-Québec recommande au gouvernement de collaborer et de travailler avec les travailleurs et travailleuses de ces sociétés publiques de transport, le SCFP-Québec et ses sections locales ainsi qu'avec les associations de la société civile et les groupes communautaires, lorsqu'il y aura des projets de transport en commun les concernant.

Recommandation 4 :

Le SCFP-Québec recommande au gouvernement d'augmenter les budgets alloués aux sociétés de transport du Québec afin qu'elles puissent investir et promouvoir le transport en commun, et ce, dans l'intérêt de l'ensemble des Québécois et Québécoises.

Recommandation 5 :

Le SCFP-Québec recommande que le gouvernement mène systématiquement des études d'impact économique des investissements en transport en commun et qu'il les intègre dans ses règles de décision pour les projets à venir.

Bibliographie

- ARSENAULT, J. (2015, 13 janvier). La CDPQ investira dans les infrastructures. *La Presse canadienne. La Tribune*. Récupéré de <http://www.lapresse.ca/la-tribune/actualites/201501/13/01-4834749-la-cdpq-investira-dans-les-infrastructures.php>
- BÉLANGER, M. (2011, 16 février). Quand les PPP redorent leur blason. *Le Droit*. Récupéré de <http://www.lapresse.ca/le-droit/economie/201102/15/01-4370630-quand-les-ppp-redorent-leur-blason.php>
- CAISSE DE DÉPÔT ET PLACEMENT DU QUÉBEC. (2015, 13 janvier). *La Caisse annonce une entente avec le gouvernement du Québec pour la réalisation de projets d'infrastructures*. [Communiqué]. Récupéré de <https://www.lacaisse.com/fr/nouvelles-medias/communiques/caisse-annonce-une-entente-avec-gouvernement-quebec-pour-realisation>
- CAISSE DE DÉPÔT ET PLACEMENT DU QUÉBEC. (2015). *Tableau comparatif des modèles*. Récupéré de <https://www.lacaisse.com/fr/entente/tableau-comparatif-des-modeles>
- DUMONT, M-È. (2015, 26 janvier). La hausse du tarif du péage sur l'A30 dénoncée. *Agence QMI. Canoe.ca*. Récupéré de <http://fr.canoe.ca/argent/depenser/auquotidien/archives/2015/01/20150126-120931.html>
- FORTIN, J.-L. (2015, 29 avril). Hausse salée des tarifs du pont de l'A25. *Journal de Montréal*. Récupéré de <http://www.journaldemontreal.com/2015/04/29/hausse-salee-des-tarifs-du-pont-de-la25>
- GOVERNEMENT DU QUÉBEC ET CAISSE DE DÉPÔT ET PLACEMENT DU QUÉBEC. (2015, 13 janvier). *Entente en matière d'infrastructure publique - Principes directeurs*. p. 1.
- LE CONSEIL CANADIEN POUR LES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ. (2011, novembre). *Guide à l'intention des municipalités*. p. 19. Récupéré de <http://www.p3canada.ca/~media/french/centre-des-ressources/files/modifie/ppp%20%20guide%20a%20l'intention%20de%20municipalites.pdf>
- LOXLEY, J. 2010. *Public Service Private Profits: The Political Economy of Public-Private Partnerships in Canada*: Fernwood Publishing.

NELTHROPE, T. (2005, septembre). British Columbia's P3 Markets Continue to Make Impressive Strides, Including the First Well-Received Bank Deals. But Problems with Swaps, Costs and Politics Remain. *Projects Finance Magazine*.

PROJET DE LOI N° 38 : Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec. (2015, 18 mars). 1^{re} lecture, 41^e législature, 1^{re} session. p. 2. Récupéré du site de l'Assemblée nationale <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-38-41-1.html>