

**Mémoire présenté au Comité sénatorial permanent des
banques et du commerce concernant 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

[Texte]

Le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) aimerait profiter de l'occasion pour faire certaines remarques concernant 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 en mettant en œuvre d'autres mesures*, qui constituerait la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC). Plusieurs aspects de la Banque inquiètent le SCFP, notamment la hausse du financement des infrastructures en provenance du secteur privé, le rôle de la Banque qui favorise la privatisation et son manque de transparence et de responsabilisation.

Le SCFP est le plus grand syndicat du Canada; il représente 643 000 travailleurs. Les secteurs d'emploi des membres du SCFP sont très variés : santé, éducation, municipalités, bibliothèques, universités, services sociaux, services publics, services d'urgence, transports et compagnies aériennes. Les membres du SCFP seront touchés par la BIC de deux façons : d'abord comme citoyens qui utilisent et paient les infrastructures publiques, puis comme employés qui travaillent dans certains secteurs qui se doteront d'infrastructures par l'intermédiaire de la BIC, comme les services publics et les transports.

La disposition visant la constitution de la BIC a été présentée le 11 avril 2017 et s'inscrit dans la *Loi omnibus d'exécution du budget*. Intégrer cette disposition à un projet de loi omnibus freine les échanges d'idées et le débat concernant la BIC. La Banque serait une nouvelle institution d'une grande importance et devrait être examinée de près par toutes les parties touchées. Or, la façon de fonctionner de cette Banque et le rôle pourraient y jouer le cabinet et ses ministres, qui n'ont pas été définis clairement, semblent déjà semer la confusion. Par exemple, le ministre des Finances, Bill Morneau, a affirmé que le Cabinet aurait le dernier mot quant à l'approbation des projets. Pourtant, ce n'est pas ce que la disposition semble stipuler¹. En raison de cette confusion concernant une question cruciale et d'autres doutes, il est essentiel de soumettre la *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada* à un examen en bonne et due forme et d'y apporter, s'il y a lieu, des modifications indépendamment 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 de pouvoir l'examiner et l'évaluer comme il se doit.

Mandat de la Banque

La Banque, dont la raison d'être première était d'être une source de financement peu coûteuse pour les infrastructures publiques, a connu une évolution non négligeable; son but est maintenant d'attirer les investissements du secteur privé pour des projets d'infrastructures générateurs de recettes. Ainsi, le financement de la BIC ne sera pas peu coûteux, car il proviendra, en grande partie, d'investisseurs privés qui s'attendent à plus de gains.

Le programme du Parti libéral et la lettre de mandat du ministre affirment que la raison d'être de la Banque sera d'être une source de financement peu coûteuse pour les nouveaux projets d'infrastructures. Pourtant, la *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada* nous indique que la mission de la Banque a changé : « faire des investissements et [attirer] des investissements d'investisseurs du secteur privé et d'investisseurs institutionnels dans des projets d'infrastructures situés au Canada ou en partie au Canada qui généreront des recettes et qui

[Texte]

seront dans l'intérêt public [...] » (c'est nous qui soulignons)ⁱⁱ. Nulle part ne mentionne-t-elle le financement peu coûteux pour les projets d'infrastructures municipaux. Ce qui est malheureux, car les municipalités ont besoin d'options abordables pour le financement de leurs infrastructures.

De plus, les projets d'infrastructures sont maintenant censés générer des recettes au moyen de droits de péage, de frais d'utilisation et de tout autre mécanisme comme la récupération de la plus-value. Il est probable que les investisseurs du secteur privé chercheront à maximiser ces recettes qui sortiront tout droit des poches des citoyens qui auront d'autres choix que de payer puisque les services publics sont souvent des monopoles. Une note de service du ministère des Finances souligne ce qui suit : « En règle générale, les frais d'utilisation sont considérés comme étant régressifs, car les mêmes frais s'appliquent à tous les utilisateurs, peu importe leurs revenus. » [TRADUCTION] Le document fait remarquer, à titre d'exemple, que l'aspect régressif des frais d'utilisation des routes se ferait particulièrement ressentir dans les régions où il y a peu de modes de transport autres que la voitureⁱⁱⁱ. Ces droits de péage et frais d'utilisation, qui constituent l'élément central de la BIC, affecteront de manière disproportionnée les Canadiennes et Canadiens de la classe ouvrière et de la classe moyenne.

Recommandation

- La mission de la Banque, énoncée au paragraphe 6 de la *Loi*, doit revenir à ce qu'elle était, c'est-à-dire que la Banque offre du financement peu coûteux aux nouveaux projets d'infrastructures municipaux s'inscrivant dans les secteurs d'investissement prioritaires et qui seront dans l'intérêt public.
- Il faut éliminer l'attente selon laquelle les projets d'infrastructures financés par la BIC généreront des recettes.

Le financement du secteur privé est plus coûteux

La Banque recevra, pour lancer ses activités, 35 G\$ du gouvernement fédéral; le reste lui sera octroyé par des sources privées du Canada et de l'étranger. Ce financement privé fera en sorte que les projets d'infrastructures seront plus coûteux. Le gouvernement fédéral peut emprunter à des taux d'intérêt très faibles alors que les investisseurs privés, eux, s'attendent à des gains assez élevés^{iv} selon un document gouvernemental que nous avons consulté après avoir fait une demande d'accès à l'information.

Une enquête sur 100 caisses de retraite européennes a révélé que les investisseurs s'attendaient à un rendement annualisé de 9 %^v. 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 et de plusieurs autres régimes du secteur public et investit dans l'infrastructure, a indiqué que les investisseurs privés s'attendraient à un rendement entre 7 et 9 %^{vi}. Preqin, une entreprise d'analyse des données sur l'investissement, a fait remarquer que les infrastructures généraient, en moyenne, des gains de 10 % chaque année^{vii}. Or, selon J.P. Morgan Asset Management, les infrastructures de télécommunications peuvent générer des gains de 12 à 18 % et la production énergétique pour les commerçants peut générer des gains de 14 à 20 %^{viii}.

[Texte]

Comme le montre la figure ci-dessous, si le taux de financement est de 9 %, le coût des infrastructures publiques doublera. Financer des coûts à un taux de 9 % serait cinq fois plus coûteux qu'un financement public à un taux de 2,5 %^{ix}. Et c'est le public qui écopera de la facture, par la mise en place ou la hausse des frais d'utilisation et des droits de péage, le financement gouvernemental et la baisse du nombre global de projets d'infrastructures.

Le gouvernement a été informé de ces questions : « Les mécanismes de financement peuvent faire augmenter les coûts des infrastructures, et ce sont les contribuables/utilisateurs qui risquent d'assumer le service de la dette^x. » Le SCFP ne voit pas pourquoi la BIC utiliserait du financement privé à un taux supérieur quand le gouvernement peut emprunter des fonds et financer ses infrastructures à des taux aussi bas et rentables.

Il existe aussi d'autres options pour financer les projets d'infrastructures indispensables. Le gouvernement pourrait s'en tenir à sa première proposition, c'est-à-dire créer une banque publique qui offrirait du financement peu coûteux pour répondre à nos besoins en infrastructure. De nombreuses infrastructures publiques et banques d'investissement public du Canada et d'ailleurs utilisent des emprunts publics peu coûteux. Le gouvernement du Canada possède déjà des banques qui accordent des prêts, du financement et des marges de crédit aux entrepreneurs et exportateurs, et la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) offre des garanties de prêt et du financement pour les projets immobiliers. D'un côté, le gouvernement fédéral investit dans des projets d'infrastructure publique à l'aide de fonds privés à taux élevés alors que, de l'autre, il injecte des fonds publics à taux faibles dans les investissements privés par l'intermédiaire d'Exportation et Développement Canada, de la Banque de développement du Canada et la SCHL. C'est tout à fait insensé. Après une première contribution en capital du gouvernement fédéral, une banque publique pourrait tirer profit de ses actifs et faire des emprunts directement sur les marchés financiers, ce que font la SCHL et les autres institutions financières publiques constituées comme sociétés d'État. Les coûts de financement seraient un peu plus élevés que si la banque devait emprunter directement du gouvernement fédéral, mais ils seraient nettement inférieurs aux coûts de financement du secteur privé^{xi}. Cette proposition n'aurait pas d'autres effets négatifs sur le déficit et la dette nette du gouvernement fédéral que la proposition actuelle.

Recommandation

Le gouvernement devrait financer la BIC avec des fonds publics plutôt qu'avec des fonds du secteur privé afin d'offrir aux nouveaux projets d'infrastructure du financement public peu coûteux.

Figure 1 – Les fonds privés peuvent faire doubler le coût des projets d'infrastructure

[Insérer l'image ici]

Privatisation

Le SCFP craint que les pouvoirs accordés à la BIC en vertu de l'article 18 de la *Loi* favorisent la privatisation des infrastructures publiques. La *Loi* autorise la Banque à participer au capital, à acquérir des produits dérivés, à négocier les dettes et à posséder des biens. En d'autres mots, la Banque pourrait participer directement à la privatisation des infrastructures.

[Texte]

Même si la BIC n'est pas un intervenant direct dans un contrat de privatisation, les contrats qu'elle structurera mèneront probablement à la privatisation considérable que ce soit par la vente complète ou partielle des actifs ou par des partenariats public-privé (PPP). Les investisseurs voudront s'assurer que les projets d'infrastructures génèrent des revenus à long terme en imposant des frais d'utilisateurs et des droits de péage permanents en plus de potentiellement bénéficier de fonds gouvernementaux pour des contrats d'exploitation ou d'entretien.

Par ailleurs, le rôle du secteur privé ne se limitera pas à celui d'investisseur. Pour la création de la BIC, le gouvernement a obtenu presque exclusivement les conseils des sociétés et investisseurs privés, y compris les caisses de retraite, qui tireront profit de sa création. Selon un article récent du *Globe and Mail*, le Conseil consultatif en matière de croissance économique, qui a de nombreux membres appartenant à des sociétés, a collaboré avec les ministres, les hauts fonctionnaires et le personnel ministériel à l'élaboration du budget 2017 et des plans pour la BIC. De plus, la société d'investissement BlackRock a collaboré avec le premier ministre et les ministres de son cabinet à la diffusion de messages en vue d'un événement privé à l'intention des clients de BlackRock^{xii}. Des conflits d'intérêts comme celui-ci risquent d'être encore plus flagrants compte tenu du rôle de premier plan qu'a joué le secteur privé pour établir les priorités en matière d'infrastructures et élaborer des structures de projet qui avantageront, grâce à la BIC, les investisseurs privés.

La BIC mènera aussi à la privatisation de la manière de mettre au point les projets d'infrastructure. Les investisseurs privés pourront proposer des projets d'infrastructure à la Banque par l'intermédiaire de soumissions spontanées. Un reportage médiatique concernant une note d'information du ministère des Finances montre que les représentants ministériels ont été avertis que les soumissions spontanées viennent avec leur lot de problèmes, notamment « un manque de transparence dans la sélection et la mise en œuvre des projets, le rejet des processus concurrentiels et de diligence raisonnable et l'acceptation de soumissions de mauvaise qualité, tant dans la conception que dans l'exécution^{xiii}. »

Les investisseurs pourront aussi collaborer avec la Banque pour concevoir, de A à Z, de grands projets d'infrastructure, prenant ainsi l'important rôle qu'assumait normalement le secteur public. Or, ces projets d'infrastructure risquent d'être conçus pour bénéficier aux investisseurs du secteur privé et non à l'intérêt public. C'est ce qui se produit déjà avec le Système léger sur rail du Réseau électrique métropolitain (REM) de Montréal, un projet de 6 G\$ conçu au privé qui ne s'intègre pas bien avec le système de transport en commun de la ville.

Le modèle de privatisation dépendra du secteur en question. Par exemple, les réseaux de transport en commun pourraient faire l'objet de contrats ou d'accords de PPP à long terme; les paiements pour les titres de transport et le financement gouvernemental seraient versés aux exploitants du secteur privé^{xiv}. Il est probable que les aéroports seraient complètement privatisés. Un représentant de Brookfield Asset Management aurait même dit que « si les aéroports du Canada devaient être mis en vente, cela déclencherait la frénésie chez les investisseurs institutionnels^{xv}. »

La privatisation fera en sorte que nos infrastructures publiques pourront être échangées à l'échelle internationale sur le marché libre. Les capitaux propres et la responsabilité de la dette

[Texte]

des infrastructures peuvent changer de mains dans le marché libre, et le font si on prend l'exemple des PPP. La chercheuse Heather Whiteside écrit ce qui suit : « Les biens publics deviennent des cartes de capitaux propres et changent plusieurs fois de mains^{xvi}. » Il existe déjà 258 PPP^{xvii} au Canada qui imposeront des années de financement par emprunt et de dettes au gouvernement. La BIC mènera probablement à une hausse des échanges de propriété relativement à nos infrastructures publiques et, par le fait même, à une détérioration de la qualité et de la reddition de compte.

Outre la mise en place ou la hausse des frais d'utilisation et des droits de péage, la privatisation nuit à la classe ouvrière et à la classe moyenne, car elle exerce des pressions qui entraînent la diminution des salaires et la détérioration des conditions de travail. Les changements de contrat et les emplois précaires peu rémunérés sont des méthodes clés grâce auxquelles les sociétés privées tirent parti de nos infrastructures. Si la privatisation nuit aux travailleurs, elle affecte aussi les services publics, car le but des infrastructures n'est plus de servir l'intérêt public, mais de générer des profits.

Recommandations

- Les priorités quant aux infrastructures publiques devraient venir des organismes tenus de rendre des comptes de manière tangible et directe à la population et non de la BIC telle qu'elle est proposée, c'est-à-dire en tant qu'organisme indépendant, sans représentant élu qui n'est pas sous la surveillance du vérificateur général. Il faut donc retirer toute mention de soumissions spontanées de l'alinéa 7(1)c) sous « Fonctions de la Banque ». L'intérêt public devrait être le facteur déterminant des priorités en matière d'infrastructure.
- La BIC doit empêcher la privatisation de nos infrastructures publiques causée par des structures et processus comme les PPP, la vente d'actifs et l'échange de capitaux propres ou de dettes.

Transparence et responsabilisation

La BIC, dans la forme proposée, aura de nombreuses lacunes de transparence et de responsabilisation qui limiteront le droit de savoir du public et influenceront les décisions relatives aux investissements en infrastructures. La plupart des renseignements sur les contrats d'infrastructures resteront secrets, aucun représentant gouvernemental ne siégera au conseil d'administration de la Banque et le vérificateur général aura peu de pouvoirs de vérification. Faute de surveillance publique, il ne fait aucun doute que le taux de rendement des investisseurs primera sur l'intérêt public.

Confidentialité

Même si la BIC est assujettie aux dispositions législatives sur l'accès à l'information, nous avons malheureusement remarqué de nombreuses dérogations en vertu du paragraphe 28(1) de la *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada*. Il stipule que toute l'information relative aux promoteurs d'un projet ou aux investisseurs privés ou institutionnels doit rester confidentielle sauf dans des circonstances exceptionnelles comme une poursuite en justice pour infraction. Comment nos infrastructures seront financées, qui sera concerné et quels profits en retireront

[Texte]

les investisseurs; tout cela restera confidentiel. C'est un problème puisque le public a le droit de savoir où sont injectés les fonds publics et comment sont construites nos infrastructures publiques.

Ces dérogations dépassent même celles relatives à la confidentialité commerciale, aux intérêts économiques du gouvernement et aux conseils stratégiques déjà prévues dans la *Loi sur l'accès à l'information*. La *Loi* actuelle restreint déjà beaucoup l'accès aux documents portant sur les partenariats public-privé en raison de la nature commerciale des contrats. En fait, les principaux renseignements concernant ces projets ne sont presque jamais rendus publics, dont les analyses de l'optimisation des ressources et de risques qui servent à justifier les coûts supérieurs de la privatisation par les PPP. Quand, en 2014, la vérificatrice générale de l'Ontario a analysé 74 projets en PPP, elle a découvert qu'ils avaient coûté 8 G\$ de plus que si leur acquisition s'était faite au public^{xviii}. Le public n'aurait pas eu accès aux documents requis pour faire lui-même cette analyse. Puisque les dérogations sur « l'information privilégiée » de la nouvelle loi sont encore plus restrictives que celles de la *Loi sur l'accès à l'information*, il sera difficile, voire impossible, de déterminer si la Banque agit dans l'intérêt du public. De plus, il n'y a pas de délai aux restrictions s'appliquant à l'information privilégiée ni de processus pour contester les dérogations prévues à l'article 28 de la nouvelle loi.

Les personnes qui divulguent de l'information concernant les contrats d'infrastructures de la Banque sont passibles d'une amende de 10 000 \$ ou de six mois de prison, une punition sévère pour de l'information sur la façon dont sont dépensés les fonds publics. Il est intéressant de noter que les dispositions législatives constituant Exportation et Développement Canada, une institution similaire, ne prévoient pas de telles sanctions.

Surveillance

Le SCFP craint que l'absence de surveillance de la part du vérificateur général et de participation de représentants gouvernementaux fasse considérablement obstacle à l'objectif de la Banque qui est d'agir dans l'intérêt public. La BIC a été constituée pour maximiser le rôle des investisseurs privés pour cibler, planifier et structurer les contrats d'infrastructures et compte peu de mécanismes de protection de l'intérêt public.

Les fonctionnaires fédéraux, provinciaux et municipaux sont explicitement exclus du conseil d'administration. Ainsi, il est fort probable que la majorité des membres et le président et chef de la direction appartiendront aux secteurs financier et bancaire, deux secteurs qui bénéficieront de la BIC.

L'obligation de soumettre un plan d'entreprise et un budget de fonctionnement ne revient pas à assurer une surveillance constante d'une institution qui recevra 35 G\$ en fonds publics.

Le ministre Morneau a indiqué que le cabinet aurait le dernier mot sur les projets d'infrastructures^{xix}, mais la *Loi* actuelle ne semble pas prévoir d'intervention gouvernementale à cet égard. Même si un tel processus devait être inclus dans la *Loi*, il ne s'appliquerait, semble-t-il, qu'à la sélection des projets et non à la structure des contrats d'infrastructures. C'est pourtant à cette étape que les projets financés par la BIC imposeront des droits de péage et des frais d'utilisation, souvent dans des situations de monopole ou de quasi-monopole.

[Texte]

La BIC sera soumise aux vérifications du vérificateur général, mais le vérificateur général ne pourra pas appliquer des normes ni une obligation de transparence aussi strictes que celles qu'il applique aux ministères. De plus, le vérificateur général risque de ne pas pouvoir examiner des projets particuliers afin de déterminer si le public en a pour son argent.

Recommandations

- Veiller à ce que l'obligation de reddition de compte de la Banque et de ses projets soit accrue et que le vérificateur général et les fonctionnaires puissent assurer une meilleure surveillance, notamment grâce à la divulgation publique intégrale des accords commerciaux, des évaluations de l'optimisation des ressources et des contrats.
- Supprimer l'article 28 relatif aux dérogations concernant l'information privilégiée.

Planification des infrastructures et décisions axées sur des données probantes

Les priorités du Canada en matière d'infrastructures et ses décisions de financement doivent s'appuyer sur une collecte suffisante de données et une planification à long terme des infrastructures publiques. Malheureusement, les décisions quant aux infrastructures ont souvent été prises en se fondant sur des données erronées ou inexistantes. L'Institut des finances publiques et de la démocratie a souligné qu'il y avait, au Canada, une pénurie d'information concernant les infrastructures, « y compris une estimation fiable et cohérente des stocks actuels, de leur cycle de vie utile et des besoins futurs^{xx} ».

Le projet de loi C-44 stipule que l'une des fonctions de la BIC sera de recueillir et de diffuser des données sur les infrastructures au Canada^{xxi}. Or, cette collecte de données devrait avoir lieu avant l'élaboration des structures pour l'établissement des priorités en matière d'infrastructures et le financement, comme la BIC. De plus, le SCFP craint que le rôle de la BIC par rapport à la collecte de données la place en conflit d'intérêts puisqu'elle sera incitée à montrer que les infrastructures qu'elle finance donnent des résultats positifs. Le SCFP encourage vivement toutes les autorités à recueillir des données sur les projets d'infrastructure de façon indépendante et adaptée avant que soient mises en place les nouvelles structures d'établissement des priorités et de financement.

Pour garantir la qualité des données et maintenir l'indépendance de la fonction, la collecte de données devrait être intégrée au mandat d'Infrastructure Canada ou de Statistique Canada ou être une initiative conjointe des deux ministères. Cette solution serait appropriée compte tenu de l'expertise et de l'indépendance de ces deux ministères.

Le SCFP encourage le gouvernement fédéral à créer, après la collecte de données, un plan d'infrastructures à long terme qui bénéficierait de l'apport du public, des divers ordres de gouvernement et des intervenants. Grâce à ce processus de planification, le gouvernement pourrait définir ses priorités en matière d'infrastructures en s'appuyant sur des données probantes fiables et ainsi s'assurer que les investissements servent l'intérêt public. Les sociétés et investisseurs privés ne devraient pas participer à ce processus; ils feraient pencher les priorités vers des infrastructures publiques plus coûteuses et profitables pour eux.

Une banque d'infrastructures guidée par des objectifs qui visent à maximiser les gains du secteur privé accordera la priorité à des projets d'infrastructures différents qu'une banque qui

[Texte]

sert l'intérêt public. Non seulement la Banque de l'infrastructure, dans la forme proposée, financera des projets plus dispendieux, elle risque de choisir le mauvais type de projets, soit ceux qui accorderont la priorité aux gains des investisseurs et non à l'intérêt du public. Il s'agit d'un problème de conception grave et fondamental exacerbé par ses responsabilités d'analyse et de planification des infrastructures. Le fait que la plupart des infrastructures publiques s'inscrivent, dans une certaine mesure, dans un monopole naturel, ce qui les rend plus susceptibles d'être exploitées à des fins privées, ne fait qu'empirer la situation. Voilà pourquoi il est si important que les infrastructures publiques restent sous le contrôle du secteur public et qu'elles servent l'intérêt public.

Recommandations

- Le gouvernement devrait attendre la création d'un plan d'infrastructures à long terme bénéficiant de l'apport du public, des divers ordres de gouvernements et des intervenants avant de lancer de nouvelles initiatives de financement des infrastructures. Les investisseurs privés en quête de profits devraient être écartés de la planification des infrastructures.
- Le gouvernement devrait, avant la mise en place de nouvelles structures d'établissement des priorités et de financement, lancer une initiative indépendante de données sur les infrastructures qui relèverait d'Infrastructure Canada ou de Statistique Canada, ou des deux.

Conclusion

En conclusion, le SCFP demande au gouvernement de revenir à la raison d'être première de la BIC, proposée lors des dernières élections et dans la lettre de mandat du ministre : fournir du financement peu coûteux aux municipalités. Voici un résumé des recommandations relatives à la *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada* :

1. Séparer la *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada* du projet de loi omnibus afin de pouvoir l'examiner et l'évaluer comme il se doit.
2. La mission de la Banque, énoncée au paragraphe 6 de la *Loi*, doit revenir à ce qu'elle était, c'est-à-dire que la Banque offre du financement peu coûteux aux nouveaux projets d'infrastructures municipaux s'inscrivant dans les secteurs d'investissement prioritaires et qui seront dans l'intérêt public.
3. Il faut éliminer l'attente selon laquelle les projets d'infrastructures financés par la BIC généreront des recettes.
4. Le gouvernement devrait financer la BIC avec des fonds publics plutôt qu'avec des fonds du secteur privé afin d'offrir aux nouveaux projets d'infrastructure du financement public peu coûteux.
5. Les priorités quant aux infrastructures publiques devraient venir des organismes tenus de rendre des comptes de manière tangible et directe à la population et non de la BIC telle qu'elle est proposée, c'est-à-dire en tant qu'organisme indépendant, sans représentant élu et qui n'est pas sous la surveillance du vérificateur général. Il faut donc retirer toute mention de

[Texte]

soumissions spontanées de l'alinéa 7(1)c) sous « Fonctions de la Banque ». L'intérêt public devrait être le facteur déterminant des priorités en matière d'infrastructure.

6. La BIC doit empêcher la privatisation de nos infrastructures publiques causée par des structures et processus comme les PPP, la vente d'actifs et l'échange de capitaux propres ou de dettes.
7. Veiller à ce que l'obligation de reddition de compte de la Banque et de ses projets soit accrue et que le vérificateur général et les fonctionnaires puissent assurer une meilleure surveillance, notamment grâce à la divulgation publique intégrale des accords commerciaux, des évaluations de l'optimisation des ressources et des contrats.
8. Supprimer l'article 28 relatif aux dérogations concernant l'information privilégiée.
9. Le gouvernement devrait attendre la création d'un plan d'infrastructures à long terme bénéficiant de l'apport du public, des divers ordres de gouvernements et des intervenants avant de lancer de nouvelles initiatives de financement des infrastructures. Les investisseurs privés en quête de profits devraient être écartés de la planification des infrastructures.
10. Le gouvernement devrait, avant la mise en place de nouvelles structures d'établissement des priorités et de financement, lancer une initiative indépendante de données sur les infrastructures qui relèverait d'Infrastructure Canada ou de Statistique Canada, ou des deux.

Si la Banque est constituée dans la forme proposée actuellement, des frais d'utilisation et des droits de péages élevés et régressifs seront imposés, la transparence et la surveillance des infrastructures publiques feront défaut et le secteur public devra verser des paiements plus élevés à long terme pour financer les gains substantiels qu'exigeront les finances privées. La BIC mènera à la perte de propriété et de contrôle de biens publics essentiels. Le SCFP encourage le gouvernement à revenir à ses engagements précédents et à établir une banque offrant du financement à faibles coûts.

ⁱ B. CURRY, « Cabinet to have final word on infrastructure bank projects, Morneau says », *Globe and Mail*, 16 mai 2017.

ⁱⁱ *Loi d'exécution du budget, 2017, Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada*, partie 4, paragr. 18 (6).

ⁱⁱⁱ Note de service, L'efficacité et l'équité des frais d'utilisation pour l'accès aux infrastructures publiques, de Nick Leswick à l'intention de Paul Rochon, 4 février 2016, demande d'AIPRP 2016-00058.

^{iv} Infrastructure Canada, Comité consultatif interne sur l'infrastructure : filière 3, demande d'AIPRP 2016-027.

^v Enquête sur 100 caisses de retraite européenne menée par Richard Davies Investor Relations pour les informations financières, *Financial News*, 10/12/2007.

^{vi} Caisse de dépôt et placement du Québec, « Getting to growth », discours prononcé par Michael Sabia à la chambre de commerce du Grand Toronto le 3 mars 2016.

^{vii} Prequin, Bilan trimestriel de Prequin : Infrastructures, T1 2017, Observations sur le trimestre du principal fournisseur de biens non conventionnels.

^{viii} J.P. Morgan Asset Management, Gains indicatifs pour les actifs d'infrastructures, 31 mars 2015.

^{ix} Toby SANGER, « Creating a Canadian infrastructure bank in the public interest », CCPA, mars 2017.

^x Infrastructure Canada, Conseil : Infrastructure, juillet 2015, demande d'AIPRP 2015-067 [TRADUCTION].

^{xi} Toby SANGER, « Creating a Canadian infrastructure bank in the public interest », CCPA, mars 2017.

[Texte]

^{xii} B. Curry, « Private-sector role in Canada Infrastructure Bank raises conflict issues », *Globe and Mail*, 5 mai 2017.

^{xiii} A. Blatchford, « Handle unsolicited, private infrastructure proposals with care, feds advised », *La Presse canadienne*, 5 mai 2017 [TRADUCTION].

^{xiv} 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.

^{xv} J. Wingrove, S. Devau, « Toronto Airport Said Worth \$3.7 Billion in Possible Sale », Bloomberg, 5 mai 2017 [TRADUCTION].

^{xvi} H. Whiteside, « New Canada infrastructure bank plays poker with public assets », Toronto Star, 17 mars 2017.

^{xvii} Conseil canadien pour les partenariats public-privé, Base de données des projets PPP canadiens, 19 mai 2017.

^{xviii} Vérificatrice générale de l'Ontario, Infrastructure Ontario — Diversification des modes de financement et d'approvisionnement, 2014.

^{xix} B. Curry, « Cabinet to have final word on infrastructure bank projects, Morneau says », *Globe and Mail*, 16 mai 2017.

^{xx} A. Ali Khan, 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].

^{xxi} *Loi d'exécution du budget, 2017*, Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada, partie 4, section 18 (alinéas 7[1] e,g).