



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# LA BANQUE DE L'INFRASTRUCTURE DU CANADA

Rapport du Comité permanent des transports, de  
l'infrastructure et des collectivités

Peter Schiefke, président

MAI 2022  
44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

#### **PERMISSION DU PRÉSIDENT**

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : [www.noscommunes.ca](http://www.noscommunes.ca)

**LA BANQUE DE L'INFRASTRUCTURE DU  
CANADA**

**Rapport du Comité permanent  
des transports, de l'infrastructure et des  
collectivités**

**Le président  
Peter Schiefke**

**MAI 2022**

**44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION**

## **AVIS AU LECTEUR**

### **Rapports de comités présentés à la Chambre des communes**

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

# **COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS**

## **PRÉSIDENT**

Peter Schiefke

## **VICE-PRÉSIDENTS**

Melissa Lantsman

Xavier Barsalou-Duval

## **MEMBRES**

Taylor Bachrach

Vance Badawey

George Chahal

Terry Dowdall

Angelo Iacono

Matt Jeneroux

Annie Koutrakis

Dan Muys

Churence Rogers

## **AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ**

Marilyn Gladu

Jennifer O'Connell

Hon. Andrew Scheer

## **GREFFIER DU COMITÉ**

Michael MacPherson

## **BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT**

### **Services d'information, d'éducation et de recherche parlementaires**

Dana Fan, analyste

Geneviève Gosselin, analyste

Alexandre Lafrenière, analyste



# **COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS**

**43<sup>e</sup> LÉGISLATURE – 2<sup>e</sup> SESSION**

## **PRÉSIDENT**

Vance Badawey

## **VICE-PRÉSIDENTS**

Stephanie Kusie

Xavier Barsalou-Duval

## **MEMBRES**

Taylor Bachrach

Fayçal El-Khoury

Angelo Iacono

Helena Jaczek

Michael Kram

Soraya Martinez-Ferrada

Churence Rogers

Doug Shipley

Gerald Soroka

## **AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ**

Chris Bittle

Andy Fillmore

Elizabeth May

Hon. Andrew Scheer

Maninder Sidhu

## **GREFFIER DU COMITÉ**

Michael MacPherson

**BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT**

**Services d'information, d'éducation et de recherche parlementaires**

Geneviève Gosselin, analyste

Alexandre Lafrenière, analyste

# **LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS**

a l'honneur de présenter son

## **TROISIÈME RAPPORT**

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié la Banque de l'infrastructure du Canada et a convenu de faire rapport de ce qui suit :



## TABLE DES MATIÈRES

---

LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	1
LA BANQUE DE L'INFRASTRUCTURE DU CANADA .....	3
Introduction.....	3
Efficacité.....	4
Participation du secteur privé.....	5
Tenir compte des besoins des collectivités .....	7
Coûts.....	9
Transparence .....	10
ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS.....	11
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT .....	13
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU PARTI LIBÉRAL DU CANADA.....	15
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU BLOC QUÉBÉCOIS.....	17
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE DU CANADA .....	21



## **LISTE DES RECOMMANDATIONS**

---

*À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.*

### **Recommandation 1**

**Que le gouvernement du Canada abolisse la Banque de l'infrastructure du Canada.**





# LA BANQUE DE L'INFRASTRUCTURE DU CANADA

---

## INTRODUCTION

L'Énoncé économique de l'automne 2016 annonçait la création de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) comme moyen d'attirer des investissements du secteur privé dans les infrastructures canadiennes. La BIC a été constituée en société d'État l'année suivante en vertu de la Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada (la Loi).

Selon l'article 6 de la Loi, la BIC a pour mission de :

faire des investissements et de chercher à attirer des investissements d'investisseurs du secteur privé et d'investisseurs institutionnels dans des projets d'infrastructures situés au Canada ou en partie au Canada qui généreront des recettes et qui seront dans l'intérêt public, par exemple en soutenant des conditions favorables à la croissance économique ou en contribuant à la viabilité de l'infrastructure au Canada.

Le Résumé du plan d'entreprise de la BIC de 2020-2021 à 2024-2025 énumère les trois responsabilités de la Société en matière de conseils, d'investissement et de développement des connaissances et de recherche sur les nouveaux investissements dans les infrastructures au Canada. La Loi autorise la BIC à contribuer à des projets d'infrastructure au moyen de participations, de prêts et de garanties de prêts. Elle prévoit également un budget pouvant atteindre 35 milliards de dollars.

Le 29 octobre 2020, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a adopté la motion suivante :

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprenne une étude du mandat et des activités de la Banque de l'infrastructure du Canada, y compris pour examiner les projets que la Banque soutient et les autres mécanismes possibles de financement des projets comparables; qu'au moins cinq réunions soient prévues pour celle-ci.

Entre le 23 février 2021 et le 23 mars 2021, le Comité a tenu cinq réunions à ce sujet et a entendu vingt-quatre témoins.



## EFFICACITÉ

Tout au long de cette étude, une grande partie de la discussion a porté sur la question de l'efficacité de la BIC, plusieurs témoins s'inquiétant du fait que les projets n'étaient pas réalisés aussi rapidement que prévu. Par exemple, [Mary Van Buren](#), présidente de l'Association canadienne de la construction, a estimé que la situation était « plutôt lamentable pour le moment », tandis que [Heather Whiteside](#), professeure agrégée, Science politique, Université de Waterloo (à titre personnel), a estimé que la BIC « n'a pas fait grand-chose », étant donné que, sur les 13 projets annoncés, « plus de la moitié en sont à l'étape du protocole d'entente, quelques-uns fournissent essentiellement du financement à faible coût, certains sont des services consultatifs ».

[Dylan Penner](#), militant pour le climat et la justice sociale du Conseil des Canadiens, a dit au Comité que les retards de la BIC, qu'il considère comme inhérents aux projets auxquels participe le secteur privé, sont particulièrement préoccupants compte tenu du besoin urgent d'infrastructures pour faire face à la crise climatique.

De son côté, [Brendan Haley](#), directeur des politiques à Efficacité Canada, a fait valoir que la BIC a le potentiel d'assumer une mission de « création de marché » pour aider à promouvoir la rénovation des bâtiments en tant que nouveau domaine d'investissement privé productif. [Martin Luymes](#), vice-président, Relations avec le gouvernement et les parties prenantes, Institut canadien du chauffage, de la climatisation et de la réfrigération, a ajouté que l'investissement dans la décarbonisation des réseaux électriques permettrait de soutenir davantage la rénovation des bâtiments dans la lutte contre la crise climatique.

[Sandra Skivsky](#), présidente de la Coalition nationale des entrepreneurs spécialisés du Canada, a déclaré au Comité que, pour ses membres, une annonce ne signifie pas que les pelles sont dans le sol, et qu'on n'a pas communiqué avec ses membres au sujet de projets de la BIC. Afin d'accélérer les projets d'infrastructure, [Robert Ramsay](#), agent de recherche principal au Syndicat canadien de la fonction publique, a recommandé que le gouvernement finance directement les projets, comme il le fait avec le Fonds de la taxe sur l'essence fédéral.

Comme [Mme Skivsky](#) l'a expliqué au Comité, les retards peuvent avoir un impact important sur le secteur de la construction, qui dépend d'un flux régulier de projets pour assurer la capacité à court terme. Malgré les avantages sociétaux à long terme des projets à grande échelle, ceux-ci ne répondent pas aux problèmes immédiats auxquels sont confrontés les travailleurs de la construction en manque de projets. [Elle](#) a ajouté que le statut des projets de la BIC n'est pas clair, les informations étant difficiles à obtenir, et que bien que ses membres aient entendu parler de nouvelles annonces de

projets, celles-ci ne se sont pas encore traduites par des travaux réels : « Il y a quelque chose quelque part qui bloque puisqu'ils n'ont pas commencé. »

En réponse à ces préoccupations, l'honorable [Catherine McKenna](#), ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, a indiqué au Comité que le gouvernement a mis à jour le processus d'approbation des projets de la BIC afin de s'assurer que celle-ci dispose de l'indépendance nécessaire pour prendre des décisions d'investissement propres à chaque projet, accélérant ainsi le processus. [Ehren Cory](#), président-directeur général de la Banque de l'infrastructure du Canada, a également souligné qu'en dépit d'un démarrage lent au départ, le rythme des engagements d'investissement de la BIC s'est accéléré et a pris de l'ampleur.

## PARTICIPATION DU SECTEUR PRIVÉ

L'objectif de la BIC, tel qu'on le stipule dans sa loi habilitante, est de « faire des investissements et de chercher à 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 seront dans l'intérêt public<sup>1</sup> ». M. Cory a déclaré au Comité que la BIC est « sur la bonne voie » en tant que partie d'un plan d'infrastructure plus large. [Yves Giroux](#), le directeur parlementaire du budget (DPB), n'était pas d'accord et indiquait que, selon les informations examinées par son bureau, la BIC n'atteint pas ses propres objectifs. Il a fait référence à un [billet de blogue](#), publié par son bureau, qui conclut que malgré l'objectif de la BIC de susciter des investissements privés, les projets à ce jour ont été exclusivement financés par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux.

Un point de désaccord important concernant cette conclusion était de savoir ce qui constitue une source de financement non gouvernementale. [M. Cory](#) et [John Casola](#), directeur des investissements à la Banque de l'infrastructure du Canada, ont indiqué que les régimes de retraite, ainsi que les districts d'irrigation de l'Alberta, représentent des retraités et des agriculteurs, et sont donc des sources privées. [M. Giroux](#) a répondu que son bureau se fonde sur la définition de Statistique Canada et considère toutes les sources de financement des projets actuels de la BIC, y compris les fonds de pension publics et l'Alberta Irrigation Districts Association, comme des « entités publiques ».

De nombreux témoins étaient également polarisés sur la question des partenariats public-privé (PPP) en principe. Certains ont affirmé que les PPP, et en particulier le

---

1 [Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada](#), (L.C. 2017, ch. 20, art.403), art. 6.



modèle canadien de PPP, ont de solides antécédents en matière de respect des délais et des budgets<sup>2</sup>.

Parmi les partisans des PPP, [Derron Bain](#), administrateur délégué de Concert Infrastructure, était d'avis que la BIC évince les possibilités d'investissement par capitaux propres et par emprunt du secteur privé dans les projets d'infrastructure. À ce titre, [il](#) a noté qu'une « grande quantité de capitaux privés est disponible pour les investissements dans l'infrastructure du Canada, mais l'offre de possibilités de projets est insuffisante ».

D'autres témoins sont d'avis que non seulement la BIC est un exemple probant du modèle de PPP, mais que ce modèle est fondamentalement défectueux<sup>3</sup>. À l'appui de cette conclusion, plusieurs références ont été faites à un [rapport](#) de la vérificatrice générale de l'Ontario qui, après avoir examiné 74 projets de PPP dans cette province, a constaté que le financement public de ces projets aurait permis de réduire les coûts<sup>4</sup>.

[M. Penner](#) a dit au comité que « dans l'espoir de faire des économies et de maximiser les profits, les entreprises privées qui exploitent le modèle des partenariats public-privé cherchent souvent à réduire leur main-d'œuvre et à éviter les investissements « non nécessaires » pour l'intérêt public, et fournissent une qualité moindre ».

[Mme Whiteside](#), sans contester que le modèle de PPP permet de réaliser des projets dans le respect des délais et du budget, a simplement fait valoir que l'on peut en dire autant du modèle traditionnel de passation des marchés.

[Ryan Riordan](#), professeur agrégé, Institute for Sustainable Finance, Université Queen's, a convenu que la BIC suit un modèle de PPP, à son avantage. Il a fait valoir que « la combinaison de différentes sources de financement, la prise en compte du fait que les fonds publics ne sont pas inépuisables et la possibilité de permettre au secteur privé d'aider à orienter le capital vers les utilisations les plus productives mènent à des partenariats publics-privés susceptibles de favoriser la croissance économique ».

Enfin, [M. Cory](#) n'était pas d'accord avec la prémisse selon laquelle la BIC s'inscrit dans un modèle donné, la présentant plutôt comme une approche unique « conçue au Canada »

---

2 Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités [TRAN], *Témoignages*, 2<sup>e</sup> session, 43<sup>e</sup> législature, [Mark Romoff](#), président-directeur général, Conseil canadien pour les partenariats public-privé (CCPPP); [Derron Bain](#), administrateur délégué, Concert Infrastructure (Concert).

3 TRAN, *Témoignages* : [Dylan Penner](#), militant pour le climat et la justice sociale, Conseil des Canadiens (Conseil des Canadiens); [Toby Sanger](#), directeur général, Canadiens pour une fiscalité équitable (CFE); [Mathieu Vick](#), conseiller syndical - Recherche, SCFP-Québec, Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP).

4 TRAN, *Témoignages* : [Penner](#) (Conseil des Canadiens); [Sanger](#) (CFE).

pour le financement des infrastructures. Il a présenté l'objectif de la BIC en matière de mobilisation de capitaux privés comme étant double, soit : « d'accroître les fonds dont nous disposons pour financer ces projets; il faut admettre qu'il y a une limite à ce qu'il est possible de faire avec du financement traditionnel par subvention et purement de type fiscal » et « d'augmenter ces fonds de façon à harmoniser adéquatement les mesures incitatives. Ainsi, votre partenaire du secteur privé, le cas échéant, a tous les incitatifs du monde pour bien concevoir et bien gérer le projet à long terme ». M. Cory et la ministre McKenna ont clairement souligné que la BIC n'a pas le mandat de privatiser des biens publics<sup>5</sup>.

Malgré ces explications, plusieurs témoins ont exprimé des inquiétudes quant à ce qu'ils considèrent comme une tendance inhérente à la privatisation dans le modèle actuel de la BIC<sup>6</sup>.

## TENIR COMPTE DES BESOINS DES COLLECTIVITÉS

Parmi les projets qui ont progressé, citons le Réseau Express Métropolitain (REM), un réseau ferroviaire léger dans la ville de Montréal. [Toby Sanger](#), directeur général, Canadiens pour une fiscalité équitable, estimait qu'il s'agit du « seul projet dont la réalisation correspond quelque peu à ce qui était projeté à l'origine », malgré les controverses environnementales, les retards potentiels et les coûts élevés. [Mathieu Vick](#), conseiller syndical – Recherche, SCFP-Québec, Syndicat canadien de la fonction publique, ne considérait pas ce projet comme une réussite. Selon lui, le projet vise à remplacer un train de banlieue électrifié et performant par un autre, pour un coût de 1,2 milliard de dollars.

Selon [M. Vick](#), il aurait été préférable qu'un nouveau projet d'infrastructure vienne compléter le réseau de transport en commun existant, plutôt que de « faire appel à de nouveaux entrepreneurs, de changer toutes les règles et de créer le chaos ».

[M. Penner](#) et [M. Ramsay](#) se sont tous deux dits préoccupés par le fait que la participation du secteur privé aboutit à des projets qui répondent davantage aux besoins des investisseurs qu'à ceux des municipalités.

---

5 TRAN, *Témoignages* : [Ehren Cory](#), président-directeur général, Banque de l'infrastructure du Canada (BIC); [L'hon. Catherine McKenna](#), ministre de l'Infrastructure et des Collectivités (ministre).

6 TRAN, *Témoignages* : [Penner](#) (Conseil des Canadiens), [Robert Ramsay](#), agent de recherche principal, Recherche, Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), [Sanger](#) (CFE), [Heather Whiteside](#), professeure agrégée, Science politique, Université de Waterloo (à titre personnel).



Certains témoins ont également cité l'exemple du projet d'approvisionnement en eau potable et de traitement des eaux usées de Mapleton<sup>7</sup>. Après avoir été annoncé et avoir commencé à avancer, le projet a été annulé par le conseil municipal de Mapleton. Selon les témoins, le conseil municipal a déterminé qu'il serait plus rentable de financer lui-même le projet que d'appliquer les taux proposés par la BIC. [M. Ramsay](#) a suggéré que cette conclusion serait applicable à d'autres petites collectivités à travers le Canada, alors que [M. Penner](#) a parlé précisément de « remunicipalisation » en ce qui concerne les infrastructures liées à l'eau, « parce que les gens, les collectivités et les conseils sont en train de se rendre compte à quel point les partenariats public-privé pour les services d'eau sont mauvais pour les collectivités ».

Diverses propositions ont été avancées pour remédier aux lacunes perçues dans l'approche actuelle de la BIC. [M. Ramsay](#) a recommandé que le modèle de gouvernance de la BIC soit modifié « pour que les provinces et les municipalités aient leur mot à dire ». De son côté, [Mme Van Buren](#) a suggéré qu'une plus grande souplesse est nécessaire pour assurer une progression plus rapide des projets, en particulier dans l'optique d'un redressement post-pandémie : « l'obstacle semble être le transfert du gouvernement fédéral aux gouvernements provinciaux, puis aux municipalités ».

[M. Sanger](#) a souligné que plusieurs provinces, par l'entremise d'une société de financement municipal, sont en mesure de fournir un financement à un coût beaucoup plus faible pour les municipalités, de la même manière que le gouvernement fédéral pourrait le faire : « Il s'agit de mettre en commun les capitaux et d'obtenir des prêts à moindre coût pour les infrastructures publiques. »

[Tabatha Bull](#), présidente-directrice générale, Conseil canadien pour le commerce autochtone, a noté favorablement que l'équipe des investissements et le conseil d'administration de la BIC comprennent des représentants autochtones. Elle a notamment cité le projet de livraison hydroélectrique et de fibre optique au Kivalliq comme étant « essentiel pour faire progresser l'économie » du Nunavut et du Manitoba. Elle a ajouté que le développement des infrastructures autochtones nécessite « des capitaux patients, des investissements du secteur privé et une expertise en développement en partenariat avec les peuples et les entreprises autochtones ».

[Niilo Edwards](#), directeur exécutif, First Nations Major Projects Coalition, a souligné les avantages de la participation aux grands projets pour les Autochtones, car ceux-ci peuvent « faire valoir leur participation économique à ces grands projets pour obtenir

---

7 TRAN, *Témoignages* : [Penner](#) (Conseil des Canadiens); [Sandra Skivsky](#), présidente, National Trade Contractors Coalition of Canada (NTCCA); [Ramsay](#) (SCFP).

ces sources de revenus et créer de l'infrastructure communautaire grâce au produit de leur participation comme actionnaires ».

La cheffe [Sharleen Gale](#), présidente, First Nations Major Projects Coalition, a dit au Comité que selon la First Nations Major Projects Coalition, « la Banque de l'infrastructure du Canada a un rôle à jouer pour combler un manque critique d'accès à des capitaux par les Premières Nations et tous les peuples autochtones », et qu'à « l'heure actuelle, le goulot d'étranglement pour nos nations, c'est l'accès aux capitaux. La Banque de l'infrastructure aurait un rôle naturel à jouer pour éliminer ce goulot et relancer la croissance économique ».

[La cheffe Gale](#) a également indiqué que « l'inclusion des nations autochtones en tant que participantes au capital est un moyen très efficace d'obtenir leur consentement éclairé aux projets de mise en valeur des ressources naturelles et de leur assurer d'en tirer des avantages et d'en contrôler les répercussions environnementales et sociales ».

## COÛTS

Quel que soit le modèle suivi, plusieurs témoins ont critiqué le coût des projets financés par la BIC, notamment en ce qui concerne les taux d'emprunt. Ces témoins ont dit au Comité qu'en s'appuyant sur le financement privé, la BIC rate l'occasion d'offrir aux municipalités les taux d'intérêt considérablement plus bas qui pourraient être obtenus par l'entremise du gouvernement fédéral<sup>8</sup>.

Toutefois, comme cela a été mentionné précédemment, [M. Giroux](#) a soutenu que la BIC n'a pas encore obtenu de financement du secteur privé et que, depuis sa création, elle s'est comportée « comme une entité publique traditionnelle, puisqu'elle offre des subventions ou des prêts, ou tout type [de] financement qu'offrent les institutions gouvernementales, sans amener le secteur privé à participer ». Il a mentionné à nouveau le [billet de blogue](#) publié par son bureau selon lequel, bien qu'elle ait reçu des centaines de propositions de projets, la BIC ne s'est engagée que dans 13 projets et n'a finalisé les investissements que dans le cadre de deux de ces projets. En conséquence, [il](#) a indiqué qu'environ 3 % des 35 milliards de dollars de capital de la BIC ont été déboursés, les propositions ayant été largement écartées « parce qu'elles ne correspondent pas aux secteurs ciblés du gouvernement: transport en commun, infrastructures vertes, énergie propre, Internet à haut débit, commerce et transport ».

---

8 TRAN, *Témoignages* : [Penner](#) (Conseil des Canadiens); [Ramsay](#) (SCFP); [Sanger](#) (CFE).



M. Giroux a refusé de se prononcer sur la question de savoir si la BIC offre en général un bon rapport qualité-prix aux Canadiens, répondant que « c'est subjectif ». Il a toutefois comparé les dépenses annuelles de 41 à 42 millions de dollars de la BIC pour un personnel de 74 personnes au budget de 7 millions de dollars de son propre bureau, qui compte un peu plus de la moitié de ce nombre d'employés.

## TRANSPARENCE

Certains témoins ont indiqué qu'une évaluation complète de la BIC était difficile à réaliser en raison d'un manque de transparence, notamment en ce qui concerne les projets de la BIC, mais aussi son propre budget.

M. Vick a parlé de la difficulté d'obtenir des renseignements pour savoir « où va cet argent et qui obtient les contrats » et du fait de recevoir des documents presque entièrement expurgés en réponse à des demandes d'accès à l'information. M. Penner a déclaré au Comité que, selon lui, le manque de transparence est généralisé dans l'ensemble des PPP.

M. Giroux a également fait état de difficultés à obtenir des informations détaillées de la part de la BIC. Selon lui, son bureau a reçu des informations qui étaient en grande partie déjà publiques. La BIC a affirmé que des questions de confidentialité l'empêchaient de fournir davantage de renseignements, bien que M. Giroux ait déclaré au Comité que le DPB était autorisé à recevoir des informations confidentielles de nature commerciale. Il a ajouté que « quatre ans après le début de l'expansion des projets d'infrastructure du gouvernement fédéral, nous ne sommes pas en mesure de fournir aux parlementaires une mise à jour complète de l'état d'avancement, car le gouvernement n'a pas fait le suivi des renseignements essentiels ».

## ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

### 43<sup>e</sup> législature – 2<sup>e</sup> session

Organismes et individus	Date	Réunion
<b>Concert Infrastructure</b> Derron Bain, administrateur délégué	2021/02/23	18
<b>Conseil des Canadiens</b> Dylan Penner, militant pour le climat et la justice sociale	2021/02/23	18
<b>Bureau de l'infrastructure du Canada</b> Glenn R. Campbell, sous-ministre adjoint Investissement, partenariats et innovation Kelly Gillis, sous-ministre Infrastructure et Collectivités Mary McKay, directrice générale Finances alternatives, investissements, partenariats et de l'innovation L'hon. Catherine McKenna, C.P., députée, ministre de l'infrastructure et des collectivités Lisa Mitchell, directrice principale Investissement, partenariats et innovation	2021/02/25	19
<b>À titre personnel</b> Heather Whiteside, professeure agrégée Science politique, University of Waterloo	2021/03/09	20
<b>Association canadienne de la construction</b> Mary Van Buren, présidente	2021/03/09	20
<b>Conseil canadien pour le commerce autochtone</b> Tabatha Bull, présidente-directrice générale	2021/03/09	20
<b>Conseil canadien pour les partenariats public-privé</b> Mark Romoff, président-directeur général	2021/03/09	20

<b>Organismes et individus</b>	<b>Date</b>	<b>Réunion</b>
<b>Effacité Canada</b> Brendan Haley, directeur des politiques	2021/03/09	20
<b>Institut canadien du chauffage, de la climatisation et de la réfrigération</b> Martin Luymes, vice-président Relations avec le gouvernement et les parties prenantes	2021/03/09	20
<b>Canadiens pour une fiscalité équitable</b> Toby Sanger, directeur général	2021/03/11	21
<b>First Nations Major Projects Coalition</b> Niilo Edwards, directeur exécutif Sharleen Gale, présidente	2021/03/11	21
<b>National Trade Contractors Coalition of Canada</b> Sandra Skivsky, présidente	2021/03/11	21
<b>Syndicat canadien de la fonction publique</b> Robert Ramsay, agent de recherche principal Recherche Mathieu Vick, conseiller syndical - recherche SCFP-Québec	2021/03/11	21
<b>Université Queen's</b> M. Ryan Riordan, professeur agrégé Institute for Sustainable Finance	2021/03/11	21
<b>Banque de l'infrastructure du Canada</b> John Casola, chef des investissements Ehren Cory, président-directeur général	2021/03/23	22
<b>Bureau du directeur parlementaire du budget</b> Yves Giroux, directeur parlementaire du budget Nora Nahornick, analyste économique	2021/03/23	22

# DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents (réunions no 10) de la 44<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session et (réunions nos 18-22) de la 43<sup>e</sup> législature, 2<sup>e</sup> session est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,  
Peter Schiefke



Notre gouvernement s'est engagé à faire des investissements essentiels dans les infrastructures à travers le pays. Ces investissements sont indispensables alors que nous reconstruisons pour une meilleure future; ils permettront de créer de bons emplois, de faire croître notre économie, de créer des collectivités inclusives et de s'attaquer aux changements climatiques.

La Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) adopte une nouvelle approche qui a un impact direct sur la façon dont les infrastructures sont financées au Canada. En attirant des investisseurs du secteur privé et des investisseurs institutionnels vers des projets d'infrastructure d'intérêt public canadien, la BIC a attiré plus de 7,2 milliards de dollars et fait avancer les travaux sur 33 projets à travers le pays.

Dans son témoignage, M. Mark Romoff, président et chef de la direction du Conseil canadien pour les partenariats public-privé, a noté que la BIC possède l'expertise, l'expérience et les connaissances nécessaires à la réalisation de projets d'infrastructure:

*« The CIB has the expertise, and specialized knowledge that can prove invaluable to advancing and completing these infrastructure projects... »*

*The real benefit of the bank engaging in these projects is, in fact, to help de-risk those projects and to make them more attractive to private capital to partner with them in order to enable these larger, more complex projects to come to market. That's a very significant piece of the equation. »*

Qu'il s'agisse d'investissements dans l'énergie propre, dans les véhicules à émission neutre ou dans la large bande, la BIC fait des progrès considérables pour accélérer les investissements dans les infrastructures canadiennes.

### **Investissements dans les infrastructures**

Dans son témoignage devant le comité, M. Ryan Riordan, professeur agrégé à l'Institut des finances durables de l'Université Queen's, a indiqué: « ...the Canada Infrastructure Bank will be an effective avenue to encourage, and stimulate public-private partnerships as one of the many avenues to help mobilize private capital. »

Le projet du REM est le plus grand projet de transport en commun au Québec depuis plus de 50 ans; 680 000 de tonnes de gaz à effet de serre seront réduites sur 25 ans et il y aura 34 000 emplois.

L'investissement de 407 millions de dollars dans le projet d'irrigation de l'Alberta créera jusqu'à 6 800 emplois permanents directs et indirects et jusqu'à 1 280 emplois dans la construction. Il permettra également d'ouvrir environ 200 000 acres de terres agricoles plus productives. Ce projet a donné le coup d'envoi à la plus grande expansion de l'irrigation agricole de l'histoire de la province.

Les deux projets bénéficient d'un financement non gouvernemental important.

### **Infrastructure autochtone**

La Banque de l'infrastructure du Canada a pour objectif d'investir 1 milliard de dollars dans des projets d'infrastructure autochtones, en partenariat avec les communautés autochtones et au profit de celles-ci. Nous croyons qu'elles ont un rôle important à jouer pour soutenir les investissements dans

l'infrastructure autochtone et la banque fait des progrès importants pour atteindre ces objectifs en participant activement dans des projets comme le stockage d'énergie d'Oneida et la liaison hydrofibre de Kivalliq.

Le projet de stockage d'énergie par batterie d'Oneida est le plus grand projet de stockage de batterie au Canada et l'un des plus grands au monde. Fait important, il s'agit d'un partenariat entre une entreprise canadienne innovante et le *Six Nations of the Grand River Development Corporation*.

Le projet *Kivalliq Hydro-Fibre Link* prévoit la construction d'une nouvelle ligne de transmission de 150 mégawatts, longue de 1 200 kilomètres et dotée d'un câblage en fibre optique, qui sera acheminée du Manitoba au Nunavut. Ce projet apporte de l'hydroélectricité renouvelable, durable et fiable pour moderniser les systèmes d'électricité et potentiellement réduire la dépendance à la production d'énergie diesel tout en soutenant l'intérêt économique des peuples autochtones dans les communautés éloignées.

Le besoin d'investissements de la BIC dans les infrastructures autochtones a été identifié, notamment par Mme Tabatha Bull, présidente et directrice générale du Conseil canadien pour le commerce autochtone:

*« The inclusivity of CIB, their management of risk and willingness to pursue creative financial structures can help build out vital indigenous infrastructure. Additionally, CIB instills confidence needed in project financing to help dispel myths of indigenous investment risk, which should facilitate greater investment by private sector developers in future projects. »*

De plus, la chief Sharleen Gale, Présidente de la *First Nations Major Projects Coalition*, a soulevé: *« We see a role for the Canada Infrastructure Bank to play in filling a critical gap concerning capital access to first nations and all indigenous people. Access to capital at competitive rates is a barrier to achieving broad-based economic participation by indigenous people in major projects. »*

Ces projets sont d'excellents exemples de collaboration pour libérer le potentiel et faire avancer le processus de réconciliation.

## **Conclusion**

Nous sommes convaincus que la Banque de l'infrastructure du Canada est un instrument important dans la boîte à outils du gouvernement lorsqu'il s'agit de générer des investissements intelligents dans les infrastructures canadiennes. La BIC ne fournit pas de subventions et n'investit pas lorsque le secteur privé peut le faire seul. La Banque de l'infrastructure du Canada est plutôt une façon crédible de créer de l'infrastructure canadienne tout en tirant le maximum des fonds publics et d'attirer des capitaux privés pour construire davantage pour notre future.

Les Canadiens peuvent être assurés que chaque dollar public dépensé pour l'infrastructure permet de créer des emplois, d'attirer des investissements, de lutter contre les changements climatiques, de promouvoir l'équité sociale et de bâtir l'économie de l'avenir.



## **Opinion complémentaire du Bloc Québécois sur le rapport *La Banque de l'infrastructure du Canada***

Le 8 avril 2022

### **Introduction**

Tout d'abord, le Bloc Québécois salue les membres du Comité ainsi que le personnel de la Bibliothèque du Parlement pour le professionnalisme dont ils ont fait preuve et le travail qu'ils ont accompli au cours de cette étude et remercie tous les témoins et citoyens qui ont nourri le débat sur ce qui doit être fait de cette institution qu'est la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC).

Cependant, il est de l'avis du Bloc Québécois que le présent rapport a omis de répondre à une question centrale : que faire avec les sommes investies en infrastructure par le gouvernement fédéral, notamment par le biais de la BIC ?

### **Les infrastructures, une responsabilité du Québec, des provinces et des municipalités**

Alors que le gouvernement fédéral cherche à financer des infrastructures par le biais de la BIC, le présent rapport soulève une foule d'inquiétudes allant de la perte de contrôle de nos infrastructures collectives à un manque de transparence de la gestion de la BIC en passant par une efficacité douteuse de cet organisme. Ce ne sont pas les raisons valables qui manquent de vouloir fermer cette structure inutile.

Or, avant même de se demander comment le fédéral devrait financer les infrastructures, il devrait aller de soi d'établir à qui appartiennent les infrastructures publiques au Canada. Selon une

compilation de données de Statistiques Canada présentée sur le site du Plan Investir dans le Canada, près de 98 % de ces infrastructures appartiennent aux gouvernements du Québec, des provinces, des territoires et des municipalités. Seul un maigre 2,1 % est de propriété fédérale.

Ce constat remet en question le rôle du fédéral dans l'organisation et l'attribution des fonds en matière d'infrastructure.

Puisque les municipalités relèvent de la juridiction du Québec, il est de l'avis du Bloc Québécois que ces sommes devraient être transférées au Québec et aux provinces, et ce, sans conditions. Il est insensé qu'un gouvernement qui n'est pas propriétaire des infrastructures vienne dicter les conditions auxquelles des travaux peuvent être effectués dans ce domaine.

En effet, ce sont les propriétaires et les utilisateurs de ces infrastructures qui sont aptes à établir les priorités à ce sujet et ainsi gérer l'argent qui y est associé. Dans ce contexte, le gouvernement fédéral ne devrait pas chercher à imposer son agenda aux gouvernements et aux administrations responsables. Il semble clair dans les circonstances que les actions du gouvernement fédéral ne sont qu'un autre exemple du chantage qu'entraîne le déséquilibre fiscal qui existe entre le gouvernement fédéral et ceux du Québec et des provinces.

### **Le chantage du déséquilibre fiscal**

Ce déséquilibre permet à Ottawa d'amasser plus de revenus en impôts et en taxes que ce dont il a besoin pour accomplir les missions relevant de ses champs de compétence alors que le Québec et les provinces se retrouvent en manque de financement pour les activités dans leurs champs de compétences. Ainsi, le gouvernement fédéral se sert du fait qu'il prélève plus d'argent qu'il en a besoin pour se mêler de ce qui ne le regarde pas.

Cette situation est hautement problématique puisqu'elle revient à faire chanter le Québec et les provinces pour qu'ils puissent avoir accès à leur propre argent. Le tout nous plonge donc dans une compétition où le gouvernement fédéral va toujours imposer de plus en plus de conditions sur les fonds qu'il a en main.

À court terme, certaines conditions semblent louables, mais à long terme, plus le gouvernement fédéral va rajouter des conditions aux fonds qu'il transfère au Québec et aux provinces, plus il va entraver la capacité d'action et de planification de ces derniers. Le gouvernement fédéral vient donc attaquer l'autonomie existante du Québec et des provinces ce qui les empêche de se gouverner efficacement.

### **Régler le problème des fonds en infrastructure**

Ce qui nous ramène aux fonds concernant les infrastructures. La solution optimale pour le Québec à ce sujet restera toujours son indépendance pleine et totale par rapport au Canada. Ainsi, il aurait accès à 100 % des fonds émanant de sa population et de son territoire et serait en mesure de financer les infrastructures sans l'entrave des conditions du gouvernement fédéral.

D'ici à ce que le Canada sorte du Québec, il existe trois solutions :

La première est que le gouvernement fédéral mette fin au déséquilibre fiscal en abolissant ses programmes en matière d'infrastructure et en remettant les points d'imposition qui servent à les financer aux gouvernements du Québec, des provinces et des territoires. Cela permettrait de régler le problème et de donner aux gouvernements responsables des infrastructures la flexibilité nécessaire pour les gérer efficacement.

La seconde option est de transférer en bloc, chaque année, l'ensemble des sommes en infrastructure au Québec, aux provinces et aux territoires. Cette solution paraît intéressante, mais elle maintiendrait la menace constante que le gouvernement fédéral puisse reprendre ces sommes et leur imposer des conditions néfastes.

La troisième option est de calquer l'ensemble des fonds en infrastructure sur le *Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec*. Il s'agit du seul programme venant du fédéral que le Québec et les municipalités trouvent réellement efficace. Pour cause, celui-ci est le seul programme sur le sujet qui est à la fois prévisible et pratiquement sans condition. Les sommes sont transférées en bloc au Québec qui s'occupe par la suite de les répartir aux municipalités en fonction de leur population. Les seuls problèmes que voient les municipalités dans ce programme sont les récentes modifications que le gouvernement fédéral y a apportées en y ajoutant des conditions. Ce programme pourrait donc faire figure d'inspiration pour le gouvernement fédéral pour l'ensemble des sommes dédiés aux infrastructures afin d'atténuer son ingérence dans ce qui ne relève pas de lui.

### **Conclusion**

Finalement, le présent rapport néglige de creuser la question du déséquilibre fiscal et de ses conséquences sur les investissements en infrastructures et de proposer des solutions pour y remédier. Si cet enjeu avait été soulevé, nous aurions rapidement constaté que le gouvernement fédéral aurait avantage à ne pas se mêler de ce qui ne le concerne pas. Cette position lui éviterait de s'humilier avec des institutions dysfonctionnelles comme la BIC.

### **Recommandations du Bloc Québécois**

Que le gouvernement du Canada transfère les points d'imposition finançant les infrastructures au Québec et aux provinces.

À défaut, que le gouvernement du Canada transfère sans condition au Québec et aux provinces les fonds liés aux infrastructures.



## **RAPPORT COMPLÉMENTAIRE DU NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE DU CANADA**

### *La Banque de l'infrastructure du Canada*

Le Nouveau Parti démocratique appuie les conclusions et les recommandations du rapport majoritaire, qui décrivent en détail les manquements de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC), que ce soient son manque d'efficacité dans la réalisation de projets, les problèmes qu'engendre la participation du secteur privé à la construction d'infrastructures publiques, le défaut de tenir compte des besoins des collectivités dans ses décisions de financement et les lacunes sur le plan des coûts et de la transparence. C'est la raison pour laquelle le NPD appuie la recommandation d'abolir la Banque dans sa forme actuelle.

Cette opinion complémentaire vise à mettre en lumière d'autres témoignages présentés dans le cadre de l'étude qui révèlent que ces problèmes proviennent du mandat central de la Banque et qu'il sera impossible de les éradiquer sans une réforme en profondeur. En particulier, la sélection des projets pour attirer les investissements privés et le fonctionnement essentiellement axé sur le profit des infrastructures achevées sont au cœur de la mission de privatisation de la Banque et brident fortement sa capacité de servir l'intérêt public. De plus, cette opinion complémentaire fait valoir qu'en appuyant le projet de loi C-245, le gouvernement pourrait mieux adapter le mandat et les activités de la Banque au bien commun et aux intérêts des collectivités autochtones et du Nord.

La création de la BIC avait été annoncée dans l'Énoncé économique de l'automne 2016. À l'époque, le gouvernement fédéral avait présenté la Banque comme un outil grâce auquel le financement public des infrastructures permettrait d'attirer des investissements privés dans les projets. Le ministre des Finances en exercice, Bill Morneau, et le premier ministre avaient promis que chaque dollar d'investissement fédéral permettrait d'aller chercher jusqu'à 11 \$ dans le secteur privé.

La Banque offrait assurément un moyen possible de remédier au déficit infrastructurel croissant du Canada – un problème réel et pressant à cause duquel les collectivités ne disposent pas des outils dont elles ont besoin pour bâtir des milieux de vie sains et durables dans le contexte de la crise climatique, des inégalités de richesse et de la hausse du coût de la vie.

Amplement dotée de 35 milliards de dollars en fonds fédéraux, la BIC avait les moyens de réduire le fossé des infrastructures et de concrétiser des projets créateurs d'emplois qui améliorent les collectivités. Or, quatre ans après sa création, en octobre 2020, quand le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a adopté une motion du député néo-démocrate Taylor Bachrach concernant la réalisation d'une étude sur la Banque, elle était loin d'avoir rempli ses promesses. À cette époque, la Banque n'avait annoncé qu'une poignée de projets et un seul, le Réseau express métropolitain (REM) à Montréal, avait

reçu du financement et été mis en chantier. Cofinancé par le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec, le projet n'avait pas su attirer les investissements du secteur privé que le gouvernement fédéral avait fait miroiter.

Pendant l'étude du Comité, de nombreux témoins ont relaté par le menu les nombreux ratés de la Banque dans l'exécution de son mandat. Le directeur parlementaire du budget (DPB) Yves Giroux a présenté la récente analyse que son bureau a effectuée des engagements financiers de la Banque à ce jour. Elle a montré que seulement 3 % de l'engagement de capital de 35 milliards de dollars de la Banque avait été débloqué et que la Banque n'était pas en voie d'atteindre les objectifs qu'elle s'était elle-même fixés. Une analyse de suivi effectuée par le DPB a confirmé que la Banque n'atteindra probablement pas ses objectifs de dépenses et que l'écart prévu se chiffrera à 19 milliards de dollars<sup>1</sup>.

La constatation la plus frustrante de l'analyse du DPB concernait peut-être le processus de sélection des projets par la Banque. En date de la comparution de M. Giroux, la BIC avait reçu 420 propositions de projet, mais s'était engagée publiquement envers seulement 13 d'entre eux. Fait alarmant, il a constaté que la Banque avait rejeté ou écarté 82 % des projets soumis. La plupart ont été éliminés à la présélection parce qu'ils n'étaient pas dans le bon secteur ou parce que leur envergure n'a pas été jugée suffisante. Comme l'indique le grand nombre des propositions, les collectivités ont manifestement des besoins d'infrastructures qui nécessitent une participation financière du gouvernement fédéral. Cependant, l'obsession dogmatique des mégaprojets et des investissements du secteur privé amène la Banque à rejeter la plupart des propositions.

Les constatations du DPB rejoignent un thème préoccupant qui ressort des témoignages entendus par le Comité : la Banque de l'infrastructure du Canada privilégie la privatisation au détriment du bien public. Les néo-démocrates continuent de craindre le résultat probable d'une telle approche, soit que les collectivités rurales, éloignées et autochtones soient oubliées au profit des régions du pays qui offrent les rendements les plus élevés aux investisseurs privés.

C'était là un fil conducteur des témoignages de la part notamment des Canadiens pour une fiscalité équitable, du Syndicat canadien de la fonction publique et du Conseil des Canadiens, qui ont tous soutenu que les partenariats public-privé – et plus particulièrement ceux où l'exploitant privé perçoit des frais d'utilisation – soulèvent foncièrement des questions sur la sélection des projets. Les témoins ont demandé si les Canadiens peuvent avoir confiance que les projets d'infrastructure sont financés parce qu'ils servent l'intérêt public et non parce qu'ils offrent les meilleurs rendements aux investisseurs privés dont le principal souci est la rentabilité.

La professeure Heather Whiteside a évoqué des propos très inquiétants du PDG de la Banque de l'infrastructure du Canada, qui a dit, en réponse aux critiques concernant les

---

<sup>1</sup> Bureau du directeur parlementaire du budget, *Banque de l'infrastructure du Canada – Perspectives des dépenses*, 28 avril 2021, <https://distribution-a617274656661637473.pbo-dpb.ca/be56a0b86f380ae30a99aa6cb28d2ae03b44e59b13df8b5fb6c3996dd9e58f7a>.

retards dans le financement, qu'il « rechercherait plus activement des partenaires plutôt que d'attendre qu'on lui fasse des propositions ». Il a ajouté qu'à cette fin, il comptait « procéder à rebours en commençant par les marchés ». Comme l'a fait remarquer M<sup>me</sup> Whiteside, une telle approche inverserait la relation d'approvisionnement en faisant passer les intérêts financiers d'éventuels investisseurs privés dans la sélection de projets avant les besoins de la population canadienne. M. Sanger, de l'organisme Canadiens pour une fiscalité équitable, a exprimé une préoccupation semblable :

[La Banque de l'infrastructure du Canada] devrait mettre l'accent sur ses priorités et sur celles des Canadiens de cette façon, et non sur les priorités d'un financier privé ou d'une entreprise quelconque. Autrement, il n'est question que de tirer le maximum de profits, et ce n'est pas ce dont nous avons besoin dans notre société à l'heure actuelle. Il y a de plus en plus d'inégalités et une crise climatique.

Des témoins ont souligné que certains des projets que la Banque a financés jusqu'à présent ont soulevé des questions du point de vue de l'intérêt public. L'exemple qui a été cité le plus souvent est peut-être le projet d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées du canton de Mapleton, un engagement de 20 millions de dollars de la part de la Banque qui a été annulé par la suite par le conseil de Mapleton. Malgré le triste bilan de l'Ontario en ce qui a trait à la privatisation de l'approvisionnement en eau, les responsables de la Banque de l'infrastructure du Canada avaient salué le projet de Mapleton en tant que projet pilote modèle de la privatisation des services municipaux d'approvisionnement en eau dans des collectivités partout au Canada<sup>2</sup>. M. Robert Ramsay, du Syndicat canadien de la fonction publique, a parlé des leçons à tirer de ce projet :

Mais le modèle de la BIC, tel qu'il a été déployé à Mapleton, s'est révélé inadapté au contexte. Le rythme de lancement du projet, les consultations juridiques et la négociation des contrats ont coûté très cher à la municipalité, qui a dépensé des centaines de milliers de dollars pour finalement se retrouver sans projet. [I]ls se sont rendu compte qu'il leur en coûterait moins cher de le faire eux-mêmes parce qu'ils pourraient le financer à des taux beaucoup moins élevés. À mon avis, ce serait le cas pour les petites municipalités du pays [...]

Non seulement la Banque ne tient pas compte des besoins d'infrastructure des collectivités, mais en plus, selon plusieurs témoins, son mandat de privatisation et sa préférence pour les partenariats public-privé représentent une méthode foncièrement inefficace de financement des infrastructures. D'autre part, le facteur multiplicateur s'est révélé totalement inexact et d'ailleurs, des témoins ont fait remarquer qu'un financement privé est en grande partie inutile du fait que les entités gouvernementales ont accès à un financement à faible coût.

Le recours par la Banque à des partenariats public-privé, surtout avec du financement privé, coûtera probablement plus cher aux Canadiens à long terme. En effet, lorsque l'exploitation d'infrastructures publiques est confiée à des sociétés privées dans le cadre de contrats à long terme, les investisseurs doivent rentrer dans leurs frais et

---

<sup>2</sup> Banque de l'infrastructure du Canada, *Rapport annuel 2019-2020*, <https://drdrc6dlee0yd.cloudfront.net/files/documents/reports/fr/Rapport-annuel-2019-20.pdf>.

réaliser un bénéfice en augmentant les frais d'utilisation sous forme de péages, de frais de transport ou de factures de services publics. Plutôt que d'utiliser les recettes publiques pour construire les infrastructures dont les collectivités ont besoin, ce gouvernement a opté pour un modèle qui profite aux riches investisseurs et fait payer la note aux Canadiens ordinaires, qu'ils en aient les moyens ou non. Comme l'a déclaré M. Sanger :

L'unique raison d'être des PPP est de permettre un financement hors bilan et de donner au secteur financier des possibilités lucratives d'investissement à faible risque, aux frais des contribuables pour des décennies à venir. Si ces projets étaient réellement privatisés, nous nous retrouverions sans aucun doute avec une infrastructure vraiment inadéquate [...]

Pendant les audiences du Comité, des témoins ont maintes fois cité des études d'experts canadiens et étrangers selon lesquelles le modèle de l'investissement privé est une méthode coûteuse et inefficace de financement des infrastructures. Ils ont mentionné en particulier une étude de la vérificatrice générale de l'Ontario qui a démontré que les projets d'infrastructure à financement public-privé comportaient des coûts réels plus élevés que les projets réalisés selon une formule traditionnelle.

Dans l'ensemble, il ressort nettement de l'étude du Comité que, au-delà des retards et des inefficacités de la Banque de l'infrastructure du Canada, son mandat central consistant à construire de grands projets avec la participation du secteur privé est foncièrement problématique. Il amène à se demander si les projets sont réalisés dans l'intérêt public et il impose des coûts supérieurs à long terme aux Canadiens, qui doivent rembourser les investissements de riches financiers. Compte tenu de la gravité de ces défauts, le gouvernement doit soit procéder à une réforme en profondeur de la Banque ou l'abolir tout simplement.

Heureusement, les néo-démocrates ont proposé des solutions pour mettre la BIC dans la bonne voie afin qu'elle remplisse ses promesses en répondant aux besoins d'infrastructure des collectivités tout en favorisant l'atténuation des changements climatiques et l'adaptation à leurs répercussions, au lieu de financer les intérêts d'investisseurs bien nantis. En particulier, le projet de loi C-245 de la députée Niki Ashton, Loi modifiant la Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada, permettrait de régler un certain nombre de problèmes comme ceux relevés pendant l'étude du Comité. Ainsi, il supprimerait l'élément de privatisation du mandat de la Banque, accorderait la priorité aux projets dans les collectivités autochtones et du Nord et modifierait la structure du conseil d'administration de la Banque.

En modifiant le mandat de la Banque de manière à supprimer la mention de la recherche d'investissements privés et de la rentabilité des projets d'infrastructure, le projet de loi C-245 permettrait à la Banque de financer des projets d'infrastructure dans des collectivités que le gouvernement fédéral a longtemps négligées et de travailler véritablement dans l'intérêt de l'ensemble des Canadiens. De même, en accordant la priorité aux collectivités autochtones et du Nord, ces mesures législatives garantiraient que la Banque mette l'accent sur les collectivités ayant les plus grands besoins infrastructurels. La restructuration du conseil d'administration de la Banque afin

d'inclure des représentants des Premières Nations, des Métis et des Inuits constituerait également une réforme indispensable. Le gouvernement doit reconnaître que le plus grand déficit d'infrastructures dans ce pays se trouve dans ces collectivités et qu'il est inconcevable en 2022, à l'ère de la réconciliation, que ces populations n'aient pas leur mot à dire sur l'aménagement de leur territoire.

Il a beaucoup été question pendant les audiences du Comité du manque de transparence de la BIC. Des témoins ont mentionné le refus de la Banque de fournir tous les documents demandés au DPB et de donner des séances d'information au Parlement. Les néo-démocrates considèrent que la Banque, par l'entremise du ministre compétent, doit assurer une transparence adéquate en présentant chaque année des renseignements aux parlementaires.

Les néo-démocrates exhortent tous les parlementaires à appuyer le projet de loi C-245 afin d'éviter la dissolution de la Banque. À défaut d'une réforme en profondeur de la Banque pour remédier aux préoccupations cernées dans cette étude, le gouvernement n'aurait d'autre choix que de l'abolir.

