

La privatisation à l'oeuvre

Mathieu Vick

Number 787, November–December 2016

La trahison des élites — austérité, évasion fiscale et privatisation au Québec

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/83785ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Centre justice et foi

ISSN

0034-3781 (print)

1929-3097 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Vick, M. (2016). La privatisation à l'oeuvre. *Relations*, (787), 20–21.

LA PRIVATISATION À L'ŒUVRE

Le projet du Réseau électrique métropolitain offre un nouvel exemple de la logique de privatisation qui se déploie toujours au Québec, au profit d'investisseurs qui ne sont pas guidés par l'intérêt public.

Mathieu Vick

L'auteur est chercheur pour le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) au Québec

Depuis des années, une des principales visées du programme néolibéral appliqué au Québec et un peu partout dans le monde – à savoir la privatisation d'infrastructures et

de services publics – se concrétise de plus en plus, malgré l'opposition des populations et les résultats déplorables et documentés¹ de ce modèle.

Au Québec, les échecs répétés des partenariats public-privé (PPP) – une forme de privatisation – en sont de bons exemples. Pensons à l'îlot Voyageur à Montréal, aux fraudes colossales liées à la réalisation du Centre universitaire de santé McGill, au coût plus élevé du Centre hospitalier de l'Université de Montréal en raison de sa réalisation en PPP, pour ne nommer que ceux-là. Mais malgré cela, le gouvernement québécois est présentement à deux pas de privatiser, cette fois, une partie du réseau de transport collectif de Montréal, à travers le projet du Réseau électrique métropolitain (REM).

Le Réseau électrique métropolitain

La réalisation du REM se fait actuellement par l'entremise d'une forme de PPP avec la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ). Ce projet de transport en commun est conçu par CDPQ Infra, la filiale de la Caisse en matière d'infrastructure, qui fonctionne de façon très indépendante, quasi comme une entité privée. Automatisé et électrifié, le réseau de 67 kilomètres compterait 24 stations, dont 12 nouvelles, et relierait le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest de l'île, la Rive-Nord et l'aéroport Montréal-Trudeau. Après des décennies de sous-financement du réseau public – une méthode éprouvée pour entraîner la dégradation d'un service public et favoriser sa privatisation –, on passe ainsi à l'étape suivante : léguer à un investisseur indépendant le contrôle de services et d'infrastructures liées au transport collectif métropolitain. Qui plus est, on accélère le démantèlement du réseau public en cédant à CDPQ Infra deux infrastructures-clés du réseau public : la ligne Deux-Montagnes, soit le tracé le plus rentable du réseau



Alain Reno, *Propriété privée*, 2016

de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), et le tunnel du Mont-Royal, l'épine dorsale du réseau ferroviaire de la métropole.

Invokant le caractère « public » de la CDPQ, on essaie de berner la population en parlant d'un partenariat « public-public » ; mais ce projet privatise de facto la planification, le financement, l'exploitation et l'entretien d'une partie du réseau de transport en commun de la région métropolitaine. Le choix des tracés, des technologies et des fournisseurs n'est plus motivé par l'intérêt général et les besoins des usagers – comme c'est le cas lorsqu'on respecte les principes fondamentaux du service public –, mais bien par la quête de profits de CDPQ Infra.

L'entente entre le gouvernement du Québec et la Caisse montre de façon très explicite que l'objectif n'est pas d'assurer un accès à des services de transport en commun efficaces, mais bien de « procurer à la Caisse des rendements commerciaux pour ses déposants² ». Certes, ces déposants regroupent plusieurs fonds à vocation publique (le Fonds des générations, par exemple), mais la majorité d'entre eux sont des fonds de travailleurs – incluant le Régime des rentes du Québec. Les profits de CDPQ Infra profitent ainsi aux personnes ayant cotisé à ces fonds, mais pas à tous les Québécois, contrairement aux profits de la Société des alcools du Québec ou d'Hydro-Québec, par exemple, qui contribuent aux services et programmes publics.

Aussi, on peut se questionner sur le choix de la technologie du SkyTrain (un train automatisé sans chauffeur), qui coûte très cher car elle nécessite, entre autres, beaucoup de béton. Ce choix a-t-il été fait dans l'intérêt des usagers ou vise-t-il plutôt à faire fructifier les investissements de la Caisse dans Bombardier, qui fabrique ce type de trains, et dans la cimenterie de Port-Daniel ? Et que penser de l'idée de confier le projet du REM



à un maître d'œuvre indépendant plutôt qu'au secteur public, cela à peine quelques années après que la commission Charbonneau ait déclaré que l'expertise interne est un rempart efficace contre la collusion ?

Par ailleurs, la Caisse de dépôt sait très bien que le transport en commun est déficitaire partout en Amérique du Nord. À Montréal, par exemple, les services de la Société de transport de Montréal (STM) s'autofinancent à environ 50%, alors que ce ratio chute à près de 20% dans le cas de l'ensemble des lignes de train de l'AMT ; le reste du financement provient donc des municipalités et des subventions gouvernementales. C'est pourquoi la Caisse a demandé au gouvernement des concessions additionnelles afin d'assurer le rendement recherché. Quelles sont-elles ? Par exemple, le projet de loi 38, *Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec*, modifie la *Loi sur les infrastructures publiques* et la *Loi sur la fiscalité municipale* afin que toute infrastructure liée au transport en commun

« et les terrains qui constituent leur assiette » soient exemptés des taxes municipales et scolaires, une source pourtant importante de revenus pour les villes. Le projet de loi 106 concernant la mise en œuvre de la Politique énergétique 2030 et modifiant diverses dispositions législatives, quant à lui, permet à Hydro-Québec de fournir de l'aide et des installations au projet du REM, ce qui s'apparente à une subvention publique cachée pour en assurer la rentabilité. Par ailleurs, en accordant à CDPQ Infra le contrôle et l'accès unique au tunnel du Mont-Royal, on met en péril plusieurs projets d'envergure, dont un lien Montréal-Trois-Rivières-Québec³, et on menace la survie du train de Mascouche, dont les passagers devront dorénavant faire une correspondance additionnelle via le REM pour se rendre au centre-ville.

Le coût réel du projet du REM semble donc bien plus élevé que les 5,5 milliards de dollars annoncés. Sachant que ce projet ne contribuera pas à réduire les gaz à effet de serre⁴, qu'il ne comprend qu'une seule connexion au métro et qu'un autre choix de technologie, moins coûteux, pourrait permettre de construire un nombre considérable de stations supplémentaires, le moins qu'on puisse dire c'est que ce n'est pas l'intérêt du public qui prime. L'emprise qu'ont sur le gouvernement l'idéologie néolibérale et les grandes entreprises est évidemment en cause, de même que la dynamique induite par les traités de libre-échange actuellement négociés par le Canada.

Des investisseurs en quête de profits

CDPQ Infra est certes une entité publique, mais c'est un investisseur qui cherche des occasions d'affaire lucratives et se comporte à plusieurs égards comme les joueurs du secteur privé. Pour faire des profits, ceux-ci ont besoin, ici comme ailleurs, que les États cessent de privilégier le service, l'expertise

et le financement publics. Les accords de libre-échange actuellement négociés par le Canada sont conçus pour leur ouvrir des marchés, affaiblir – voire abolir – des réglementations vues comme des obstacles à leurs profits et protéger leurs investissements. Si on privatise en tout ou en partie des services – les services d'entretien du REM par exemple – et que cette décision s'avère mauvaise, les clauses à « effet cliquet » que ces accords contiennent, s'ils entrent en vigueur, s'appliqueront, rendant quasi impossible un retour au service public, le gouvernement concerné s'exposant à de trop coûteuses poursuites.

En outre, l'intérêt premier des multinationales européennes, dans le cas de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne, repose sur les contrats publics provinciaux et municipaux, qui sont pour la première fois inclus dans l'accord. Les seuils au-dessus desquels les contrats devront leur être ouverts tournent autour de 300 000 dollars pour les contrats de service, et autour de 8 millions de dollars pour les contrats de construction. De plus, pour ce qui est des contrats lucratifs liés au matériel roulant pour le transport en commun, les règles assurant un pourcentage de contenu local ont été éliminées dans toutes les provinces sauf le Québec et l'Ontario, où elles ont tout de même été affaiblies. Ainsi, alors que dans le passé certains appels d'offre québécois

Invoquant le caractère « public » de la CDPQ, on essaie de berner la population en parlant d'un partenariat « public-public » ; mais ce projet privatise de facto la planification, le financement, l'exploitation et l'entretien d'une partie du réseau de transport en commun.

demandaient jusqu'à 60% de contenu local pour favoriser les emplois d'ici, la nouvelle norme ne permettra pas de dépasser 25%. Encore une victoire pour les multinationales au détriment de l'économie locale.

Heureusement, l'opposition au libre-échange prend de l'ampleur, surtout en Europe et aux États-Unis. La mobilisation devrait s'intensifier ici aussi, tout comme la réflexion sur le rôle de ces investisseurs, incluant la Caisse de dépôt, à qui on donne à tort une mainmise sur nos services publics. Seule une nouvelle approche économique misant sur le renforcement et l'expansion des services publics nous permettra de réduire les inégalités, tout en assurant la transition vers une économie durable. ☺

1. Voir le bulletin bimensuel *Privatization Watch* de l'Internationale des Services Publics, disponible en ligne en français au <world-psi.org>.

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

3. Lire Rémi Guertin et Jacques Vendersleyen, « Le REM aggravera-t-il la fracture Montréal-régions? », *Le Devoir*, 9 juillet 2016.

4. Voir le site <transportdurable.org>.