

Budget de 2009 :
La crise économique, les PPP et les
municipalités

Service des politiques sociales et économiques
Congrès du travail du Canada
Le 13 mars 2009



Congrès du travail du Canada

Canadian Labour Congress

Budget de 2009 :

La crise économique, les PPP et les municipalités

Service des politiques sociales et économiques

Congrès du travail du Canada

Le 13 mars 2009

I. Principaux points :

- Dans le budget de 2009, le gouvernement conservateur a annoncé une aide restreinte au financement de l'infrastructure aux fins d'un éventail de projets municipaux, provinciaux, fédéraux et des premières nations.
- Il est temps que le gouvernement révise soigneusement le modèle du partenariat public-privé (PPP) qu'il met de l'avant depuis le budget de 2007.
- Le modèle « traditionnel » de développement de l'infrastructure est tel que le secteur privé conçoit et réalise le projet tandis que les gouvernements financent, entretiennent et exploitent l'infrastructure. Les partenariats public-privé (PPP) permettent au secteur privé de financer, construire et exploiter les infrastructures publiques.
- Les lacunes des PPP ont été amplifiées par l'absence de crédit et la crise financière mondiale. Selon des analystes du secteur privé, les PPP « ne pourront pas optimiser les ressources, répondre au critère du prix abordable ou même terminer le financement ».
- C'est très inquiétant car les gouvernements canadiens ne peuvent pas se permettre, afin de maintenir des emplois et des revenus, de perdre du temps dans la préparation des projets d'infrastructure.
- Le gouvernement du Canada devrait appuyer les projets d'infrastructure publique qui permettront d'obtenir des résultats rapidement et de façon économique. Il devrait choisir les projets d'infrastructure qui sont transparents, qui comportent une reddition de comptes et qui sont contrôlés de façon démocratique dans les communautés auxquelles ils serviront.

II. Historique

Dans le budget de 2009, le gouvernement conservateur a annoncé une aide au financement de l'infrastructure aux fins d'un éventail de projets municipaux, provinciaux, fédéraux et des premières nations. Les Conservateurs sont en train de déterminer les critères d'évaluation des projets proposés.

Les projets d'infrastructure « traditionnels » sont fondés sur l'hypothèse selon laquelle le secteur privé conçoit et réalise le projet tandis que les gouvernements financent, entretiennent et exploitent l'infrastructure. Les partenariats public-privé (PPP) sont censés faire assumer au secteur privé les risques de financement, de mise en œuvre et d'exploitation des projets d'infrastructure publique. Après 30 années ou plus, le projet est repris en main par le secteur public.

La crise économique est telle que les institutions financières ne prêtent pas d'argent aux consortiums privés d'infrastructure ou retardent leurs décisions. Les lacunes des PPP ont été amplifiées par l'absence de crédit et la crise financière mondiale.

Un important moyen par lequel le gouvernement peut renforcer l'économie canadienne en ces temps de crise économique consiste à appuyer l'investissement dans l'infrastructure. Parce que les gouvernements fédéraux ont décidé de réduire les impôts au cours des années où il y avait un « excédent » budgétaire, les municipalités ne sont guère en mesure de faire face à la profonde crise économique actuelle. Il y a maintenant lieu de procéder à d'importants réinvestissements pour aider les communautés, réduire le chômage et faire diminuer l'inégalité.

Dans le monde entier, les gouvernements cherchent des moyens d'empêcher la crise économique actuelle d'empirer. La plupart des pays les plus riches s'efforcent d'injecter l'équivalent de 2% du PIB en dépenses publiques dans leur économie. Le gouvernement du Canada accuse un retard et a décidé qu'il suffit d'une combinaison de réductions d'impôt et de dépenses correspondant à 1% du PIB.

Il y a deux ans, le gouvernement fédéral conservateur a décidé de créer une nouvelle société d'État appelée PPP Canada Inc. Ce nouvel organisme a été chargé de créer des partenariats public-privé (PPP) dans l'ensemble du pays. Les documents budgétaires de 2007 indiquaient qu'il faudrait prouver que l'option du PPP a été « pleinement envisagée » aux fins de tous les grands projets réalisés en vertu du Fonds Chantiers Canada.¹

Depuis le début de la crise économique, l'incapacité des consortiums privés d'obtenir un financement stable a neutralisé l'un des principaux arguments en faveur des PPP. Comme l'a indiqué l'agence d'évaluation du crédit Moody's dans son *Report on Canadian PPPs* de janvier 2009, « il se peut que les projets en PPP soient de plus en plus incapables d'optimiser les ressources, de répondre au critère du prix abordable ou même de terminer leur financement ».

Un des exemples les plus récents est l'échec du projet de la Colombie-Britannique de rebâtir le pont Port Mann grâce à un partenariat public-privé parce que la banque d'investissement australienne qui appuyait le projet n'a pas pu le financer. La Colombie-Britannique devra donc assumer le risque et financer la construction du pont à 10 voies mais la banque d'investissement continuera d'en tirer des avantages parce qu'elle fournira « des services consultatifs sur des sujets comprenant le financement et le péage ».

Le gouvernement du Canada doit s'assurer que le modèle du PPP ne nuise pas à la stimulation efficace de l'économie. L'utilisation des fonds affectés aux programmes d'infrastructure nouveaux ou en cours ne devrait pas être assujettie à des PPP. Tous les investissements dans l'infrastructure, y compris ceux qui sont effectués dans le cadre du Fonds Chantiers Canada, devraient être soustraits aux PPP.

Les sommes affectées au Fonds des PPP devraient être unies à celles qui sont affectées au Fonds Chantiers Canada. PPP Canada Inc. devrait être fermée et ses ressources de fonctionnement devraient être réaffectées. Le gouvernement du Canada devrait plutôt appuyer des projets d'infrastructure publique permettant d'obtenir des résultats rapidement et de manière économique. De plus, il devrait reconsidérer la valeur des projets d'infrastructure qui sont

transparents, qui comportent une reddition de comptes et qui sont contrôlés de façon démocratique dans les communautés auxquelles ils serviront.

En ces temps de crise économique, les PPP ne peuvent pas permettre de réaliser les projets d'infrastructure plus rapidement ou à moins de frais pour les contribuables. Le gouvernement fédéral conservateur ne devrait pas retarder ou compromettre ces projets en optant pour le modèle de financement et d'exploitation des PPP. C'est un sujet d'inquiétude important actuellement car les gouvernements canadiens ne peuvent pas se permettre, afin de maintenir des emplois et des revenus, de perdre du temps dans la préparation des projets d'infrastructure.

III. Analyse

Dans le budget de 2009, le gouvernement conservateur a annoncé une aide au financement de l'infrastructure aux fins d'un éventail de projets municipaux, provinciaux, fédéraux et des premières nations. Les Conservateurs sont en train de déterminer les critères d'évaluation des projets proposés. Il est temps que le gouvernement révise soigneusement le modèle du partenariat public-privé (PPP) qu'il met de l'avant depuis le budget de 2007. Depuis la dernière partie de l'année dernière, les preuves de l'inefficacité du modèle du PPP augmentent. Les lacunes des PPP ont été amplifiées par l'absence de crédit et la crise financière mondiale.

Depuis la dernière partie de l'année dernière, on voit augmenter rapidement les preuves selon lesquelles le modèle du PPP ne constitue pas comme promis une solution économique crédible pour le secteur public. Il n'y a pas vraiment de transfert de risque au partenaire privé dans le cadre d'un PPP et le secteur public continue de payer des coûts plus élevés. Les lacunes des PPP ont été amplifiées par les pressions que comporte la crise financière mondiale.

La Fédération canadienne des municipalités s'inquiète des retards qu'impose l'examen des possibilités de PPP à la réalisation des projets proposés. Le Syndicat canadien de la fonction publique a indiqué dans son analyse du budget ses craintes au sujet de l'absence de financement des municipalités et

des retards d'affectation des fonds annoncés. Les institutions financières ne prêtent pas aux consortiums privés d'infrastructure ou retardent leurs décisions. En fin de compte, les gouvernements devront prendre en main les projets si leurs exploitants échouent.

Crise économique et risque des PPP

La crise économique actuelle a indiqué à quel point le modèle du PPP est risqué. Comme l'a indiqué l'agence d'évaluation du crédit Moody's dans son *Report on Canadian PPPs* de janvier 2009, « il se peut que les projets en PPP soient de plus en plus incapables d'optimiser les ressources, de répondre au critère du prix abordable ou même de terminer leur financement ».²

Ce dont Moody's s'inquiète le plus, c'est du risque que comportent les PPP aux stades du financement et de la construction. Pour le moment, les gouvernements sont les seuls à avoir la capacité d'emprunter. Moody's prévoit que le modèle du PPP ne peut être sauvé que si les gouvernements accordent des subventions, participent à la dette ou à l'actif et partagent le risque.

Des observateurs financiers d'Ernst & Young signalent que « les marchés des obligations d'infrastructure sont fermés à toutes fins pratiques ». Il s'ensuit que l'actuel manque d'options de financement privé « ajoute des délais et des risques aux procédures de passation des marchés publics ».³ C'est un énorme élément de passif en ces temps où les gouvernements canadiens ne peuvent pas se permettre de perdre du temps dans la préparation des projets d'infrastructure. Les analystes concluent que les gouvernements seront appelés à assurer le financement et à assumer une plus grande partie du risque. Daniel Roth, directeur principal du programme consultatif sur l'infrastructure d'Ernst & Young, exprime clairement l'hypothèse suivante :

Si les choses tournent très mal pour le partenaire privé, l'actif reviendrait au gouvernement et le service public continuerait probablement d'être fourni d'une manière ou d'une autre.⁴

Nous devons donc nous demander quelle est la valeur des partenariats public-privé pour la société. Ils ne peuvent pas assurer une construction plus rapide ou à moindre coût pour les contribuables. Ils ne peuvent pas assurer un crédit du secteur privé. Et le gouvernement sera appelé à prendre le projet en main si l'exploitant échoue.

Besoin d'investissement dans l'infrastructure publique

Un important moyen par lequel le gouvernement peut renforcer l'économie canadienne en ces temps de crise économique consiste à appuyer l'investissement dans l'infrastructure. Il coûterait 12 milliards de dollars par année pour les dix prochaines années de réparer l'infrastructure municipale en ruines du Canada. Pour satisfaire aux besoins excédentaires en transports en commun des communautés, il faudrait affecter 8 milliards de dollars supplémentaires chaque année pendant cinq ans.⁵ Les hôpitaux, les garderies, les écoles et les autres institutions publiques ont besoin d'une aide financière considérable pour moderniser leur infrastructure matérielle. Parce que les gouvernements fédéraux ont décidé de réduire les impôts au cours des années où il y avait un « excédent » budgétaire, les municipalités ne sont guère en mesure de faire face à la profonde crise économique actuelle. Il y a maintenant lieu de procéder à d'importants réinvestissements pour aider les communautés, réduire le chômage et faire diminuer l'inégalité.

La Fédération canadienne des municipalités indique qu'il y a des centaines de projets d'infrastructure qui sont prêts à démarrer au Canada.⁶ Ces projets comprennent les suivants :

- 386 projets ayant trait à l'eau et aux eaux usées (plus de 30 000 emplois)
- 144 projets ayant trait aux transports en commun (plus de 86 000 emplois)
- 362 projets ayant trait à des routes et à des ponts (plus de 23 000 emplois).

Vers la fin de l'année dernière, le gouvernement conservateur a failli être renversé par l'opposition au fait qu'il faisait comme si de rien n'était à l'égard de la crise frappant l'économie mondiale. Le gouvernement a accru légèrement

le financement dans le budget de février 2009 mais il a maintenu son engagement à soutenir le modèle infructueux des marchés non réglementés et des dépenses publiques restreintes.

Dans le monde entier, les gouvernements cherchent des moyens d'empêcher la crise économique actuelle d'empirer. La plupart des pays les plus riches s'efforcent d'injecter l'équivalent de 2% du PIB en dépenses publiques dans leur économie. Le gouvernement du Canada accuse un retard et a décidé qu'il suffit d'une combinaison de réductions d'impôt et de dépenses correspondant à 1% du PIB.⁷ Même la Banque TD désapprouve cette approche :

Les dépenses publiques comportent plus de stimulation économique que les autres formes de stimulants telles que la réduction de la TPS car elles comportent moins de fuite. Quand on renonce à un dollar de recettes publiques en réduisant la taxe de vente, une grande partie de ce dollar sert à acheter des produits importés, s'il est même vrai que cela accroît les dépenses de consommation. Dans un même ordre d'idées, le contribuable peut économiser une partie du montant de toute réduction de son impôt sur le revenu.⁸

D'une part, le gouvernement du Canada hésite à effectuer des investissements publics. D'autre part, il choisit un mécanisme peu approprié pour faire les investissements qu'il consent à effectuer.

Les partenariats public-privé et PPP Canada Inc.

Les projets d'infrastructure « traditionnels » sont fondés sur l'hypothèse selon laquelle le secteur privé conçoit et réalise le projet tandis que les gouvernements financent, entretiennent et exploitent l'infrastructure.

Les PPP sont fondés sur l'hypothèse selon laquelle un consortium d'entreprises privées assumera les risques de financement, de mise en œuvre et d'exploitation des projets d'infrastructure publique s'il obtient le contrôle de l'actif et la capacité de réaliser des profits à long terme. Après 30 années ou plus (une fois qu'il devient coûteux), le projet est repris en main par le secteur public.

Il y a deux ans, le gouvernement fédéral conservateur a décidé de créer une nouvelle société d'État appelée PPP Canada Inc. Ce nouvel organisme a été chargé de créer des partenariats public-privé (PPP) dans l'ensemble du pays. La nouvelle société d'État gèrera un fonds de 1,25 milliard de dollars qui servira à payer 25% du coût de l'infrastructure municipale établie selon le modèle du PPP. De plus, il déterminera comment les PPP serviront à réaliser d'autres projets d'infrastructure fédéraux et il fera la promotion des PPP dans tout le Canada. Le Fonds des PPP a été annoncé en premier lieu dans le budget de 2007 et il a été annoncé trois années consécutives.⁹

Les documents budgétaires de 2007 indiquaient qu'il faudrait prouver que l'option du PPP a été « pleinement envisagée » aux fins de tous les grands projets réalisés en vertu du Fonds Chantiers Canada.¹⁰ Depuis son annonce en 2007, seulement 300 millions des 1,5 milliard de dollars du Fonds Chantiers Canada ont été dépensés.¹¹

D'après le *Budget de 2007*, « Les partenariats public-privé peuvent contribuer à accélérer la réalisation des projets d'infrastructure, et ce, à un coût moindre pour les contribuables. Le secteur privé peut apporter une importante contribution en matière de capitaux et de savoir-faire...Le secteur privé est aussi mieux placé pour gérer bon nombre des risques associés à la construction, au financement et au fonctionnement des projets d'infrastructure. » (p. 182)

Le budget de 2009 et les dépenses d'infrastructure

Le budget de 2009 prévoit bon nombre d'affectations nouvelles et permanentes à l'infrastructure dans différents domaines. D'ici deux ans, le gouvernement fédéral consacrera 6,4 milliards de dollars à des investissements dans l'infrastructure provinciale, territoriale et municipale.¹² C'est une faible somme, compte tenu du besoin actuel, et elle est de beaucoup inférieure aux dépenses de stimulation économique des autres gouvernements. De plus, elle n'est pas liée à une politique d'achat de biens et services canadiens.¹³

Une somme supplémentaire de 515 millions de dollars sera affectée à l'infrastructure des communautés des premières nations. C'est un investissement qui aurait dû être fait il y a longtemps et c'est un montant qui demeure inférieur à celui qui est reconnu nécessaire par l'Assemblée des Premières Nations. Qui plus est, l'investissement ne s'assortit pas de politiques sur les achats et l'embauche locaux qui aideraient les communautés autochtones.

Le ministère des Finances consentira 2 milliards de dollars de prêts à bas coût aux municipalités qui pourront emprunter de la Société canadienne d'hypothèques et de logement afin de payer leur part du coût des programmes d'infrastructure fédéraux.¹⁴ Cela signifie que le gouvernement fédéral facilitera l'augmentation de l'endettement des municipalités, qui n'ont pas les moyens de participer à des programmes à frais partagés.

La crise économique et le risque des PPP :

Les preuves selon lesquelles le modèle du partenariat public-privé est une victime de la crise économique augmentent rapidement :

- En janvier 2009, le gouvernement de la C-B a dû assumer une plus grande part de la responsabilité du financement du nouveau pont Port Mann, pont à péage construit en vertu d'un PPP, parce que la banque d'investissement australienne Macquarie ne pouvait pas financer le projet.¹⁵ À la fin de février, il était clair que le sauvetage partiel serait un échec. Le 1^{er} mars, il a été annoncé que le projet de la Colombie-Britannique consistant à reconstruire le pont Port Mann et à élargir la route 1 dans le cadre d'un partenariat public-privé avait échoué. Ce qui avait commencé comme un « partenariat public-privé » s'est poursuivi selon les mécanismes de financement « traditionnels » à cause de la crise financière. Cela signifie que la Colombie-Britannique assumera le risque et financera la construction du nouveau pont à 10 voies.¹⁶ Les usagers devront payer 3 \$ le passage pour que le gouvernement puisse rentrer dans ses frais. Toutefois, Macquarie continuera de tirer des revenus de la prestation de « services consultatifs sur des sujets comprenant le financement et le péage ».¹⁷

- Le pont Golden Ears, dans le Grand Vancouver, a été assujéti à un PPP en 2006. Le partenaire privé, Golden Crossing Finance, a vu l'agence d'évaluation du crédit Moody's faire baisser sa cote le 19 février 2009 parce qu'il était probable que le projet nécessiterait de nouvelles sources de liquidités. Moody's prévoit en outre que le risque de non-paiement augmentera.¹⁸
- En Colombie-Britannique, le projet du South Fraser Perimeter Road ne fait pas encore l'objet d'un marché de financement avec des partenaires privés. Le gouvernement de la C-B n'a pas encore trouvé de partenaire privé pour terminer l'Evergreen Line au coût de 1,4 milliard de dollars.¹⁹
- Access Justice Durham, société qui construit le nouveau palais de justice de la région de Durham, en Ontario, a vu Moody's entreprendre un examen en vue d'une révision de sa cote à la baisse vers la fin de janvier. AVH Access Health Vancouver Ltd., consortium qui exploite le nouveau centre de santé Gordon & Leslie Diamond à Vancouver, a vu Moody's réviser sa cote à la baisse vers la fin de janvier. Access Roads Edmonton Ltd., entreprise qui exploite le nouveau boulevard périphérique à Edmonton, faisait vers la fin de janvier l'objet d'un examen de Moody's en vue de la révision de sa cote à la baisse.
- En novembre 2008, le gouvernement de la C-B a déclaré qu'il n'assujéti plus à des PPP les projets de moins de 50 millions de dollars en raison de la crise. L'Association canadienne de la construction a exprimé la crainte que les petites entreprises locales de construction ne soient exclues du modèle du PPP parce qu'on leur préfère les grandes entreprises pouvant prendre des engagements de financement sur 30 années.²⁰
- En septembre 2008, Babcock & Brown Public Partnership Ltd. (BBPP) s'est vu adjuger un marché de conception, construction, financement et entretien de 18 écoles à Calgary et à Edmonton. L'entreprise investit 75% des capitaux propres, soit 28 millions de dollars.²¹ Or, la société mère de BBPP s'efforce de ne pas faire faillite après s'être endettée de 3 milliards de dollars et avoir vu suspendre le commerce de ses actions.²²

- James McKellar, professeur de la Schulich School of Business à l'Université York, se demande si les entreprises participant aux nouveaux PPP seront encore en activité une fois que le travail commencera. Il pose la question suivante : « les hypothèses que nous avons établies il y a 5, 6 ou 12 mois sont-elles encore valides? ». ²³
- Au Québec, les deux consortiums soumissionnant pour obtenir un marché de 1,1 milliard de dollars visant un hôpital à Montréal ont de la difficulté à obtenir du financement et menacent de retirer leurs soumissions. Ils demandent au gouvernement des garanties de plusieurs centaines de millions de dollars. Une vaste opposition s'élève. Il paraît même que le ministre des Finances a dit que le gouvernement ne devrait pas assumer le risque. ²⁴ La décision d'établir le PPP n'a pas encore été annoncée.
- La nouvelle salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal devait initialement être construite dans le cadre d'un PPP. Vu le manque de crédit privé, le gouvernement a décidé dernièrement d'assumer la responsabilité de financer le PPP au prix de 75 millions de dollars. ²⁵
- Des ingénieurs québécois ont exprimé leur inquiétude au sujet des contrats longs et compliqués qu'emploient les propriétaires privés et les financiers afin de tenter de réduire le risque qu'ils courent.
- En février 2009, le vérificateur général de l'Ontario a publié un rapport sur le PPP de l'hôpital Civic de Brampton. Il a conclu que cet hôpital a coûté 394 millions de dollars de plus que s'il avait été construit par le secteur public, y compris 200 millions de dollars d'intérêts supplémentaires. L'hôpital ne comprend que 479 lits alors que l'hôpital public en aurait compris 716. ²⁶ Attendu ce désastre, l'hôpital Peel Memorial sera reconstruit selon des mécanismes de financement traditionnels plutôt que le modèle du PPP. ²⁷
- Le prolongement de la route privée 407 en Ontario sera un projet public. ²⁸
- CitiGroup Properties, entreprise privée qui s'est engagée à concevoir, construire, financer et exploiter le palais de justice de Moncton, a pris un

engagement de 30 ans à l'égard du projet de 60 millions de dollars. Puisque le contrat de PPP est gardé secret, on ne sait pas, au juste, par qui et comment le financement sera assuré.²⁹

- En Angleterre, la reconstruction du métro de Londres a été laissée en désordre en 2007 quand le partenaire privé a fait faillite et la ville de Londres a réengagé 6 000 travailleurs.³⁰
- Au Royaume-Uni, de nombreux PPP (appelés PFI) piétinent et cela ralentit la stimulation économique projetée par le gouvernement. La banque HSBC s'est retirée de toutes les PFI auxquelles elle participait en Europe. Il s'ensuit que le premier hôpital en PFI d'Irlande du Nord se trouve en difficulté. La réalisation d'un projet de gestion des déchets du Grand Manchester d'une valeur de 4,4 milliards de livres sterling a arrêté, comme la construction de centres de soins primaires dans différentes parties de l'Angleterre. Selon un article du *Guardian*, « seuls 12 contrats de PFI d'un coût en capital de 1,5 milliard de livres sterling ont été signés depuis la dégradation des conditions de prêt en juin 2008, alors que des contrats prévoyant 3 milliards de livres d'investissement avaient été signés au cours des six mois précédents ».³¹
- L'industrie des PFI demande au gouvernement du Royaume-Uni de verser au secteur privé 4 milliards de livres sterling de crédits de relais à long terme afin de permettre le maintien des partenariats public-privé. Il se peut qu'il soit demandé au gouvernement de payer une proportion du coût des projets pouvant atteindre 40%.³²
- L'ensemble de la privatisation fait l'objet de reproches dans bien des pays. Après que le projet s'est heurté à une opposition au sein de l'assemblée législative de l'État, le consortium qui prônait la privatisation de l'autoroute à péage de la Pennsylvanie s'en est retiré.³³ La privatisation des chemins de fer allemands et des services postaux britanniques et français a été rejetée à cause du resserrement du crédit. Les chercheurs et chercheuses ont relevé de nombreux cas où des projets en PPP ont échoué ou sont en train d'échouer dans différents pays.³⁴

Conclusion

Le gouvernement du Canada doit voir à ce que le modèle du PPP ne nuise pas à la stimulation efficace de l'économie. L'utilisation des fonds affectés aux programmes d'infrastructure nouveaux ou en cours ne devrait pas être assujettie à des PPP. Tous les investissements dans l'infrastructure, y compris ceux qui sont effectués dans le cadre du Fonds Chantiers Canada, devraient être soustraits aux PPP. Les sommes affectées au Fonds des PPP devraient être unies à celles qui sont affectées au Fonds Chantiers Canada. PPP Canada Inc. devrait être fermée et ses ressources de fonctionnement devraient être réaffectées. Le gouvernement du Canada devrait plutôt appuyer des projets d'infrastructure publique permettant d'obtenir des résultats rapidement et de manière économique. De plus, il devrait reconsidérer la valeur des projets d'infrastructure qui sont transparents, qui comportent une reddition de comptes et qui sont contrôlés de façon démocratique dans les communautés auxquelles ils serviront.

En ces temps de crise économique, les PPP ne peuvent pas permettre de réaliser les projets d'infrastructure plus rapidement ou à moins de frais pour les contribuables. Le gouvernement fédéral conservateur ne devrait pas retarder ou compromettre ces projets en optant pour le modèle de financement et d'exploitation des PPP. C'est un sujet d'inquiétude important actuellement car les gouvernements canadiens ne peuvent pas se permettre, afin de maintenir des emplois et des revenus, de perdre du temps dans la préparation des projets d'infrastructure.

- 1 Infrastructure Canada, *Chantiers Canada – Une infrastructure moderne pour un Canada fort*
<http://www.buildingcanada-chantierscanada.gc.ca/plandocs/booklet-livret/booklet-livret09-fra.html>
- 2 Moody's Global Infrastructure, *Canadian Public Private Partnership Sector – 2009 Outlook* http://www.pppcouncil.ca/pdf/moodys_outlook_012009.pdf
- 3 Daniel L. Roth. Managing Director Infrastructure Advisory Program, Ernst & Young <http://www.pppcouncil.ca/blog/>
- 4 Daniel L. Roth. Managing Director Infrastructure Advisory Program, Ernst & Young <http://www.pppcouncil.ca/blog/>
- 5 Syndicat canadien de la fonction publique, *Budget fédéral de 2009 : L'infrastructure municipale*
<http://scfp.ca/budget/a4989bc935a1b2>
- 6 Fédération canadienne des municipalités, *Les projets d'infrastructures municipales – La solution clé*, le 14 janvier 2009
<http://www.fcm.ca/francais/View.asp?mp=1057&x=1058>
- 7 Congrès du travail du Canada, *Budget fédéral 2009 : Analyse du Congrès du travail du Canada*, p. 6
http://congresdutravail.ca/sites/clc/files/Analysis_of_the_2009_Federal_Budget%20-revised-FR-DB10778.pdf
- 8 Groupe Financier Banque TD, *TD Economics Special Report: Much Ado About Infrastructure*, le 23 janvier 2009
- 9 Ministère des Finances du Canada, *Plan budgétaire de 2007*, le 19 mars 2007, gouvernement du Canada, p.178.
- 10 Infrastructure Canada, *Chantiers Canada – Une infrastructure moderne pour un Canada fort*
<http://www.buildingcanada-chantierscanada.gc.ca/plandocs/booklet-livret/booklet-livret09-fra.html>
- 11 Syndicat canadien de la fonction publique, *Budget fédéral de 2009 : L'infrastructure municipale*
<http://scfp.ca/budget/a4989bc935a1b2>
- 12 Ministère des Finances du Canada, *Budget de 2009*, p. 170. <http://www.budget.gc.ca/2009/pdf/budget-planbugetaire-fra.pdf>
- 13 Congrès du travail du Canada, *Budget fédéral 2009 : Analyse du Congrès du travail du Canada*, p. 6
http://congresdutravail.ca/sites/clc/files/Analysis_of_the_2009_Federal_Budget%20-revised-FR-DB10778.pdf
- 14 Ministère des Finances du Canada, *Budget de 2009*, p. 140.
<http://www.budget.gc.ca/2009/pdf/budget-planbugetaire-fra.pdf>
- 15 Bureau du premier ministre, *Premier launches construction of new Port Mann bridge*, le 4 février 2009.
http://www2.news.gov.bc.ca/news_releases_2005-2009/2009OTP0024-000155.htm
- 16 Jeff Nagel, « Province jettisons P3 model for Port Mann Bridge rebuild », *Surrey North Delta Leader*, le 1^{er} mars 2009
http://www.bclocalnews.com/surrey_area/langleytimes/news/Province_jettisons_P3_model_for_Port_Mann_Bridge_rebuild.html
- 17 Richard Gilbert, « Port Mann P3 deal falls through as province turns to design-build contract », *Journal of Commerce*, le 4 mars 2009, <http://www.journalofcommerce.com/article/id32884> , cité dans edoherty, « Macquarie Fails to Deliver, Gets Juicy Freeway Contract Anyway » www.livableregion.ca/blog/blogs/index.php/2009/03/04/p722
- 18 Moody's Investors Service, *Moody's Downgrades Golden Crossing Finance Inc.'s Rating to Ba1; Outlook Negative*, le 19 février 2009 www.moodys.com
- 19 Jeff Nagel, « Province jettisons P3 model for Port Mann Bridge rebuild », *Surrey North Delta Leader*, le 1^{er} mars 2009
http://www.bclocalnews.com/surrey_area/langleytimes/news/Province_jettisons_P3_model_for_Port_Mann_Bridge_rebuild.html
- 20 Richard Gilbert, « Public-private partnership model risks squeezing out smaller firms, delegates say », *Journal of Commerce*, le 29 septembre 2008 <http://www.journalofcommerce.com/article/id30736>
- 21 Babcock and Brown Public Partnerships, « Babcock and Brown Public Partnerships Awarded Alberta Schools Concession », communiqué de presse du 15 septembre 2008. <http://www.bbpublicpartnerships.com/investor-information/news/2008-news-releases/15-09-08-alberta-schools-acquisition>
- 22 Richard Gilbert, « Alberta government says Babcock & Brown school projects will be completed », *Journal of Commerce*, le 9 février 2009.
- 23 Sarah McGinnis, « Financial Turmoil can hurt P3s », *Calgary Herald*, le 19 septembre 2008
<http://www2.canada.com/calgaryherald/news/city/story.html?id=564e6bc5-31c8-4ddc-9f4b-de2fab67cc97>
- 24 Don Macpherson, « A Stade Olympique with bedpans; Indecision and a lack of confidence are delaying construction of the Université de Montréal's proposed new teaching hospital ». *Montreal Gazette*, le mardi 10 mars 2009, A15
- 25 Pour ou Contre: PPP en temps de crise" *Le telejournal*, *RadioCanada*, le 11 mars <http://www.radio-canada.ca/emissions/telejournal/2008-2009/Reportage.asp?idDoc=76270>
- 26 Andre Picard, « In this PPP, taxpayers are the ones who paid » *Globe and Mail*, le 5 février 2009
- 27 Peter Criscione, « Peel Memorial to be rebuilt using traditional financing model », *Brampton Guardian*, le 22 décembre 2008 www.northpeel.com.
- 28 Robert Benzie et. al. « Ontario to expand part of Highway 407 ». *Toronto Star*, le 28 janvier 2009
<http://www.thestar.com/printArticle/578383>
- 29 Department of Supply and Services, New Brunswick, « Province selects private partner for Moncton courthouse project », communiqué de presse du 23 octobre 2008 <http://www.gnb.ca/cnb/news/jus/2008e1554ss.htm>

- 30 Brian Lysaght, « London Transport to Hire 6,000 Employees of Failed Contractor », le 24 octobre 2008
www.bloomberg.com
- 31 Mark Hellowell et David Batty, « Loss of initiative », *The Guardian*, le 4 février 2009, www.guardian.co.uk
- 32 Alex Barker et Nicholas Timmins, « Taxpayers cash to be used for PFI projects », *Financial Times*, le 13 février 2009
www.ft.com
- 33 Adam Catalado et Brian McGee, « Albertis, Citi pull Offer for Pennsylvania Turnpike », le 30 septembre 2009
www.bloomberg.com
- 34 David Hall, « A crisis for public-private partnerships (PPPs)? », *Crisis and Public Services Note 2*, janvier 2009, Public Services International Research Unit, www.psiru.org