

Attention à une autre arnaque « P3 »!

Un texte de Murray Dobbin
le 16 mai 2003

Les citoyens et contribuables de la vallée du bas Fraser pourraient bien devenir les victimes d'une autre arnaque appelée, par euphémisme, partenariat public-privé (P3) dans le projet de la voie ferrée rapide entre l'Aéroport Richmond et Vancouver (connu en anglais sous le sigle RAVP, Richmond Airport-Vancouver Rapid Transit Project). Pour avoir vu de nombreuses propositions du même genre, je peux dire que celle-ci est la pire que ce type de projet peut offrir. Elle ne représente rien d'autre que la cession d'un wagon rempli d'argent à une entreprise privée.

Le RAV Rapid Transit Project Ltd désire injecter jusqu'à 1,7 milliard \$ pour un tronçon de 20 kilomètres de voie ferrée rapide de Richmond et de son aéroport au centre-ville de Vancouver. Une société privée se verrait accorder le contrat pour la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien de la voie ferrée et obtiendrait en retour la garantie de profits pendant les 35 prochaines années. Il s'agit d'un entrepreneuriat sans entrepreneur. La société privée engagée n'aurait littéralement aucun risque à prendre.

Les contribuables de la vallée du bas Fraser paient déjà pas moins de 88 pour cent de la liaison RAV. Pour s'assurer des profits, un exploitant en vertu d'un P3 devra transporter, d'ici 2010, 100 000 passagers par jour par la voie ferrée rapide. Or, le contrat prévoit verser à la société privée une subvention de 63 millions \$ en cas de pertes de revenus si ce nombre n'était pas atteint (il représente presque trois fois le nombre de passagers actuels). Quelle serait alors la motivation d'une compagnie à augmenter le nombre de passagers si elle sait d'avance que TransLink lui versera une subvention sans qu'elle ait à faire aucun effort?

L'énorme coût de la voie ferrée ne se traduit pas seulement en dollars – il comporte des répercussions sur les services d'autobus qui seront sacrifiés afin de payer la voie ferrée rapide. Le maire de Burnaby, Derrick Corrigan, indique que les coupures imposées aux services d'autobus par TransLink en 2001 ont entraîné une réduction des services d'autobus de quatre pour cent. Les employés municipaux de Burnaby ont estimé que les pertes au budget annuel de TransLink entraînées par le projet RAV pourraient être de quatre à six fois supérieures.

Ce projet prévoit déjà réduire les services d'autobus existants desservant les rues Cambie, Oak et Main, privant ainsi des milliers de résidents de Vancouver de l'accès à un service pratique de transport public.

Ce projet comporte d'énormes risques inconnus et c'est TransLink qui les assumera tous. S'il advenait des problèmes irrémédiables quant à l'interprétation des responsabilités de la compagnie concernée, celle-ci pourrait entamer des poursuites devant les tribunaux canadiens. Elle pourrait se battre pour éviter d'assumer ses responsabilités, parce que c'est là une obligation fiduciaire à l'égard de ses actionnaires. Les intérêts des contribuables viendraient loin derrière ceux de la compagnie. D'autres administrations ont signé des contrats de type P3 pour leur réseau de transport public et ont fini par en payer les frais lorsque l'exploitant privé a manqué à ses obligations ou a fait faillite. Les réseaux de trains légers de Sydney en Australie et de Kuala Lumpur, ainsi que celui du tunnel sous la Manche entre le Royaume-Uni et la France ont tous obligé les contribuables à réparer les pots cassés du fait que la société privée n'a pu remplir ses engagements.

Or, la vulnérabilité des gouvernements devant les accords commerciaux internationaux demeure un aspect des plus inquiétants. Les sociétés transnationales font de plus en plus appel à l'ALÉNA pour poursuivre en justice les gouvernements en raison de pertes de profits entraînées par des modifications à la réglementation ou aux lois. Ces accords accordent des outils extrêmement puissants aux sociétés

privées. Du fait qu'ils constituent des traités entre nations, ces accords commerciaux peuvent renverser des décisions prises par des gouvernements locaux.

Un groupe spécial de l'ALÉNA examine actuellement une poursuite de 60 millions \$ déposée par la American Waste Management Company contre Mexico au sujet d'un différend sur des obligations contractuelles de la ville d'Acapulco. Dans l'affaire Metalclad, le groupe spécial de l'ALÉNA a fait prévaloir sa propre interprétation de la loi constitutionnelle du Mexique pour décider qu'une municipalité locale n'avait aucun droit de prendre en considération la volonté des résidents locaux en rendant une décision relative à un permis de construction. Les citoyens de la vallée du bas Fraser souhaitent-ils en arriver à une pareille situation?

Le conseil municipal de la Ville de Vancouver devrait catégoriquement refuser la mise en oeuvre de ce projet P3 lorsque le conseil d'administration de Translink examinera la question. Ce projet sera presque entièrement financé par les fonds publics et devrait par conséquent demeurer dans le giron public. Ainsi, tout problème survenant au cours des 35 prochaines années pourra être traité par des représentants élus responsables devant la population et non devant un groupe de l'ALÉNA où TransLink et le public n'ont aucunement voix au chapitre.

Murray Dobbin est pigiste et président du chapitre de Vancouver du Conseil des Canadiens.