

**13 janvier 2015**

## **La Caisse de dépôt au secours du gouvernement Libéral et de Québec Inc. sur le dos du prolétariat**

Le gouvernement du Québec confiera à la Caisse de dépôt et de placement du Québec (CDPQ) la prise en charge de A à Z de certaines infrastructures de transport... les plus rentables<sup>1</sup>. Car il s'agit bien de rentabilité capitaliste<sup>2</sup>. En faisant financer ces infrastructures par les épargnes du prolétariat québécois en vue de leurs vieux jours<sup>3</sup>, sous contrôle gouvernemental mais sous-traitées à de dignes représentants du capital financier<sup>4</sup>, le gouvernement Libéral coince le prolétariat entre l'enclume écologique<sup>5</sup>, assaisonnée de nationalisme<sup>6</sup>, et le marteau capitaliste de la rentabilité, nécessaire dans le système actuel pour garantir les futurs prestations de retraite. Cerise sur le gâteau, l'État s'évite, du moins à court terme, l'accroissement de son endettement en diminuant ses propres investissements en infrastructures<sup>7</sup> déjà fort peu écologiques.

Qui va payer pour cette rentabilité qui en plus procurera de plantureux contrats, tout aussi rentables, à « l'industrie de la corruption »? Il y a deux sources principales possibles : les subventions gouvernementales et les tarifs des usagers. Gageons que la tarification sera juteuse. Aux écolos et adeptes de la justice sociale qui se plaindront, on répondra : voulez-vous compromettre les retraites du peuple québécois, voulez-vous qu'on investisse hors Québec faute d'occasion rentable ici? Le combat contre les gaz à effet de serre nécessite un virage abrupte de l'automobile individuelle vers le transport collectif électrifié, ce qui signifie sa gratuité ce dont parle très rarement Québec solidaire, ni le mouvement environnemental, même si c'est dans sa plate-forme, encore moins le PQ évidemment mais ce n'est pas dans son programme.

La gratuité financé par le capital sous diverses formes s'impose non seulement pour massifier le transport collectif, et le rendre accessible à la couche la plus pauvre du prolétariat, mais aussi pour créer un mouvement digne du « Printemps érable » seul en mesure de faire aboutir cette revendication clef pour la justice sociale et écologique.

- 
- 1 Les deux projets clairement identifiés à la conférence de presse lançant cette nouvelle mission de la CDPQ sont le système léger sur rail (SLR) du futur pont Champlain et le train entre le centre-ville et l'Ouest de l'Île de Montréal via l'aéroport Trudeau, le tout pour une somme de cinq milliards \$.
  - 2 « *La Caisse de dépôt et placement du Québec a investi près de 10 milliards de dollars de son actif dans différents projets d'infrastructures à travers le monde. Ces placements ont généré un rendement de 16,8 % au cours des 4 dernières années.* » (Radio-Canada, site web). Est-ce un hasard si les deux projets sélectionnés seront des parcours très densément utilisés par des usagers qui ne seront, en moyenne, ni parmi les moins fortunés ni parmi les plus francophones.
  - 3 La CDPQ gère un bas de laine de 215 milliards \$ provenant principalement de la Régie des rentes du Québec, à laquelle souscrivent tous les salariés, et des fonds de pensions des employés gouvernementaux et para-gouvernementaux relevant du gouvernement du Québec. (Voir site web du CDPQ)
  - 4 La majorité des membres du conseil d'administration et de l'équipe de direction de la CDPQ ont œuvré, à un moment ou l'autre de leur carrière, au sein de diverses institutions financières. Plusieurs ont été des adeptes de la porte tournante entre le haut fonctionariat et l'entreprise privée.
  - 5 Quel écologiste le moins récemment sérieux ne réclame pas à cor et à cris davantage de transport collectif, en particulier pour le nouveau pont Champlain.
  - 6 Moins de 10% de l'actuel portefeuille de la CDPQ en infrastructures est investi au Québec. (Radio-Canada)
  - 7 Selon les règles comptables, le déficit budgétaire représente en ce moment seulement le quart de l'endettement public supplémentaire, les deux tiers étant dus au financement des infrastructures... dont seulement l'amortissement est inclus au budget. Le gouvernement veut réduire rapidement son endettement non seulement en éliminant brusquement son déficit par une drastique austérité mais aussi en réduisant ses dépenses d'infrastructures. « *Les dépenses en immobilisations vont représenter cette année 3,1 % du PIB, mais vont tomber à 2 % d'ici deux ans. Les sommes prévues pour les infrastructures vont passer de 11,5 milliards de dollars cette année à 8,5 milliards dans 2 ans, une baisse rapide de 3 milliards. C'est près de 1 % du PIB du Québec. Et c'est donc une baisse considérable d'investissements publics..* » (blogue de Gérald Fillion, Radio-Canada, 12/01/15)

**Marc Bonhomme, 13 janvier 2015**  
[www.marcbonhomme.com](http://www.marcbonhomme.com) ; [bonmarc@videotron.ca](mailto:bonmarc@videotron.ca)