



Association québécoise
des retraité(e)s des secteurs
public et parapublic

Le REM, un train que les épargnants hésitent à prendre !

Projet se voulant rassembleur pour la grande région de Montréal, le Réseau électrique métropolitain (REM) fait couler beaucoup d'encre. Plusieurs éléments retiennent l'attention : facteurs environnementaux, tracés, achalandage et caractère structurant du projet. Cependant, peu d'échos résonnent dans l'espace public en ce qui concerne l'utilisation de l'argent des épargnants du Québec, provenant de la filiale *Infra* de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), pour financer ce projet.

Est-il nécessaire de rappeler que les milliards de dollars qui seront éventuellement investis dans ce grand projet proviennent du bas de laine des Québécois, dont notamment des fonds de retraite du secteur public.

Peut-on savoir pourquoi le gouvernement ne fait pas ses propres investissements, puisqu'il faut bien le dire, le développement du transport en commun est d'abord et avant tout une responsabilité de l'état et des municipalités ?

Comment se fait-il qu'un gouvernement, aussi préoccupé que celui de M. Couillard de protéger la capacité de payer des contribuables dans plusieurs dossiers, appuie sans réserve l'idée d'utiliser l'épargne des retraités dans un projet dont nous sommes incapables à ce moment-ci de mesurer les retombées ?

Dès son annonce, et avant même d'avoir publié une étude d'impact et de faisabilité, certains d'entre nous avaient questionné le projet en raison du risque élevé pour les épargnants et de l'ampleur de l'investissement initial de la CDPQ, soit plus de 3 milliards de dollars.

Les régimes de retraite ont déjà connu de meilleurs jours. Leur équilibre est fragile, mais leur existence est essentielle. Tous les experts du domaine des placements, y compris ceux de la CDPQ, s'entendent sur des prévisions de faible rendement au cours des prochaines années. Les rendements relativement intéressants post 2008 ne seront pas au rendez-vous pour 2016, comme l'ont démontré les résultats des six premiers mois de l'année de la CDPQ.

On ne peut pas dire que les exemples de profit et de rendement en matière de transport en commun sont la norme, et avec raison d'ailleurs, puisque ce n'est pas l'objectif d'un service public. On ne peut pas dire non plus qu'au Québec nous avons été habitués à voir la réalisation des grands travaux sans dépassements de coûts, au contraire. Inutile ici de se rappeler les cauchemars en cette matière.

Dans son communiqué du 23 janvier dernier, la *CDPQ Infra* est peu rassurante sur les aspects économiques dans sa réplique au rapport du BAPE. En effet, rien n'est abordé à l'intérieur de ce communiqué concernant les questions de rentabilité de l'investissement. À quoi peuvent s'attendre les épargnants s'ils investissent 3 milliards de dollars dans un projet de transport en commun à Montréal ? Le plan de rentabilité du projet s'échelonne sur combien d'années ? Peut-on avoir des exemples de réseau de transport en commun avec un seuil de rentabilité acceptable ?

Comprenez-nous bien, Monsieur le Premier Ministre, nous ne sommes pas contre le développement d'un réseau de transport en commun digne du 21^e siècle pour la métropole. Cependant, nous croyons sincèrement que ceux dont l'argent va servir à construire ce projet ont droit à un minimum de transparence, bien entendu, mais aussi à une garantie que ce qu'ils ont mis de côté pour s'assurer d'un revenu décent à la retraite ne sera pas englouti dans un fiasco financier.

Nous nous interrogeons sur le choix du levier financier qu'est la section *Infra* de la Caisse pour un investissement majeur qui est associé à un nouveau rôle pour la CDPQ, celle de gestionnaire de projet. Ne serait-ce pas plutôt aux gouvernements et aux villes, à même leurs budgets, d'assumer une part plus

importante du projet s'ils y croient autant ? Leur empressement n'est guère rassurant pour les épargnants du Québec.

Finalement, nous désirons souligner le fait qu'un outil de transport en commun aussi structurant pour la métropole soit associé à des objectifs de rentabilité. Quels seront les impacts sur les prix des billets et sur l'achalandage ? Ceci nuira-t-il au projet à long terme ? Est-ce vraiment aux usagers du transport en commun de faire fructifier l'argent des cotisants à la Caisse de dépôt et placement du Québec ?

Beaucoup de questions, peu de réponses.

Merci d'y répondre.

Signataires :

- Association québécoise des retraité(e)s des secteurs public et parapublic (AQRP)
- Association des retraitées et retraités de l'éducation et des autres services publics du Québec (AREQ-CSQ)
- Regroupement interprofessionnel des intervenants retraités des services de santé (RIIRS)
- Association québécoise des directeurs et directrices d'établissement d'enseignement retraités (AQDER)
- Association de cadres retraités de l'éducation du Québec (ACREQ)
- Association des retraitées et retraités de l'enseignement de la FNEEQ
- Alliance des associations des retraités (AAR)
- Association provinciale du personnel d'enseignement retraité du Québec (APPERQ)

2 février 2017