
Les privatisations : Ou résister à la nostalgie d'un impossible retour au passé

par l'hon. Normand Grimard, sénateur

Le philosophe français Jacques Maritain a écrit que « l'homme n'est à aucun titre pour l'État. L'État est pour l'homme ». Et Paul Valéry déclare : « Si l'État est fort, il nous écrase. S'il est faible, nous périssons. » De gauche ou de droite, tous les gouvernements coupent des services publics parce que, même en fouillant dans le fond du baril, ils échouent à trouver l'argent pour les financer. Réduire le déficit conduit à supprimer des dépenses. Toutes les assemblées parlementaires peuvent maintenant se vanter d'une enviable expertise accumulée dans le suivi de la liquidation des entreprises publiques. Les parlementaires, plusieurs à regret, ont eu le devoir de rajuster la taille de l'État aux besoins de la décennie courante alors que chômage, faillites, pertes d'emploi et saisies par les créanciers voisinent la dévaluation du parc immobilier et du dollar.

Emest Schumacher a écrit, en 1973, un livre intitulé *Small is Beautiful*. Son best-seller glorifiait les petites initiatives commerciales. Aujourd'hui, c'est à l'État que les considérations économiques imposent une telle cure avec des exemples qui auraient passé pour farfelus, il y a dix ans; sauf qu'aujourd'hui ils sont réalisés – ou considérés comme vraisemblables.

Air Canada, Pétro-Canada et les chemins de fer nationaux ont pu garder leurs logos. Mais la propriété a changé. Dans les provinces, la privatisation analysée pour l'Hydro-Ontario et, de façon partielle, pour l'Hydro-Québec, poursuit la même idée et soulève autant de frissons. En février 1996, le *Globe and Mail* nous apprenait que même la Saskatchewan, socialiste, pourrait se départir de cinq de ses sociétés publiques : de télécommunications, d'électricité, d'énergie, d'assurance et de transport.

Avocat, Normand Grimard fut nommé au Sénat en 1990. Il est l'auteur de l'Indispensable Sénat ; Défense d'une institution mal aimée. Éditions vents d'ouest, Hull, 1995.

Et pourtant combien rapprochée, dans l'histoire, fut une autre époque où les gouvernements, plus riches, mettaient sur pied des commissions d'enquête pour étatiser tel ou tel service, au nom de la nécessité ou de la fierté nationale!

Décédé le 2 décembre 1995, le grand romancier canadien-anglais Robertson Davies a écrit *The Cunning Man* en 1994. Par son narrateur, il décrit l'arrivée du train à Sioux Lookout, une petite localité aux confins de l'Ontario, vers les années 1930 :

Le monde sud nous rejoignait par l'apparition quotidienne du train transcontinental du Canadien National, lequel déchargeait courrier et colis s'il y en avait. La plus grande partie du courrier était destinée à la mine de mon père.

Sauf la différence de langue, le français supplantant l'anglais, la situation se serait ressemblée et répétée dans nombre de communautés québécoises au clocher bien stylisé.

Tout s'est passé comme si la construction du chemin de fer transcanadien par John A. Macdonald, au XIX^e siècle, avait pavé la voie à l'essor de l'État entrepreneur. En un pays au territoire immense, ces noms prestigieux rassuraient, surtout s'ils étaient accolés à des services non rentables. À la

population, ils apportaient la différence entre la présence étatique ou pas de service du tout.

M^{me} Janet Smith, Sous-ministre au Bureau de la privatisation et des affaires réglementaires, créé à Ottawa, a reconnu à ces initiatives le mérite de « symboles nationaux ». Elle participait en 1990 à un colloque sur les programmes de privatisation au Canada et en Grande-Bretagne. Le CN, Canadair et la Société de développement du Cap-Breton faisaient partie de la kyrielle qu'elle désignait.¹ La liste de ces outils ponctuels d'intervention rapide s'allongerait. Mais les sociétés de la Couronne cachaient un défaut : coûter cher. Parfois, très cher!

À mesure que les revenus ont baissé, les gouvernements mus par des circonstances, les unes domestiques, les autres internationales, ont remis en question leur générosité et le sort de leur propriété publique.

Une première phase de dépouillement a visé d'abord les petites entreprises. À Ottawa, Canadair, les Arsenaux canadiens et De Havilland, en 1986, et Eldorado Nuclear, en 1988, ont été vendus : respectivement à Bombardier Inc., Groupe SNC, Boeing (États-Unis) et CAMECO. (Dans ce dernier cas, il s'agit d'une entreprise à frais partagés : 38 % gouvernement fédéral et 62 % gouvernement de la Saskatchewan.)

Les employés syndiqués du CN, à Winnipeg, ont « porté le deuil » lors de la disparition de leur employeur comme société publique.

Ensuite, Air Canada, en deux étapes successives, pour 43 % en octobre 1988 et pour 57 % en juin suivant, est devenue une compagnie ordinaire inscrite et vendue à la Bourse.

Le 1^{er} février 1991, la société Pétro-Canada, un géant plus contesté, a accédé également à la participation du public par une loi. Dès juillet subséquent, un bloc de 19,5 % des actions était offert. Voter une loi fut effectué ici; mais, comme pour d'autres dossiers, la prorogation se réalisa par un certificat émis en vertu de l'article 187 de la *Loi sur les sociétés canadiennes par actions*. En septembre 1995, le gouvernement fédéral détenait encore 20 % du capital-actions de Pétro-Canada, selon le *Financial Post*.

Légale et juridique, la transformation visera, à l'occasion, à rendre les futures actions d'abord économiquement alléchantes. Comme préalable, les chemins de fer nationaux du Canada ont dû revendre à l'État la tour du CN à Toronto, évaluée à 235 millions \$, mondialement connue, et d'autres actifs immobiliers peu reliés au transport ferroviaire. Le trésor public les conservera comme atouts du patrimoine national. En deuxième lieu, la vente projetée des actions devra être synchronisée avec les événements politiques. Ainsi, afin de créer l'impact optimum, l'émission massive de 2,2 milliards \$



L'hon. Normand Grimard
(Michael Bedford Photographs)

de titres a franchi le marché, le 17 novembre 1995, après le référendum québécois. Le prix de 27 \$ l'action fut jugé surévalué². Mais les investisseurs américains et internationaux attendaient l'annonce des bureaux de courtage avec impatience.

D'autres considérations peuvent s'ajouter. D'après l'alinéa 8(1)a de la loi C-89, sanctionnée le 13 juillet 1995, aucun actionnaire du CN, étranger ou autre, ne peut en posséder plus de 15 pour cent des actions votantes. Le siège social de la société ferroviaire restera dans la Communauté urbaine de Montréal. En plus, la compagnie prorogée continuera à honorer ses obligations en vertu de la *Loi sur les langues officielles*. Le Canada protège ses principes, ses acquis, ses traditions et son avenir.

Puis, dans une perspective agrandie, l'Office national des transports se muera en Office des transports du Canada. Et les compagnies pourront céder leurs lignes excédentaires à de nouveaux exploitants plutôt que de les abandonner, en vertu du projet de loi C-14. Un ancêtre de celui-ci, le projet C-101, mourut au Feuilleton lors de la prorogation de janvier 1996. Mais les critiques sociales contre les privatisations dureront

plus longtemps si celles-ci s'accompagnent d'une réduction simultanée – ou subséquente – de personnel. Or c'est presque toujours le cas. À peine privatisés, les chemins de fer nationaux confirmaient la coupure de 4 000 postes en 1995.

Cette amertume de leur part se comprend. Mais, si humaine soit la déception, peut-elle occulter une autre réalité? Le CN, propriété gouvernementale, avait aussi perdu 1,4 milliard \$ en 1995. Cette somme est énorme.

Même si le Canada disposait jadis des capitaux nécessaires pour absorber une telle perte, il les a perdus. Sans exception possible, Gouvernement national, provinces et même municipalités : tous doivent se soumettre à une universelle cure minceur.

Au Canada vingt-six entreprises fédérales ont été privatisées entre 1984 et 1992. Si le lecteur veut connaître l'avant et l'après, ou le nom des possesseurs actuels, il doit consulter le livre *The Political Economy of Privatization*. Le chapitre 12, s'intitule « Le contexte et le processus de privatisation au Canada et au Québec³ ».

Néanmoins, au moment où les aéroports relèvent de municipalités ou d'hommes d'affaires, les parlementaires, chevaliers dans ce labyrinthe, devront déterminer les limites à atteindre. Alors, la gestion capitaliste convient-elle aussi pour les prisons? Au Nouveau-Brunswick, une approche pour faire bâtir par Wackenhut, de Floride, une prison de 21 millions \$ pour les jeunes a dû être retirée à l'automne 1995. Cette expérience semble avoir prouvé que la sensibilisation et une énorme campagne convaincraient seules les citoyens de la pertinence de cette formule.

Ailleurs, des privatisations toucheront-elles la Banque des oeuvres d'art du gouvernement fédéral; l'immatriculation automobile, au Québec; et l'aqueduc, pour la Ville de Montréal? Peut-être pas non plus! Une nuée de ces projets restent des idées. Les éditorialistes opposent, à l'aqueduc, la même réticence que pour les prisons. Par contre, l'Alberta a privatisé ses bureaux de la publicité foncière et sa Société des alcools⁴. Depuis 1993, une compagnie privée rattachée à la Chambre de commerce gère les parcomètres et les stationnements hors rue de la Ville de Montréal.

Mais, externes au niveau fédéral, deux propositions font rêver par leur ampleur extraordinaire, surtout la première. Fondée en 1906, l'Hydro-Ontario commande un actif de 44 milliards. En Amérique du Nord, c'est la plus vaste entreprise de son genre et une commission d'étude présidée par l'ancien ministre fédéral Donald Macdonald pourrait, d'ici deux ans, en recommander l'abandon au premier ministre Michael Harris, soupçonné d'acceptation. Le *Globe and Mail*, bien que favorable, soulignait cependant le 31 janvier 1996 : « Néanmoins plusieurs résidents se montrent inquiets devant toute tentative de vendre Hydro-Ontario. »

Non loin, sur les mêmes entrefaites, le premier ministre Lucien Bouchard évoquait la possibilité de déléster l'Hydro-Québec de 10 pour cent de ses avoirs. L'Hydro fut

« le navire amiral de notre développement », selon un mot de l'illustre René Lévesque, mais l'éditorialiste Alain Dubuc commentait dans *La Presse* : « La société d'État est maintenant un vendeur et un distributeur d'électricité et on peut se demander s'il faut absolument une société d'État pour faire cela⁵ ».

L'État amaigri brise des habitudes. Néanmoins ne rêvons pas de refuser les changements exigés au nom d'un puéril et utopique retour à l'État protecteur, style *New Deal* américain de 1930. Le supposer serait comme se révolter contre l'été ou l'hiver.

Élu en 1979, M^{me} Margaret Thatcher a pu être, en Grande-Bretagne, « la première anti-socialiste à accéder au pouvoir dans l'Europe socio-démocrate ». En 1980, le président Ronald Reagan a importé la déréglementation aux États-Unis. De là, elle a débordé au Canada. Mais dépassée est cette époque où, comme entre 1980 et 1984, nos compatriotes croyaient que les gouvernements pouvaient encore, par leur baguette magique, solutionner tous les maux pourvu qu'ils gèrent avec plus de prudence. La onzième heure a sonné à l'horloge universelle : ses deux aiguilles sont le déficit et la paralysie qu'il risque d'entraîner. D'autres restrictions draconiennes affecteront le contribuable et elles seront accueillies avec une réaction ambivalente.

Jean-Marie Bouchard, l'Inspecteur général des institutions financières du Québec, le constatait en 1994 : « Le citoyen a donc un préjugé favorable envers la déréglementation, mais change d'attitude lorsqu'il subit un outrage dû à ce qu'il perçoit être un manque de contrôle étatique⁶ ». Cette frustration s'accroîtra.

En résumé, à l'exception des forces armées et des services de police, il n'y a à peu près rien qu'on ait exclu de la mire du franchisage. Les interdits sont disparus. Ou on ne les sent plus.

En rétrospective, Ottawa dépoussiéra une foule d'exigences désuètes grâce à la *Loi sur les transports nationaux* de 1987 sous les conservateurs. La sécurité fut préservée. Mais employés et syndiqués recherchent, encore, une venimeuse anguille sous roche.

Est-ce à dire que l'État minimaliste disparaîtra demain? Ce serait mythique de l'affirmer. Cependant les priorités de l'ère cybernétique forceront les parlementaires à faire des choix difficiles et coûteux en courage. Ils devront les maintenir. Quant au citoyen, il sacrifiera des gratuités et des subventions. C'est commencé en assurance-maladie et pour les services sociaux. Mais d'autres questions surgiront. Par exemple, dans le transport sur rail, hors du réseau garanti Halifax-Vancouver, par quels moyens le gouvernement s'assurera-t-il que les villes

éloignées, telle – Rouyn-Noranda, ne perdront pas leur lien national? Sera-ce par achat de services? Ou de quelle manière? Et à quel prix?

Et, pour l'amour du Ciel! que le souci de prestige nous fasse conserver, encore après 1997, Radio-Canada international! C'est notre fierté outre-frontières. Un profil en or ne se remplace pas. Mandataires, les parlementaires décident. Souhaitons que la grosseur des entreprises ne soit pas le seul critère des coupures. Mais, pour le Canada, un *repositionnement* économique adéquat urge tout autant que la révision de sa Constitution.

Notes

1. Janet Smith, « Canada's privatisation Programme », dans l'Institut de recherches politiques, *Privatisation and Deregulation in Canada and Britain*

publié sous la direction de Jeremy Richardson, Aldershot (G.-B.), Dartmouth, 1990, p. 40 et aussi 44.

2. « CN issue set at \$27 », *Financial Post*, et « CN goes up for grabs at \$2.2 billion », *Globe and Mail*, 17 novembre 1995.

3. Voir Jan. J. Jorgensen, Taïïbe Hafsi et Christiane Demers, « Context and process in privatization : Canada/Quebec », chapitre 12, p. 234-272, dans *The Political Economy of Privatization*, préparé sous la direction de Thomas Clarke et Christos Pitelis, Londres, Routledge, 1994).

4. Mark Lisac, *The Klein Revolution*, Edmonton, Newest Press, 1993, p. 127.

5. Alain Dubuc, « Hydro : le temps des questions », *La Presse*, le 7 février 1996.

6. Jean-Marie Bouchard, « Le cas des institutions financières au Québec », dans Robert Bernier et James Ian Gow, *Un État réduit? A down-sized state?*, Montréal, Les Presses de l'Université du Québec 1994, p. 149-50.