

La vente d'un terminal

Ridley Terminals doit être privatisé de façon à mieux servir les intérêts des producteurs charbonniers de l'Ouest canadien

Article de Daniel D. Veniez paru dans le *Financial Post* du 22 mai 2009 [TRADUCTION]

La privatisation éventuelle de Ridley Terminals Inc. (RTI), compagnie que je dirige, ne devrait pas être un enjeu idéologique. Les administrateurs et moi sommes des bénévoles (comme le sont pour ainsi dire tous les administrateurs des sociétés d'État fédérales) et nous avons de l'expérience en affaires. Nous avons été nommés par le cabinet fédéral en vue de protéger Ridley Terminals et non pas de la transformer en un ballon de football politique. Il s'agit de trouver la bonne façon d'assurer l'avenir du terminal et des gens qui en sont tributaires, y compris les habitants des collectivités minières dont l'emploi est menacé. Nous encourageons fortement une solution liée au secteur privé pour cette société d'État mise de côté, qui vide depuis trop longtemps les poches des contribuables.

Ridley Terminals est une société d'État fédérale unique en son genre. Ce terminal de marchandises en vrac emploie 87 personnes très qualifiées et bien rémunérées. Il représente un atout stratégique qui fait partie d'une plaque tournante de transports essentielle à Prince Rupert, C.-B. – la porte du Nord canadien sur le Pacifique.

Il y a 30 ans, le gouvernement fédéral a investi près de 250 millions \$ dans la construction de Ridley Terminals, pensant que cela faciliterait le développement des mines de charbon de l'est de la Colombie-Britannique. Il n'existait pas de contrats commerciaux avec les producteurs charbonniers à l'appui de cette thèse ni pour justifier un investissement de cette envergure. On invoquait l'adage *Construisez-le et ils viendront* pour justifier la planification du gouvernement.

Les résultats n'ont pas été impressionnants. Les volumes d'une installation conçue au départ pour manutentionner 24 millions de tonnes n'ont jamais dépassé les cinq millions de tonnes. Les quelques clients qui sont venus ont estimé que RTI était en affaire pour subventionner leurs activités. Pour une raison ou pour une autre, RTI ne les a jamais détrompés et au fil des années, la compagnie a pris l'habitude de subventionner ses services. Les contribuables ont sans cesse financé les pertes d'exploitation et une activité aux coûts élevés. La compagnie a été l'objet d'importantes dépréciations.

Certains clients ont bénéficié de prêts sans intérêts pour des créances de millions de dollars remontant à plusieurs années. D'autres s'attendaient à avoir accès à RTI à des taux très inférieurs aux taux raisonnables et de juste valeur marchande, sans aucun contrat visant le prix ni le tonnage minimum.

Nous avons mis un terme à cette pratique, au grand étonnement des intérêts spéciaux et de leurs amis. RTI a cessé de conclure des ententes qui ne s'avéraient pas dans l'intérêt de RTI ni dans celui du contribuable par le biais du gouvernement.

En 2003, les représentants de Transports Canada ont géré et mené un processus qui a duré plus de deux ans et qui a abouti à sa recommandation de vendre RTI à un nouveau producteur charbonnier, en contrepartie de moins de trois millions de dollars. Après les élections générales de 2006, l'une des premières décisions du premier ministre Stephen Harper fut d'arrêter la transaction proposée. Nous sommes d'avis que cette décision était absolument la chose à faire et ce, pour les trois raisons fondamentales suivantes : le prix ne représentait pas la juste valeur d'un actif dans lequel la population canadienne avait jusque-là investi plus de 400 millions de dollars; toute privatisation éventuelle de RTI ne devrait pas se faire en faveur d'un producteur qui jouirait lui-même d'un accès préférentiel, mais plutôt d'un exploitant professionnel de terminal dont la mission de base et l'intérêt économique consistent à promouvoir de manière active et dynamique le plus vaste accès possible; et enfin, RTI nécessitera d'importants investissements dans la modernisation et l'agrandissement. L'avenir d'une partie aussi essentielle de la porte du Canada sur le Pacifique ne devrait être confié qu'à un organisme qui possède la compétence en exploitation et la solidité financière qui assureront sa compétitivité à long terme.

La reprise des opérations commerciales est sur la bonne voie et le gouvernement devrait maintenant revoir ses choix politiques. Pendant au moins 15 ans, RTI n'a pas eu de mandat ou d'objectif évident de politique publique. Et le fait que le gouvernement en était le propriétaire n'a pas favorisé l'avenir à long terme de RTI, mais lui a plutôt nui.

Il y a plusieurs années, l'Administration portuaire de Prince Rupert (APPR) a proposé la fusion de RTI et de l'APPR. Quelques cadres du gouvernement semblent en faveur de cette idée qui, à première vue, paraît sensée, mais nous ne sommes pas convaincus que cela serait dans l'intérêt de l'État ni des employés de RTI. D'abord, l'APPR n'est pas un exploitant mais un propriétaire-bailleur et, qui plus est, gouvernemental. Les

administrations portuaires devraient avoir moins de contrôle, et non pas plus, sur leurs activités commerciales pour lesquelles elles n'ont pour ainsi dire aucune capacité de gestion. L'APPR et d'autres entités semblables devraient participer moins et non pas davantage aux activités qui conviennent plus au secteur privé. De plus, l'idée d'une fusion avec l'APPR signifie que le gouvernement laisse aller, gratuitement, un précieux actif de l'État à un organisme hors de son contrôle.

Le gouvernement fédéral est en mesure d'étudier diverses autres solutions stratégiques favorables en vue de créer une valeur à long terme pour l'État et de protéger ceux qui dépendent de Ridley Terminals. Il existe diverses solutions de rechange plausibles, voire très attrayantes, à celle de l'appartenance de RTI aux contribuables. Notre Conseil d'administration recommandera des options aux ministres, et la responsabilité finale incombera au Cabinet.

Nous nous entendons sur une chose : la porte du Canada sur le Pacifique a besoin d'un terminal de vrac rentable, productif et moderne à Prince Rupert, qui répond aux besoins des producteurs de l'Ouest canadien. Malgré le pessimisme qui règne sur les économies mondiales, le Canada conserve la position enviée de posséder des ressources naturelles en abondance dont le monde continuera d'avoir besoin pour les générations à venir. Le ralentissement actuel ne durera pas et la capacité portuaire devra augmenter. RTI doit être confié à ceux qui ont la volonté et la capacité d'assurer son avenir.

- Daniel D. Veniez est le président du Conseil d'administration de Ridley Terminals Inc.