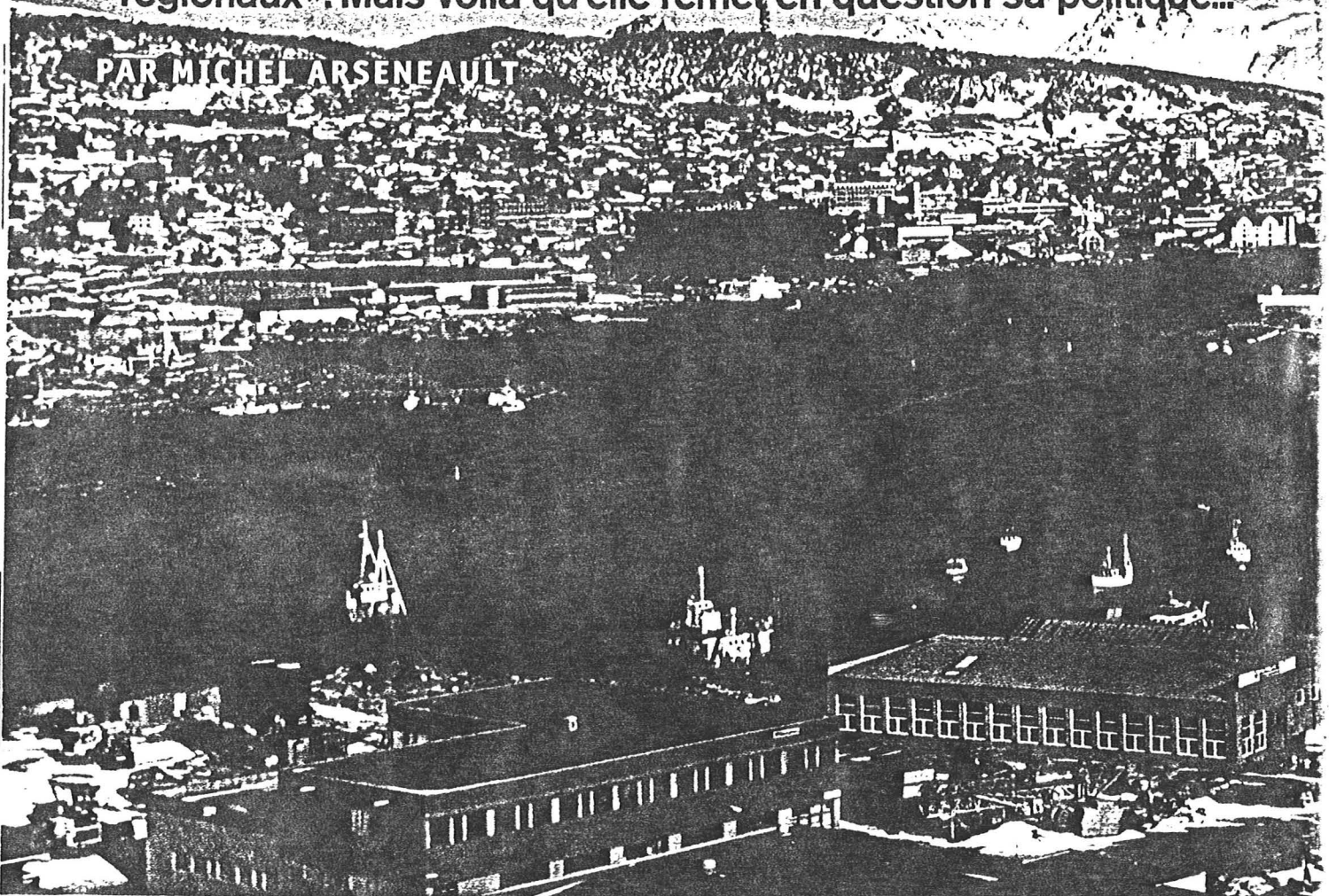


Dérivation partielle de la rivière Manouane
par Hydro-Québec
Saguenay—Lac-Saint-Jean 6211-10-005

LA NORVÈGE BICH SES RÉGIONS

Baisse d'impôts, allocations familiales plus élevées, subventions aux entreprises... La Norvège ne lésine pas sur l'aide aux « régionaux ». Mais voilà qu'elle remet en question sa politique...

PAR MICHEL ARSENEAULT



L'AIR DU FJORD EST SI PUR qu'on a l'impression de voir plus loin. Jusqu'au sommet des montagnes qui coulent à pic dans la mer. Jusqu'aux flocons qui blanchissent leurs zones d'ombre. Jusqu'aux nuages qui hésitent entre le gris argenté et l'anthracite.

C'est là, entre pics et flots, à plus de 300 km au nord du cercle polaire, qu'a poussé la ville portuaire de Harstad. Il y a si peu de monde sur la Rikard Kaarbøs Plass, en plein centre, que la ville donne l'impression d'avoir perdu ses 23 034 âmes. Ses magasins – les mêmes qu'on trouve dans la capi-

tales, Oslo – sont quasiment déserts. Et ses rares cafés, qui n'ouvrent qu'après le petit-déjeuner, sont peu fréquentés : au Viking Grill, la plupart des clients sont des personnes âgées en tenue de sport qui étirent leur café et leur temps.

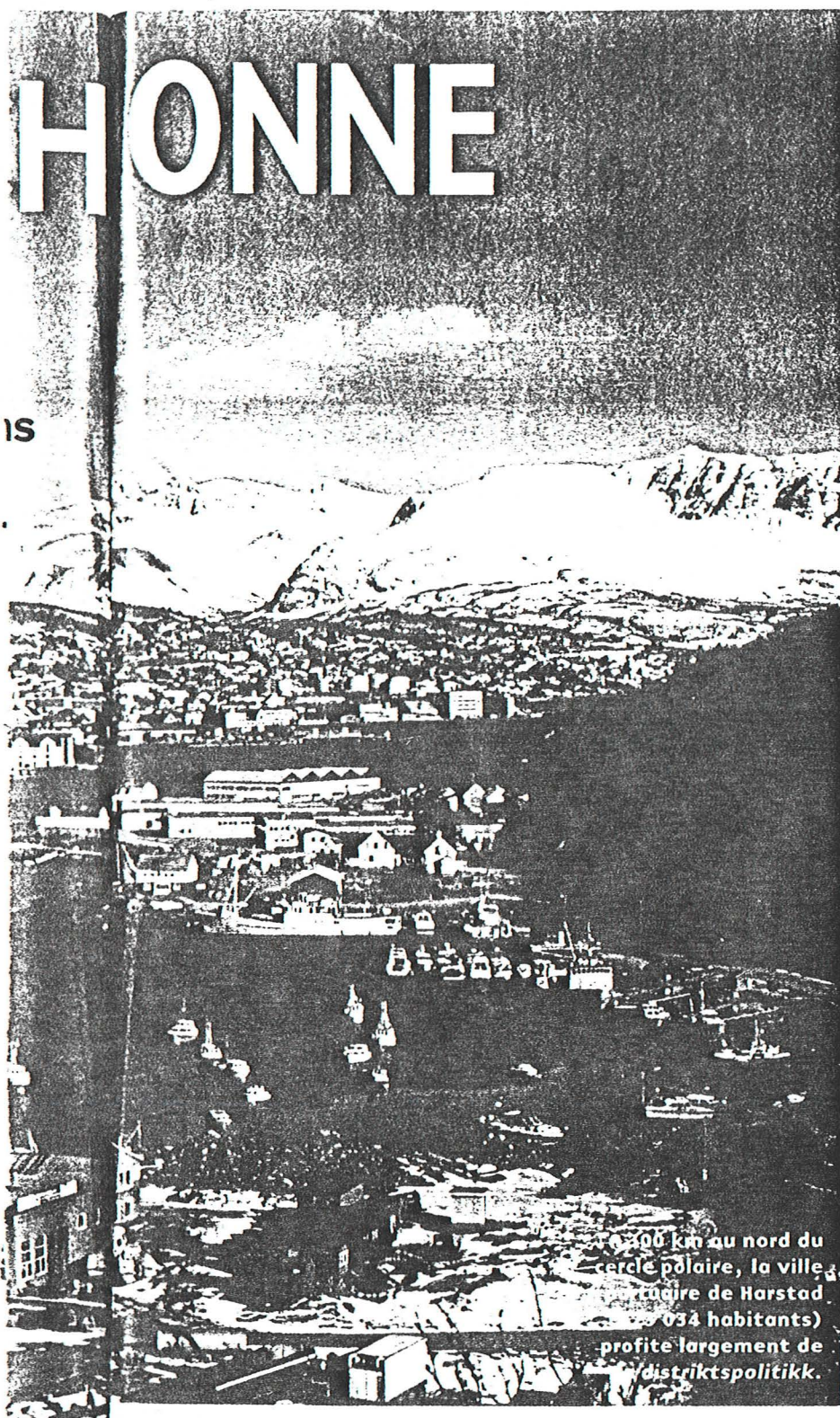
Un seul endroit bourdonne d'activité : le terminus. Sauf que les autocars, si l'on se fie aux statistiques démographiques, amènent leurs passagers au loin plus souvent qu'ils ne les ramènent...

Le nord de la Norvège est grand comme Terre-Neuve, Labrador compris, mais encore moins peuplé. Ses 450 000

HONNE

INTERNATIONAL

IS



À 300 km au nord du cercle polaire, la ville de Harstad (15 054 habitants) profite largement de *distriktpolitikk*.

© BARD LØREN / NY / SAMFOTO

habitants, qui vivent parfois dans de petites maisons de bois aux couleurs éclatantes, passent pour les plus chaleureux des Norvégiens. C'est au Nord qu'on trouve la plupart des pêcheurs, ceux qui, arrachant le hareng et la morue à la mer, ont longtemps permis à la majorité de la population, jadis l'une des plus pauvres d'Europe, de survivre. Et c'est là que les intérêts stratégiques de la Norvège sont en cause: ce pays partage une frontière de 167 km avec la Russie, et la meilleure façon d'affirmer sa souveraineté sur le territoire national, estime-t-on, est encore de l'occuper.

La Norvège s'est dotée d'une ambitieuse politique de développement régional dès 1948, la *distriktpolitikk*. Au fil des décennies, elle est devenue l'une des plus étoffées d'Europe, peut-être même trop au goût de ceux qui commencent à s'interroger sur sa pertinence.

«Pour des raisons stratégiques, politiques, économiques, historiques et culturelles, notre principal objectif était et est encore d'encourager les gens à rester là où ils sont», explique Jan Edøy, haut fonctionnaire du ministère des Municipalités et des Régions, dont le sigle norvégien est KRD.

La *distriktpolitikk* a débuté, au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, par un vaste programme de reconstruction: en fuyant la Norvège, l'occupant allemand avait incendié des villes entières, et il fallait rebâtir. Aujourd'hui, cette politique s'est diversifiée. Pour inciter les ruraux à rester à la campagne, le gouvernement norvégien leur offre une série d'avantages: baisse d'impôts, augmentation des allocations familiales, réduction de la taxe sur l'électricité, etc. Il accorde aussi des bénéfices aux entreprises, particulièrement dans les zones les moins densément peuplées – le principal critère retenu pour déterminer qui a droit à quoi. À Harstad, cela donne parfois des résultats étonnants.

Bente Slåtto Steien, une dynamique brunnette de 40 ans, est la présidente de Heliteam, une entreprise qu'elle a fondée en 1990. À l'époque, elle travaillait comme secrétaire à temps partiel pour un petit transporteur aérien qui était sur le point de faire faillite. Son mari était au chômage, et ils avaient deux enfants. Au travail, Bente, comme tout le monde l'appelle, recevait souvent des appels de gens qui voulaient nolisier un hélicoptère. Personne n'offrait ce genre de service à Harstad. C'est alors qu'elle est tombée sur une petite annonce

dans le journal local: on proposait des cours à ceux qui voulaient créer leur entreprise...

Aujourd'hui, Heliteam est propriétaire de trois hélicoptères qui permettent d'aller là où il n'y a pas de route. Là où les ingénieurs érigent pylônes électriques, lignes de télécommunications ou stations radars. Là où les biologistes traquent le glouton. Là où les caméramans filment d'époustouflantes images de ski hors piste.

L'entreprise a été rentable dès la deuxième année, et son chiffre d'affaires en l'an 2000 avoisinait les 12 millions de ▶

s, qui
es: au
âgées

Sauf
ogra-
qu'ils

euve,
) 000

INTERNATIONAL

couronnes (deux millions de dollars). Un détail la rend exceptionnelle: non seulement elle donne du travail à neuf personnes, mais celles-ci sont toutes venues du Sud, sauf une. « Cette entreprise est la preuve que tout est possible! » plaisante Bente.

Il est vrai qu'elle a eu un solide coup de pouce des pouvoirs publics. À commencer par les cours que Bente a suivis et continue de suivre. Ils sont payés par le Fonds norvégien de développement industriel et régional (SND), l'équivalent de la Banque de développement du Canada, qui lui a aussi accordé, dans l'ordre chronologique: une subvention de 16 000 dollars pour l'aider à démarrer sa société, une autre de 66 000 dollars pour le marketing, un prêt de 300 000 dollars pour l'achat d'un premier hélicoptère et une subvention de 300 000 dollars pour la construction d'un siège social, c'est-à-dire 20% du coût total. Si Harstad, deuxième ville de la province du Troms, était située dans la province voisine, le Finnmark, encore moins densément peuplée, ce « coup de pouce » aurait pu atteindre 40%!

Il est vrai aussi que Bente a eu droit à un traitement de faveur parce qu'elle est une femme. Les fonds que le SND affecte à la création d'entreprises visent en priorité les femmes. Dans le Troms, 63% des crédits sont alloués à celles-ci, même si elles proposent moins souvent de projets que les hommes! Car ce sont elles que le SND cherche à retenir avant tout. D'abord parce qu'elles sont les premières à partir, surtout si elles ont fait des études. Aussi parce que ce sont elles qui mettent sur pied les PME les plus viables. « Leurs entreprises ont peut-être moins d'employés, explique Randi Abrahamsen, vice-présidente adjointe du SND, mais elles font moins souvent faillite. »

En pratique, presque toutes les PME du Nord peuvent demander des subventions. À l'exception des épiceries, des salons de coiffure, des entrepreneurs en bâtiment, des concessionnaires d'automobiles et des



Bente Sløtto Steien,
fondatrice
d'Heliteam.

Ce sont les femmes que le SDN cherche à retenir avant tout. Parce qu'elles sont les premières à partir. Et parce que ce sont elles qui mettent sur pied les entreprises les plus viables.

sociétés de transport. Ce qui représente quand même beaucoup de monde. Et ce qui ne fait pas l'unanimité.

Les critiques commencent à se faire entendre, et de plus en plus de gens s'interrogent sur le coût de la *distriktpolitikk*.

Si l'on s'en tient à l'apport du KR D, la facture s'élève chaque année à environ deux milliards de couronnes. C'est l'équivalent de 333 millions de dollars canadiens, comparativement aux 200 millions du budget de fonctionnement du ministère québécois des Régions – auquel s'ajoute le fonds spécial de 800 millions annoncé dans le dernier budget Marois. Mais pour saisir le véritable prix du KR D, il faut ajouter les décaissements de plusieurs autres ministères. Celui de l'Éducation, par exemple, garde ouvertes plus de 600 écoles de

moins de 30 élèves, et cela coûte cher. Celui de l'Agriculture subventionne les cultivateurs et éleveurs pour assurer à la Norvège un semblant d'auto-suffisance en matière de produits de base (viande, produits laitiers, œufs, etc.). On arrive ainsi à une note, selon Jan Edøy, du KR D, qui dépasse les 30 milliards de couronnes (cinq milliards de dollars canadiens). Ce qui est considérable lorsqu'on sait que la politique de développement régional concerne un territoire certes vaste, mais où n'habite que 27% de la population, c'est-à-dire 1,1 million de personnes...

La Norvège, deuxième exportateur de pétrole au monde après l'Arabie saoudite, peut encore se permettre une telle politique. Toutefois, on ne manque pas de relever que le budget de l'État serait déficitaire si les revenus tirés de l'activité pétrolière en étaient exclus. Et que c'est cher pour une politique dont les résultats sont mitigés. Car la fuite vers la ville se poursuit. « L'exode a été freiné, mais pas enravé », note Jan Edøy. La population de 150 des 435 municipalités de Norvège devrait même baisser d'ici 2020, selon une étude de l'Institut norvégien de recherche urbaine et régionale, le NIBR.

Le pays a pourtant besoin de main-d'œuvre. L'économie connaît un véritable boom depuis le début des années 90, et la Norvège est quasiment en situation de plein-emploi, avec un taux de chômage de 2,7%. Et ce taux est faible d'un bout à l'autre du territoire: entre Oslo et le Finnmark, la province la plus septentrionale et la plus durement touchée, il fait un saut de puce, passant de 2,5% à 5%. (Alors qu'au Québec, entre Montréal et la Gaspésie, il bondit parfois de 8% à 23%, passant du simple au triple.)

La politique de développement régional explique-t-elle la faiblesse de l'écart? Il n'est pas interdit de le penser, mais, souligne l'économiste Steinar Johansen, du NIBR, « l'incidence de la *distriktpolitikk* sur le marché du travail est impossible à quantifier ».

Même chose pour une série d'autres avantages, difficiles à évaluer mais non ▶

Un hommage aux concessionnaires Toyota du Québec

Alma Toyota, Alma
 Amos Toyota, Amos
 Manic Toyota, Baie Comeau
 Toyota Duval, Boucherville
 Brossard Toyota, Brossard
 Candiac Toyota, Candiac
 Toyota Cap-À-L'aigle, Cap-À-L'aigle
 Toyota Baie Des Chaleurs, Caplan
 Chambly Toyota, Carignan
 Toyota Charlesbourg, Charlesbourg
 Châteauguay Toyota, Châteauguay
 Rocoto, Chicoutimi
 Cowansville Toyota, Cowansville
 Toyota Drummondville, Drummondville
 Gaspé Toyota, Gaspé
 Toyota Gatineau, Gatineau
 Estrie Toyota, Granby
 Villa Toyota, Hull
 Ile Perrôt Toyota, Ile Perrôt
 Joliette Toyota, Joliette
 Garage G. Lagrange, Lac Etchemin
 Levéillé Toyota, Lachenaie
 Spinelli Lexus Toyota, Lachine
 Lachute Toyota, Lachute
 Chomedey Toyota, Laval
 Vimont Lexus Toyota, Laval
 Métivier Toyota, Lévis
 Longueuil Toyota, Longueuil
 DesRosiers Auto (Matane), Matane
 Claude Auto, Mont Laurier
 Montmagny Toyota, Montmagny
 Alix Toyota, Montréal
 Chassé Toyota, Montréal
 Houle Toyota, Montréal
 Toyota Pie IX, Montréal
 Toyota President, Montréal
 Toyota Magog, Omerville
 Spinelli Fairview Toyota, Pointe-Clair
 Boulevard Lexus Toyota, Québec
 Ste-Foy Toyota, Québec
 Repentigny Toyota, Repentigny
 Toyota Richmond, Richmond
 Desrosiers Toyota, Rimouski
 Côte Sud Toyota, Rivière-du-Loup
 Accès Toyota, Rouyn-Noranda
 Sept-Iles Toyota, Sept-Iles
 Mauricie Toyota, Shawinigan
 Relais Toyota, Sherbrooke
 Auto P. Lefebvre (Toyota), Sorel
 Toyota À Ste-Agathe, Ste-Agathe Sud
 Blainville Toyota, Ste-Thérèse
 Toyota St-Jérôme, St-Antoine
 Toyota St-Eustache, St-Eustache
 St-Félicien Toyota, St-Félicien
 Angers Toyota, St-Hyacinthe
 Déry Toyota, St-Jean
 Lexus Toyota Gabriel, St-Laurent
 St-Léonard Toyota, St-Léonard
 Futuroto Inc., St-Raymond
 Du Beau Toyota, Theford Mines
 Auger Frère, Thurso
 Trois-Rivières Toyota, Trois-Rivières
 Gareau Toyota, Val D'or
 G. Couillard Automobile, Valleyfield
 Woodland Toyota Verdun, Verdun
 Toyota Victoriaville, Victoriaville
 St-Georges Toyota, Ville St-Georges



CAMION TOYOTA

1 888 TOYOTA-8 ♦ www.toyota.ca

INTERNATIONAL

moins réels. C'est en partie grâce à cette volonté de dynamiser les régions qu'on exporte aujourd'hui à prix d'or du hareng fumé de façon traditionnelle, alors que cette technique avait presque disparu, ou de la baudroie, un poisson que les pêcheurs rejetaient à l'eau. Or, c'est aussi grâce à elle qu'on trouve de jeunes professionnels, y compris des médecins spécialistes, jusque dans les provinces les plus éloignées. L'État incite les diplômés à s'y installer: plus longtemps ils restent, moins élevés sont leurs remboursements de prêts étudiants.

À Oslo, on se demande néanmoins pendant combien de temps encore la Norvège pourra s'offrir une *distriktpolitik* aussi généreuse. Le sujet est politiquement délicat. Car la carte électorale fait la part belle aux ruraux, surreprésentés au Parlement. Et toute initiative qui remet en cause leurs

Les Norvégiens savent que, s'ils adhèrent un jour à l'Union européenne, ils devront revoir leur *distriktpolitik* de fond en comble. C'est d'ailleurs une des raisons qui a poussé une majorité d'entre eux, notamment au Nord, à voter contre Bruxelles à deux reprises (aux référendums de 1972 et de 1994).

Cependant, la situation a changé depuis: avec l'entrée de la Suède et de la Finlande, l'Union a accouché d'une politique d'aide aux régions arctiques qui profiterait également à la Norvège si elle décidait de se joindre au «club». Ça, c'est la carotte.

L'Union sait aussi manier le bâton. En 1997, l'Irlande et l'Écosse ont déposé une plainte auprès de la Commission européenne, accusant la Norvège de vendre son saumon d'élevage à un prix inférieur au coût de revient. Et le «tribunal» de l'Associa-

L'État incite les diplômés à s'installer
jusque dans les provinces les plus éloignées:
plus longtemps ils y restent, moins élevés sont
leurs remboursements de prêts étudiants.

acquis provoque une levée de boucliers. Malgré cela, une nouvelle coalition informelle est en train de contester le développement régional «à la norvégienne». On y trouve des formations de droite («On ne peut pas forcer les gens à vivre là où ils ne veulent pas», dit la députée Siv Jensen, du Parti du progrès), mais aussi un courant du Parti travailliste du premier ministre, Jens Stoltenberg.

Kristin Clemet, ex-ministre conservatrice du Travail et directrice adjointe du NHO, le «Conseil du patronat» norvégien, n'a pas peur, elle, d'aborder les sujets politiquement incorrects. Elle se demande même s'il est du devoir de l'État d'encourager les ruraux à rester chez eux. «Les gens sont prêts à laisser leurs grandes maisons qui ne leur coûtent presque rien pour aller vivre dans de petits appartements onéreux à Oslo, dit-elle. Peut-être qu'ils veulent vivre en milieu urbain.» Que penser alors des considérations stratégiques? «Foutaises! s'exclame-t-elle. Pour défendre un territoire, il faut des soldats, pas des fermiers!» Elle précise qu'elle ne souhaite pas le démantèlement de la *distriktpolitik*, mais sa réforme. «Faut-il vraiment subventionner le transport du paprika à destination du Nord?» s'interroge-t-elle.

tion européenne de libre-échange leur a donné raison, ordonnant à Oslo de réduire les subventions versées aux pisciculteurs.

L'ex-ministre Kristin Clemet fait valoir que même les agriculteurs, les enfants chéris de la *distriktpolitik*, devront tôt ou tard se ranger dans le camp de l'Union. Sa «politique agricole commune» est moins généreuse que la politique norvégienne. «En comparaison de la Norvège, les subventions européennes ne sont que de la menue monnaie!» dit un haut fonctionnaire à Bruxelles. Mais en ces temps de mondialisation, c'est mieux que rien, souligne Kristin Clemet. «Les agriculteurs vont finir par comprendre que le véritable «ennemi», c'est l'Organisation mondiale du commerce», dit-elle.

Quant à l'objectif démographique, le but premier de la *distriktpolitik*, il continuera de poser problème tant que les naissances seront inférieures aux départs. Il y a bien sûr la solution de l'immigration. Des Russes et des Finlandais travaillent déjà au Nord, notamment dans la transformation du poisson. Mais ils ne suffisent pas à la demande. Les Africains et les Asiatiques qui s'installent volontiers à Oslo, une capitale de plus en plus cosmopolite, voudront-ils s'établir à Harstad? ◀