

## COMPRENDRE LES DÉFIS ÉCONOMIQUES DE NOTRE RÉGION

L'économiste bien connu John K. Galbraith, de Harvard, a posé une question aux habitants des Maritimes : « Les Provinces maritimes sont situées au milieu de deux points névralgiques de l'économie mondiale : l'Europe de l'Ouest et la côte est des États-Unis. Pourquoi le développement économique est-il passé à côté de votre région? » Je tente de répondre à cette question dans mon livre *Se débrouiller par ses propres moyens : le développement économique dans les Maritimes* en relevant trois raisons : la géographie, les institutions politiques nationales et les politiques nationales et nous, les habitants des Maritimes.

La géographie est importante en toutes choses, en particulier en ce qui a trait au développement économique. Le fait que les trois Provinces maritimes sont situées en périphérie de l'Amérique du Nord, loin des plus grands marchés du continent, compte pour beaucoup. L'invention d'Isambard Brunel révolutionna l'industrie de la construction navale, et la région des Maritimes allait le payer cher. Les navires à coque d'acier et à hélice de Brunel commencèrent à traverser l'océan Atlantique et mirent fin à l'âge d'or de la navigation à la voile.

Cependant, les institutions politiques nationales du Canada n'ont fait qu'aggraver les choses pour notre région. Le Canada est la seule fédération qui n'a pas la capacité de parler au nom de ses régions dans ses institutions politiques nationales. Le Canada fut créé en 1867 essentiellement pour régler un problème politique qui paralysait l'Ontario et le Québec. Les provinces de l'Ouest n'existaient pas encore à cette époque et les Provinces maritimes se firent passer un sapin par Macdonald, Brown et Cartier et par l'office des colonies britanniques. Considérez ce qui suit : lors des négociations, il fut convenu que plusieurs canaux (pierre angulaire du commerce dans les années 1860) seraient construits. Neuf canaux furent construits ou reconstruits en Ontario et au Québec, et le seul qu'on avait promis dans les Maritimes, le canal de Chignectou, ne fut jamais construit.

Songez aussi à la décision d'Ottawa de concentrer en Ontario et au Québec l'ensemble de l'effort de guerre consenti pendant la Seconde Guerre mondiale. Ottawa établit en Ontario et au Québec toutes les 32 sociétés d'État créées pour déployer l'effort de guerre, ce qui attira des travailleurs des Maritimes dans le centre du pays. De plus, Ottawa accorda des contrats de construction navale à des chantiers du centre du pays. Les 10 premiers navires construits pour la Grande-Bretagne évitèrent de justesse d'être coincés dans les glaces du Saint-Laurent par le gel hivernal et durent subir des travaux importants dans les Maritimes avant de pouvoir se risquer à traverser l'Atlantique. Des conseillers militaires britanniques conclurent que « des enjeux politiques pèsent lourdement » sur les décisions militaires au Canada. Des conseillers militaires américains et britanniques exhortèrent Ottawa à choisir Halifax comme l'endroit logique où établir le quartier général de la marine canadienne et le centre de réparation de ses navires de grand tonnage. Leurs efforts furent infructueux. Pour une fois, la géographie aurait dû favoriser les Provinces maritimes. Ce ne fut pas le cas, parce que l'Ontario et le Québec avaient l'influence politique nécessaire pour veiller à leurs intérêts économiques.

On peut fournir de nombreux autres exemples de situations où les Provinces maritimes furent laissées pour compte. Ainsi, Ottawa refusa de donner son accord à la société Thyssen Industries pour qu'elle établisse une usine au Cap-Breton afin d'y construire des véhicules blindés légers. Un haut fonctionnaire du Bureau du Conseil privé expliqua pourquoi : « il s'agit d'un choix moral, d'une question de principe, d'une décision de ne pas construire un étalage dans le bazar des armes du Moyen-Orient ». Faisons un bond en avant jusqu'en 2015, lorsque Ottawa a donné son aval à une entente de plusieurs milliards de dollars portant sur la vente à l'Arabie saoudite de véhicules blindés légers fabriqués à London, en Ontario. Personne à Ottawa n'a parlé de choix moral ou fait allusion à la construction d'un étalage dans le bazar des armes du Moyen-Orient. L'accent était mis sur le maintien de 3 000 emplois à London. Pour

quelque raison, 3 000 emplois dans le Sud de l'Ontario sont beaucoup plus importants pour Ottawa que 3 000 emplois au Cap-Breton.

Il n'est pas nécessaire de remonter bien loin dans l'histoire pour constater que les institutions politiques nationales ont laissé tomber les Maritimes. Pensez au fait que, dans les années 1970, seulement 28 % des fonctionnaires fédéraux étaient en poste dans la région de la capitale nationale. De nos jours, la proportion est de 43 %. Je pourrais donner de nombreux autres exemples, ce que je fais dans mon livre.

Ce qu'il faut retenir, c'est que les gens des Maritimes ne doivent pas accepter le point de vue souvent exprimé dans les médias nationaux et certains cercles à Ottawa selon lequel ils sont les seuls responsables de l'insuccès économique de leur région. Ce qui n'a rien fait pour arranger les choses, c'est la géographie, et le fait que le pouvoir politique appartient aux régions qui comptent le plus de sièges aux Communes, en particulier l'Ontario et le Québec, et que la Chambre haute ne puisse agir comme contrepoids pour défendre les intérêts des provinces les plus petites. Bref, les gens des Maritimes doivent constamment lutter contre la gravité pour générer des activités économiques.

Les habitants des Maritimes doivent également se regarder dans le miroir. Je maintiens que nous sommes satisfaits du statu quo plus que d'autres régions et que nous reconnaissons moins que d'autres régions les occasions à saisir quand elles se présentent. Plus que d'autres régions, nous avons trop souvent une opinion négative du potentiel économique de notre région. Plus que d'autres régions – et en raison de notre relation avec le gouvernement du Canada et de ses politiques antérieures sur les paiements de transfert –, nous acceptons trop facilement que le gouvernement ait un rôle à jouer dans la gestion du succès économique plutôt que dans l'établissement des conditions du succès économique. Plus que d'autres régions, nous disons non à certaines possibilités de développement en croyant que, de quelque façon ou par quelque moyen, nous sommes néanmoins en mesure de soutenir les niveaux actuels de services publics.

Le récent rapport très médiatisé du gouvernement de la Nouvelle-Écosse sur le développement économique et intitulé *Now or Never: An Urgent Call to Action for Nova Scotians*, mieux connu sous le nom de rapport Ivany, est allé au cœur de la question en faisant remarquer : « Tout au long de nos discussions avec les Néo-Écossais, nous avons souvent entendu le message que notre province et ses habitants doivent adopter une "nouvelle attitude". L'esprit communautaire ne manque pas en Nouvelle-Écosse, mais on y trouve aussi une certaine négativité qui stigmatise le succès et entraîne une résistance au changement. De toute évidence, les Néo-Écossais doivent considérer non seulement la part de notre gâteau collectif qui revient à chacun, mais aussi comment nous pouvons faire grossir le gâteau. » Je crois que le commentaire s'applique tout autant au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard.

Le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse ont tous deux tourné le dos à des perspectives économiques importantes. Le gaz de schiste, par exemple, a été un important moteur de croissance dans l'Ouest canadien et certaines régions des États-Unis. Je souligne que j'ai participé activement au débat sur le gaz de schiste au Nouveau-Brunswick. J'ai posé une question aux opposants au gaz de schiste de ma province dans les jours qui ont suivi la décision de la SWN d'investir au Nouveau-Brunswick : « Comment pouvons-nous, pour des raisons économiques et morales, accepter des paiements de transfert d'autres régions qui sont générés en grande partie par l'exploitation du pétrole et du gaz de schiste et, en même temps, dire non au gaz de schiste chez nous? » Je n'ai toujours pas obtenu de réponse. Certains ont même affirmé que je n'aurais pas dû soulever la question.

Par ailleurs, la composition de notre population régionale favorise aussi le statu quo. Notre population est vieillissante, et nous n'avons pas réussi à attirer suffisamment de nouveaux Canadiens. Outre la population vieillissante, la culture et l'attitude de la région sont aussi façonnées par une économie de

pénurie. La grande dépendance des gouvernements provinciaux et des individus à l'égard des paiements de transfert incite à la prudence et renforce le statu quo. De plus, la région dépend beaucoup des emplois dans la bureaucratie et les secteurs de l'éducation et de la santé et présente une concentration de la propriété dans le secteur privé. Cette concentration de la propriété a amené de nombreux habitants des Maritimes à voir le secteur privé local non comme un moteur dynamique de la croissance économique et de la création d'emplois, mais plutôt comme une menace pour l'environnement et comme une source d'inégalités de revenu et de richesse. Toutefois, quand je leur demande de proposer une solution de rechange, ma question reste sans réponse.

**Donald J. Savoie**

Chaire de recherche du Canada (niveau 1) en administration publique et gouvernance à l'Université de Moncton et auteur de *Se débrouiller par ses propres moyens : le développement économique dans les Maritimes*, Halifax, Nimbus Publishing.