

› février 2007

# Atlantica :

mythes et réalité

**Par Scott Sinclair,  
du Centre canadien de politiques  
alternatives,**

**en collaboration avec John Jacobs,  
du Centre canadien de politiques  
alternatives (N-É)**



**CCPA**

CANADIAN CENTRE  
for POLICY ALTERNATIVES

CENTRE CANADIEN  
de POLITIQUES ALTERNATIVES



**CCPA**  
CANADIAN CENTRE  
for POLICY ALTERNATIVES  
CENTRE CANADIEN  
de POLITIQUES ALTERNATIVES

***Veillez faire un don pour nous aider à continuer d'offrir nos publications gratuitement en ligne.***

*Nous offrons la plupart de nos publications gratuitement sur notre site Web. Le fait de faire un don ou de devenir membre nous aidera à continuer de permettre aux gens d'accéder gratuitement à nos idées et à nos résultats de recherche. Vous pouvez faire un don ou devenir membre en ligne à l'adresse [www.policyalternatives.ca](http://www.policyalternatives.ca). Pour obtenir de plus amples renseignements, vous pouvez communiquer avec notre bureau national au 613-563-1341. Don suggéré pour cette publication : 10 \$ ou toute somme que vous avez les moyens de verser.*

**ISBN 978-0-88627-520-4**

Vous pouvez télécharger ce rapport gratuitement à partir du site Web du CCPA dont l'adresse est [www.policyalternatives.ca](http://www.policyalternatives.ca). Il est possible d'en commander des exemplaires imprimés, au prix de 10 \$, en communiquant avec le bureau national.

**410-75, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1P 5E7**  
**TÉLÉPHONE : 613-563-1341    TÉLÉC. : 613-233-1458**  
**COURRIEL : [ccpa@policyalternatives.ca](mailto:ccpa@policyalternatives.ca)**  
**[www.policyalternatives.ca](http://www.policyalternatives.ca)**

**Bureau de la Nouvelle-Écosse**  
**C.P. 8355, Halifax (N-É), B3K 5M1**  
**TÉLÉPHONE : 902-477-1252    TÉLÉC. : 902-484-6344**  
**COURRIEL : [ccpans@policyalternatives.ca](mailto:ccpans@policyalternatives.ca)**

## **Remerciements**

Bien que Scott Sinclair soit l'auteur principal de ce document, John Jabobs y a apporté d'importantes contributions et c'est pourquoi son nom figure sur la page de titre. John a recueilli la majeure partie des données, des tableaux et des graphiques utilisés dans ce document, a fait entendre un autre son de cloche sur les idées qui y sont exprimées et a présenté des commentaires sur les ébauches successives.

Scott Sinclair tient à remercier bon nombre d'autres personnes de leur aide. Michael Clow, John Dillon, Janet Eaton, Jim Grieshaber-Otto, Teresa Healy, Andrew Jackson, Gordon Laxer, Marc Lee, Garry Leech et Ken Traynor ont exprimé d'utiles commentaires ou suggestions sur différentes parties du document. Les personnes qui ont participé à l'atelier tenu à Halifax le 7 décembre ont, elles aussi, exprimé de nombreux commentaires utiles. Gary Schneider a procédé à une soigneuse révision du document. Kerri-Anne Finn et Tim Scarth l'ont mis en page. Scott Sinclair tient en outre à remercier Linda Gallant, Bruce Campbell, Doris Daigle et Cliff White de leur aide. La collaboration de tous ces collègues, et particulièrement de John Jacobs, a amélioré le document. L'auteur principal assume la responsabilité de toute erreur qu'il peut rester et de toute omission.

Cette étude a été réalisée par le Centre canadien de politiques alternatives (CCPA). Nous sommes reconnaissants au Congrès du travail du Canada, à la Fédération du travail de Terre-Neuve et du Labrador, la Fédération du travail de la Nouvelle-Écosse, la Fédération des travailleuses et travailleurs du Nouveau-Brunswick et à la Fédération du travail de l'Île-du-Prince-Édouard de l'aide financière qu'ils ont apportée au projet. Puisqu'il s'agit d'une étude indépendante, les opinions exprimées dans ce document ne témoignent pas nécessairement de celles du Congrès du travail du Canada ou des fédérations du travail des provinces de l'Atlantique. Nous tenons en outre à remercier de leur aide financière et de leur appui soutenus les membres du Projet de recherche sur le commerce et l'investissement, du CCPA.

5	<b>Précis</b>
9	1 <b>Qu'est-ce qu'Atlantica?</b>
13	2 <b>La frontière importe encore</b>
17	3 <b>Une plaque tournante des produits asiatiques destinés aux États-Unis</b>
21	4 <b>Le corridor Atlantica d'exportation de l'énergie</b>
27	5 <b>Le corridor Atlantica d'exportation de l'énergie</b>
31	6 <b>Solutions de rechange à Atlantica</b>
37	<b>Notes</b>



# Précis

## Atlantica : Mythes et réalité

Atlantica est le nom donné à une entité transfrontalière proposée englobant les provinces Maritimes, Terre-Neuve (mais non le Labrador), les parties du Québec qui se trouvent au sud du Saint-Laurent, le Maine, le Vermont, le New Hampshire et le nord-ouest de l'État de New York. Le but principal du projet n'est pas de renforcer le commerce dans cette région transfrontalière. Les partisans d'Atlantica veulent plutôt convaincre la population des provinces de l'Atlantique que la prospérité économique passe la transformation de la région en un couloir d'acheminement des biens venus d'Asie au cœur du territoire américain et par l'accélération de l'exportation d'énergie au nord-est des États-Unis.

Ce projet, dont le champion est l'Atlantic Institute of Market Studies (AIMS) est un curieux mélange d'attentes peu réalistes et de zèle de déréglementation. C'est une combinaison qui peut avoir de graves effets négatifs sur les provinces de l'Atlantique.

### **Plaque tournante des produits asiatiques?**

Les partisans d'Atlantica considèrent Halifax comme le point d'entrée d'une route à forte circulation qu'emprunteraient de très gros « trains de remorques » pour acheminer des produits asiatiques au Midwest. Halifax est le port en eau profonde le plus proche de l'Asie pour les porte-conteneurs qui sont trop gros pour franchir le canal de Panama. L'élément central de la stratégie Atlantica consiste à attirer ces géants et à acheminer leur cargaison par camion aux marchés américains.

Toutefois, le raisonnement ne tient pas la route. Les ports de la côte ouest accroissent déjà leur capacité et il est prévu d'agrandir le canal de Panama pour qu'il puisse accueillir des navires plus grands d'ici 2015. Le projet repose en outre sur l'hypothèse selon laquelle il sera de plus en plus facile de franchir la partie orientale de la frontière entre le Canada et les États-Unis. C'est nier le fait que « la sécurité l'emporte sur le commerce » depuis les attentats du 11 septembre. Les frais et les risques supplémentaires

associés au franchissement de la frontière sont tels qu'Halifax ne peut pas compter sur une augmentation énorme de la cargaison de navires venus d'Asie et destinés aux États-Unis pour assurer sa viabilité à long terme.

Même s'il était possible de l'atteindre, l'objectif douteux de porter le trafic du corridor à des niveaux « tout à fait démesurés par rapport à la population et aux besoins locaux » ne présenterait que peu d'avantages économiques pour le reste de la région. D'autre part, cela userait beaucoup plus les routes et les ponts de la région, ce qui en accroîtrait considérablement les frais d'entretien. De plus, cela réduirait la sécurité des routes de la région tant pour ses habitants et habitantes que pour les touristes.

Une énorme augmentation de la circulation de camions causerait en outre de graves dommages à l'environnement, particulièrement en raison de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. La prise de mesures décisives pour freiner le réchauffement de la planète, notamment en favorisant les systèmes de transport plus durables sur le plan de l'environnement, transformeraient le corridor routier pour camions Atlantica en un éléphant blanc.

### **Le corridor de transport d'énergie Atlantica**

Bien que d'importants éléments du projet de corridor de transport Atlantica ne soient pas plausibles, l'idée de créer un corridor d'énergie parallèle est fermement ancrée dans les réalités énergétiques continentales.

Les États-Unis sont le principal consommateur et importateur de pétrole du monde et ils louchent sur les approvisionnements canadiens pour atteindre leurs objectifs en matière de sécurité énergétique. Les exportations d'énergie des provinces de l'Atlantique aux États-Unis ont augmenté rapidement depuis une décennie, à mesure que les champs de pétrole et de gaz en mer ont commencé à être exploités. Elles cons-

tituent actuellement plus de 50 % du total des exportations de la région aux États-Unis.

La politique du corridor d'énergie Atlantica est essentiellement fondée sur l'exportation du pétrole et du gaz extraits au large des provinces de l'Atlantique le plus rapidement possible à des conditions favorables à l'industrie, les décisions au sujet de cette exportation étant laissées à des marchés déréglementés.

Les principaux sujets d'inquiétude associés à la croissance rapide des exportations sont la possibilité que le public canadien ne tire pas sa juste part des revenus de la vente de ces ressources naturelles de propriété publique, les effets sur la sécurité énergétique future du Canada atlantique et les effets négatifs de l'accélération de l'exploitation des combustibles fossiles sur l'environnement régional et mondial. Le projet énergétique Atlantica fait fi de ces sujets d'inquiétude et il fait plutôt la promotion d'un marché « libre », non réglementé et axé sur l'exportation.

Comparez cette idéologie à l'expérience de la Norvège, qui conserve pour ses citoyens et citoyennes près de 90 % des revenus tirés de son secteur du pétrole. Elle atteint ce résultat grâce à une combinaison d'impôt sur les sociétés, de taxe sur le carbone, de participation directe aux aménagements pétroliers et gaziers et de dividendes des sociétés pétrolières d'État. Il y a lieu de féliciter le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador des efforts qu'il fait afin de voir à ce que les futurs aménagements d'exploitation pétrolière en mer aient un rendement plus équitable pour sa population. Les partisans d'Atlantica, toutefois, lui reprochent vivement cette position.

Le projet de corridor de transport d'énergie Atlantica repose sur des considérations ayant trait à la sécurité énergétique des États-Unis mais il n'accorde que peu d'importance aux besoins en énergie futurs de la population des provinces de l'Atlantique. Même si elles sont d'importants exportateurs d'énergie, les provinces

de l'Atlantique importent 90 % du pétrole et du gaz consommé dans la région. La région n'a pas l'infrastructure nécessaire pour s'alimenter en gaz naturel en cas de crise, comme par exemple d'ouragan ou de pénurie à plus long terme.

En outre, les provinces de l'Atlantique ont un besoin pressant d'une politique énergétique à long terme qui vise à économiser les ressources non renouvelables et à les utiliser judicieusement pour assurer la transition vers des formes d'énergie renouvelables pouvant être exploitées sans danger. Une politique énergétique durable comprendrait, par exemple, un recours accru au gaz naturel, dont le brûlage est moins polluant, pour assurer à la région un avenir énergétique plus renouvelable.

### **Solutions de rechange au fondamentalisme du marché**

Le fil conducteur du projet Atlantica est le farouche engagement à l'égard de la déréglementation, que ce soit pour affaiblir les règles de sécurité routière afin de permettre la circulation de trains de remorques ou pour neutraliser l'interventionnisme dans le secteur de l'énergie. Comme un analyste l'a fait remarquer, le thème d'Atlantica qui est « les affaires sans frontière » a deux sens : celui des affaires non entravées par une frontière internationale et celui des affaires libérées des restrictions imposées par la réglementation environnementale et les politiques sociales.

Les partisans d'Atlantica désirent en outre éliminer les lois sur le salaire minimum, les ser-

vices publics et la syndicalisation, les qualifiant carrément de « facteurs de stress associés aux politiques » qui freinent le développement de la région. Pour l'AIMS, en particulier, le modèle Atlantica est un moyen de faire la promotion de son idéologie de « fondamentalisme du marché » selon laquelle les marchés privés non réglementés sont toujours favorables à la société et le meilleur appareil gouvernemental est le plus petit.

Heureusement, il y a des alternatives beaucoup plus convaincantes en matière de politiques qui promettent une augmentation de la coopération entre les provinces de l'Atlantique et leurs voisins de la Nouvelle-Angleterre, des emplois stables à salaire acceptable, un avenir durable du point de vue de l'environnement et un renforcement plutôt qu'un démantèlement des programmes sociaux et des services publics qui unissent les provinces de l'Atlantique et tous les Canadiens et les Canadiennes.

Comme la ville mythique d'Atlantide, dont le nom d'Atlantica s'inspire et qui selon la légende est disparue dans les profondeurs de l'océan, le projet Atlantica gravement taré mérite de s'enfoncer sous les vagues, emportant avec lui les fausses promesses de prospérité régionale ainsi que l'insécurité énergétique, la dégradation de l'environnement et le déficit démocratique que comporte son extrême fondamentalisme du marché. Ce n'est qu'une fois qu'il sera disparu que les citoyens et citoyennes de la région pourront s'atteler à la tâche de se doter d'un avenir plus juste, plus prospère et plus durable pour tous.



# 1 Qu'est-ce qu'Atlantica?

La « région d'Atlantica », également appelée couloir commercial international nord-est, est une entité transfrontalière proposée qui comprendrait les provinces Maritimes, Terre-Neuve (mais non le Labrador), les parties du Québec qui se trouvent au sud du Saint-Laurent, le Maine, le Vermont, le New Hampshire et le nord-ouest de l'État de New York (voir la carte).

Le projet Atlantica s'inscrit dans le cadre d'une campagne d'accroissement de l'intégration des marchés à l'échelle du continent. Ses partisans ne se gênent pas pour faire la promotion de la transformation de la région du nord-est en un corridor d'entrée des produits asiatiques destinés au « coeur » des États-Unis et de l'intensification des exportations d'énergie des provinces de l'Atlantique aux États-Unis. En faisant un peu moins de bruit, ils préconisent une déréglementation qui nuirait à la majorité des citoyennes et citoyens des deux côtés de la frontière.

Le concept d'Atlantica a censément été exprimé pour la première fois par Brian Lee Crowley dans un discours qu'il a prononcé il y a six ans devant les premiers ministres des provinces de l'Atlantique et les gouverneurs des

États de la Nouvelle-Angleterre. M. Crowley, directeur de l'Atlantic Institute of Market Studies (AIMS), a incité les premiers ministres à rejeter l'objectif restreint de l'union économique des provinces de l'Atlantique, parce qu'il fait « trop 19<sup>e</sup> siècle », et à épouser plutôt le projet « 21<sup>e</sup> siècle » consistant à effacer la frontière canado-américaine.<sup>1</sup>

Les partisans du projet laissent souvent entendre qu'Atlantica est une région économique « naturelle » que divise artificiellement la frontière. Comme le chroniqueur conservateur Neil Reynolds l'indique : « Atlantica est en somme une métaphore d'une partie de l'Amérique du Nord qui était destinée à demeurer unie mais qui a été, à tort, irrémédiablement divisée ».<sup>2</sup> Dans cette optique, le projet Atlantica n'est pas une orientation nouvelle pour la région. Il constitue un retour aux liens nord-sud historiques, géographiques, culturels et commerciaux qui, s'ils n'avaient pas été perturbés par la création de la nation canadienne, éclipsaient actuellement les liens est-ouest entre les provinces de l'Atlantique et le reste du Canada.

C'est une tentative plutôt maladroite d'exploiter le sentiment d'aliénation du Haut-Canada éprouvé par la population des prov-



inces maritimes et de Terre-Neuve et son mécontentement au sujet de la perte de la vitalité économique qu'elle avait avant l'établissement de la Confédération.<sup>3</sup> Bien que les provinces de l'Atlantique aient toujours eu de fortes relations commerciales et culturelles avec le nord-est des États-Unis, l'argument présenté en faveur du projet Atlantica minimise l'histoire économique de la région. Il néglige l'influence qu'a eue la Grande-Bretagne au 19<sup>e</sup> siècle et les relations commerciales des provinces de l'Atlantique avec l'empire britannique. Ce qui importe encore plus, c'est que cet argument sous-estime énormément la durabilité des relations est-ouest établies au fil des 140 années passées dans la fédération canadienne (57 années dans le cas de Terre-Neuve).

Qui plus est, l'adoption de pareille version superficielle de l'histoire de la région masque le fait que la principale raison d'être d'Atlantica est non pas de rétablir des liens commerciaux traditionnels entre le Canada atlantique et le nord de la Nouvelle-Angleterre mais bien d'exploiter un mode de commerce mondial tout nouveau.

Comme nous l'indiquerons dans la section 3 de ce document, Atlantica vise principalement non pas à renforcer le commerce entre les provinces de l'Atlantique et la Nouvelle-Angleterre mais bien à voir à ce que la région transfrontalière soit une plaque tournante des produits asiatiques destinés au Mid West.

De plus, le projet Atlantica présente l'avenir de la région dans une optique très idéologique. Garry Leech, chercheur du Cap-Breton, signale que le thème d'Atlantica qui est « les affaires sans frontière » a deux sens : celui des affaires non entravées par une frontière internationale et celui des affaires libérées des restrictions imposées par la réglementation environnementale et la législation sur le salaire minimum, les programmes sociaux, la propriété publique et

la syndicalisation.<sup>4</sup> Comme nous l'indiquerons dans la section 5, l'AIMS qualifie ces protections de « facteurs de stress associés aux politiques » qui freinent le développement de la région.

Au Canada, les principaux moteurs du projet Atlantica sont le cercle de réflexion droitiste qu'est l'AIMS, les grandes entreprises unies au sein des Chambres de commerce des provinces de l'Atlantique et le gouvernement provincial de la Nouvelle-Écosse. Au palier fédéral, le projet est appuyé par le Bureau du Conseil privé, le Cabinet du Premier ministre et le cercle de réflexion interne du gouvernement fédéral qu'est l'Institut de recherche sur les politiques.

Du côté des États-Unis, le concept n'a pas attiré beaucoup d'attention à l'extérieur de la communauté des entreprises. Cependant, Atlantica cadre aisément avec la philosophie du Partenariat pour la sécurité et la prospérité, dont les champions sont le gouvernement Bush et le représentant américain au Commerce. Il s'ensuit que le projet Atlantica devrait être considéré comme un élément d'une campagne d'intégration économique plus poussée et d'assimilation politique à l'échelle du continent.

Nous soutiendrons que les principales composantes du projet Atlantica sont très peu plausibles; elles tiennent davantage du mythe que de la réalité. D'autres composantes, bien qu'elles soient réalisables, ne pourraient être mises en oeuvre qu'à un coût très élevé pour le milieu naturel de la région et le bien-être de la majorité des citoyennes et citoyens de la région des deux côtés de la frontière. Faute d'un débat public franc et ouvert, l'initiative Atlantica pourrait causer de graves dommages. C'est pour cela qu'il y a lieu de bien la cerner et de la contester en tant que concept de base des politiques, ce que nous tenterons de faire dans ce document.



## 2 La frontière importe encore

Les partisans d'Atlantica tentent de convaincre les habitantes et habitants des provinces de l'Atlantique que leur salut économique passe par l'instauration d'un couloir d'acheminement des biens venus d'Asie au coeur du territoire américain et par l'augmentation de l'exportation des ressources non transformées, et particulièrement de l'énergie, aux États-Unis. La crédibilité du projet repose sur l'hypothèse qu'il sera de plus en plus facile de franchir la partie est de la frontière canado-américaine. Or, il y a de plus en plus d'indications selon lesquelles c'est le contraire qui se passe.

Vu les considérations économiques structurelles et la préoccupation accrue à l'égard de la sécurité nationale, il est probable que plutôt que de disparaître, la frontière entre le Canada et les États-Unis fera encore plus obstacle aux flux du commerce canado-américain au cours des prochaines années. Cette frontière importe encore beaucoup plus que les partisans d'Atlantica ne veulent bien le reconnaître.

En dépit de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis (ALE) conclu en 1989 et de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) conclu en 1994, l'entrée

aux États-Unis des produits exportés par les provinces de l'Atlantique – y compris le bois d'oeuvre de résineux, le bétail et les pommes de terre – est encore perturbée périodiquement. Par exemple :

- Bien que les exportations de bois d'oeuvre de résineux des provinces de l'Atlantique aient été exemptées dans une grande mesure des droits compensateurs américains et de l'entente subséquente de restriction des exportations (accord de 2006 sur le bois d'oeuvre de résineux), elles ont fait l'objet de droits anti-dumping punitifs imposés par les États-Unis pendant les nombreuses années qu'a duré le conflit.
- En mai 2003, après qu'une vache du nord de l'Alberta a été confirmée atteinte d'encéphalopathie spongiforme bovine (ESB), mieux connue sous le nom de maladie de la vache folle, la vente de boeuf venu du Canada, y compris des provinces de l'Atlantique, a été interdite aux États-Unis.<sup>5</sup> Par suite de l'interdiction, les exportations de boeuf des provinces

de l'Atlantique aux États-Unis ont été ramenées pratiquement à zéro et ont tardé à se rétablir.

- En octobre 2000, les États-Unis ont fermé la frontière aux pommes de terre de l'Î-P-É après la découverte d'un cas de galle verruqueuse dans un champ de pommes de terre de cette province. En 2002, un second cas de cette maladie a de nouveau restreint l'exportation des pommes de terre de l'Î-P-É. Plus tôt, en 1991, la découverte d'une souche nécrotique du virus Y de la pomme de terre, justiciable de quarantaine, a donné lieu à une interdiction de l'exportation des pommes de terre par les États-Unis qui a dévasté l'industrie de la pomme de terre des provinces de l'Atlantique.

Les incidents de ce genre, qui ont été très coûteux pour des industries précises et pour le trésor public canadien, soulignent les risques, qu'on pourrait qualifier d'inévitables, que continue de comporter le commerce entre le Canada et les États-Unis.

Il n'y a guère lieu de s'attendre que les perturbations périodiques des échanges entre le Canada et les États-Unis cessent, et il se peut fort bien qu'elles empirent. Les États-Unis ont un déficit commercial record qu'ils ne sauraient maintenir selon la plupart des experts. Les données sur les dix premiers mois de 2006 indiquent que le déficit commercial dépasse 6 % du PIB des États-Unis et qu'il va vraisemblablement constituer un record pour la cinquième année consécutive.<sup>6</sup> Il s'ensuit qu'il y aura sans doute de fortes pressions politiques et économiques au cours des prochaines années afin de réduire le déficit commercial grâce à une combinaison de dépréciation du dollar américain et de mesures protectionnistes ou d'un ralentissement économique.

De plus, la réponse politique à l'augmentation des craintes des États-Unis au sujet de leur sé-

curité nationale a déjà donné lieu à la prise d'initiatives qui menacent d'entraver le commerce et d'accroître le coût des mouvements transfrontière de biens et de personnes. En 2006, le gouvernement Bush a :

- continué de mettre en oeuvre son programme exigeant que les Canadiennes ou Canadiens et les Américaines ou Américains entrant aux États-Unis en provenance du Canada soient munis de passeports ou de documents sécurisés équivalents;
- augmenté sans consultation les inspections des fruits et légumes canadiens exportés afin de détecter le « bioterrorisme » et imposé unilatéralement de nouveaux droits aux expéditeurs pour financer les nouvelles inspections;<sup>7</sup>
- annoncé un très coûteux projet consistant à construire 1 800 tours de surveillance dotées de technologie de pointe pour contrôler tous les mouvements non seulement à la frontière avec le Mexique mais aussi à la frontière avec le Canada.

Les États-Unis ont commencé à prendre des initiatives semblables en adoptant notamment de nouvelles lois sur la sécurité dans les ports et les transports. Les leaders du nouveau Congrès contrôlé par les Démocrates se sont engagés à voir, en tant que priorité législative, à rendre obligatoire le balayage de tous les conteneurs venant de ports étrangers qui sont destinés aux États-Unis.<sup>8</sup> Dans l'avenir prévisible, comme l'a fait remarquer Paul Celluci, ancien ambassadeur des États-Unis au Canada, « la sécurité l'emporte sur le commerce ».

Dans le secteur manufacturier vital, les provinces de l'Atlantique ont tiré moins d'avantages de l'intégration commerciale nord-américaine que toute autre région du Canada. Statistique Canada estime que l'augmentation de l'intégration du commerce avec les États-Unis

n'a donné lieu qu'à une augmentation minime de la valeur réelle des salaires dans le secteur manufacturier des provinces de l'Atlantique (0,03 % par année, en moyenne) et de la production de ce secteur (0,15 % par année, en moyenne) au cours des 12 années qui ont suivi l'adoption de l'ALE (de 1988 à 1999). Les gains de productivité associés à l'intégration du commerce ont également été faibles (0,2 % par année) pendant cette période.<sup>9</sup>

Ces piètres résultats portent à croire que l'intégration commerciale consécutive à la conclusion de l'ALE n'a pas accru la capacité manufacturière des provinces de l'Atlantique. Puisqu'il en est ainsi, pourquoi une intégration plus poussée donnerait-elle de meilleurs résultats? Il y a tout lieu d'adopter plutôt des politiques alternatives. Compte tenu des pressions exercées par les déficits commerciaux sans précédent des États-Unis et de leur préoccupation à l'égard de la sécurité nationale, il sera encore plus difficile au cours des prochaines années de créer des emplois de qualité à valeur ajoutée dans le secteur manufacturier par l'exportation aux États-Unis.

En dernier lieu, les relations commerciales entre la région de l'Atlantique, et particulièrement les trois provinces maritimes, et le reste du Canada sont beaucoup plus durables et importantes que ne le reconnaissent les partisans d'Atlantica. Les Chambres de commerce des provinces de l'Atlantique, par exemple, dénigrent grandement le commerce avec le reste du Canada, soutenant ce qui suit :

« En 1867, les nouvelles politiques et tarifs internationaux imposés par la Confédération ont réorienté la direction naturelle du commerce, qui était Nord-sud, pour un nouveau corridor Est-ouest déplaçant le pouvoir vers le Canada central. Au cours des 100 années à suivre, les commerçants du Canada atlantique ont tenté de survivre en fournissant un marché rétréci du Canada central, puisque le marché plus étendu et plus près

du Nord-est des États-Unis leur était fermé pour toutes fins pratiques. De nos jours les chefs de file d'entreprise et gouvernementaux ont reconnu ce paradoxe et entamé un dialogue pour rétablir le corridor économique d'Atlantica au dynamisme d'antan.»<sup>10</sup>

Le ton de ce message porte à croire que les Chambres n'accordent que peu de priorité aux marchés canadiens.

Bien entendu, les relations commerciales avec le reste du Canada sont très importantes pour l'économie des provinces de l'Atlantique et celle du reste du pays. En fait, compte tenu des distances et de la taille des économies<sup>11</sup>, même après la conclusion de l'ALE et de l'ALENA, les provinces de l'Atlantique pratiquent encore un commerce beaucoup plus important avec les autres provinces canadiennes qu'avec les États-Unis.<sup>12</sup> Une étude réalisée en 1999 faisait remarquer ce qui suit : « Les liens au niveau des échanges interprovinciaux demeurent douze fois plus développés que ceux qui existent entre le Canada et les États-Unis. » Les auteurs ajoutent que : « l'économie canadienne au lendemain de l'ALE conserve une forte structure nationale dans laquelle les liens commerciaux interprovinciaux conservent un ordre de grandeur beaucoup plus élevé que les liens unissant les provinces et les États. »<sup>13</sup>

Le commerce intérieur est en outre beaucoup moins vulnérable aux perturbations périodiques qui caractérisent les relations commerciales entre le Canada et les États-Unis. Dans tous les différends commerciaux susmentionnés (bœuf, bois d'œuvre et pommes de terre), le commerce des produits en question sur les marchés canadiens s'est poursuivi dans une grande mesure.<sup>14</sup> Il est donc étonnant que les groupes de pression patronaux des provinces de l'Atlantique soient disposés à négliger l'importance des relations économiques est-ouest et à sous-estimer les avantages des liens politiques, culturels et historiques entre les habitant-

tes et les habitants des provinces de l'Atlantique et ceux du reste du Canada afin de faire la promotion de la stratégie Atlantica.

En somme, une évaluation réaliste des tendances actuelles des relations commerciales entre le Canada et les États-Unis ne justifie pas que l'avenir économique des provinces de

l'Atlantique soit misé sur la frontière perméable présumée dans le projet Atlantica. Elle ne justifie pas non plus que les approches qui caractérisent le Canada en matière de politiques sociales et économiques soient sacrifiées sur l'autel d'une intégration économique plus poussée.

### 3 Une plaque tournante des produits asiatiques destinés aux États-Unis

Le projet Atlantica est axé sur l'idée selon laquelle Halifax doit devenir le point d'entrée du très gros trafic maritime de produits asiatiques destinés au Mid West. Brian Lee Crowley a, en fait, consacré à ce sujet tout son discours prononcé pendant la conférence de 2006 placée sous le thème « Atlantica: Business Without Borders » (Atlantica : les affaires sans frontière).

Le but principal du corridor de transport Atlantica projeté n'est pas de renforcer le commerce entre les provinces de l'Atlantique et le nord de la Nouvelle-Angleterre, ni même d'acheminer les produits de la région sur d'autres marchés. Dans une déclaration remarquable de la part d'une personne se disant bâtisseur de région, M. Crowley a indiqué que le commerce entre les États et les provinces au sein de la région « ne vaut guère la peine d'être mentionné ».<sup>15</sup>

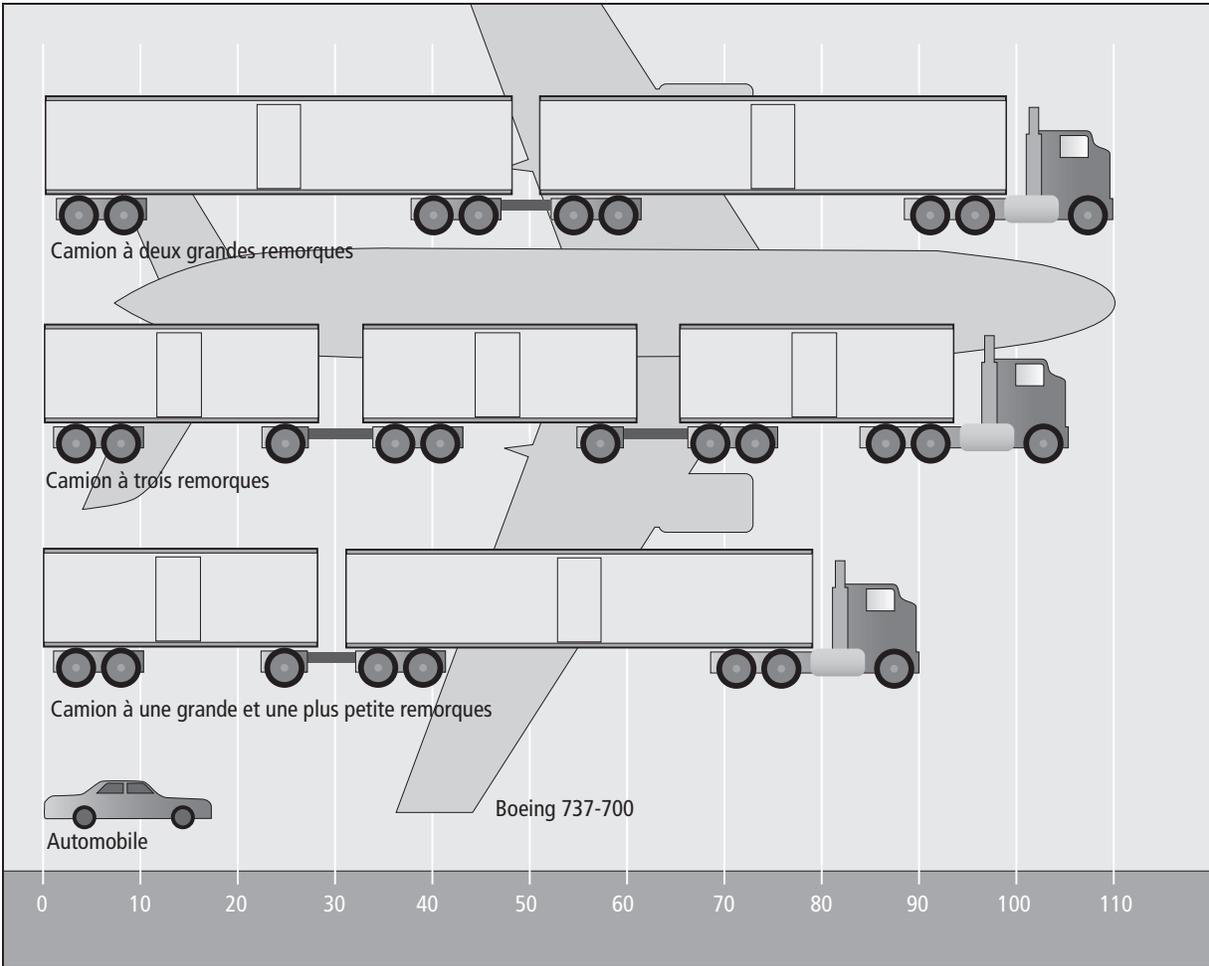
M. Crowley ajoute que le corridor Atlantica proposé différerait des autres corridors commerciaux canado-américains « qui existent principalement pour échanger des biens et des services produits par nos deux pays ».<sup>16</sup> Le projet Atlantica est plutôt destiné à profiter des tendances du commerce mondial en faisant de la région une plaque tournante des biens produits ailleurs (en Asie) et devant être écoulés ailleurs (au cœur des États-Unis).

M. Crowley fait remarquer que « dans le réseau mondial, il faut être soit une destination en soi (comme Chicago, Londres, Hong Kong ou Tokyo), soit un point du chemin menant à une destination ».<sup>17</sup> De ce point de vue, il est clair que les provinces de l'Atlantique et leurs voisins américains *ne sont pas* des destinations en eux-mêmes.

Voici le raisonnement présenté à l'appui du corridor de transport Atlantica : le trafic mondial des conteneurs a augmenté rapidement et à mesure que les produits fabriqués en Chine et en Asie du Sud continuent d'inonder les marchés nord-américains, il est prévu que les volumes transportés par les cargos grèveront la capacité des ports de la côte ouest. Vu la construction de navires trop grands pour passer par le canal de Panama (navires post-Panamax), le port d'Halifax est le port d'escale nord-américain le plus proche pour les navires venus d'Asie par le canal de Suez et il compte parmi les rares ports de la côte est qui peut accueillir des navires aussi grands.

Le fait d'attirer un nombre suffisant de ces géants – un seul d'entre eux peut transporter 10 000 conteneurs (TEU<sup>18</sup>) ou plus – donne l'occasion, comme le dit M. Crowley, « de porter le trafic à un niveau *de beaucoup supérieur* à celui

CHART 1 LCVs in Plane View



SOURCE : Road Management and Engineering Journal,

que la population et l'activité économique locales peuvent justifier (caractère italique ajouté)<sup>19</sup>».

Les avantages économiques directs du projet seraient restreints aux industries de la manutention des conteneurs, qui sont concentrées dans le port d'Halifax. Le secteur des transports, et particulièrement du transport routier, en profiterait indéniablement. Dans le domaine du transport routier, le salaire hebdomadaire est légèrement supérieur à la moyenne.<sup>20</sup> Toutefois, les longues heures et les conditions de travail difficiles des camionneurs ont déjà donné lieu à une pénurie de camionneurs. La solution que M. Crowley propose d'apporter à cette pénurie, que le projet

Atlantica ferait augmenter, consiste à recruter des camionneurs mexicains pour qu'ils conduisent des camions dans la région.<sup>21</sup>

Il y a lieu de tenir compte du fait que la productivité moyenne du secteur des transports et de l'entreposage est considérablement plus faible (23 % de moins en PIB réel par heure) que la productivité moyenne des provinces de l'Atlantique.<sup>22</sup> Autrement dit, le projet Atlantica vise à favoriser la croissance d'un secteur dont la productivité est relativement faible.

La productivité des provinces de l'Atlantique est déjà faible par rapport à celle du reste du Canada et des autres pays industrialisés.<sup>23</sup> Le

fait d'axer une stratégie de développement régional sur un secteur à faible productivité tel que celui des transports et de l'entreposage risque, même si cette stratégie était fructueuse, de freiner la croissance de la productivité régionale et de compromettre la prospérité des provinces de l'Atlantique.<sup>24</sup>

Les partisans du projet espèrent que l'augmentation du trafic fasse diminuer les frais de transport par unité, ce qui réduirait le coût du transport des produits de la région dans le corridor à grand trafic. Ils mentionnent en outre les possibilités de transport pour les exportateurs de la région dans les conteneurs qui retournent en Asie, même si l'énorme disparité entre les volumes et la balance du commerce avec l'Asie est telle que la plupart des conteneurs retourneraient vides.

En dernier lieu, M. Crowley fait la promotion des possibilités qu'auraient d'autres villes des provinces Maritimes par l'entremise de leurs ports intérieurs, soit des terminaux où les conteneurs seraient déchargés et où leur teneur serait transbordée et acheminée à sa destination finale. Or, compte tenu des craintes des États-Unis ayant trait à la sécurité, il est fort probable qu'il serait nécessaire de faire dédouaner préalablement les conteneurs destinés aux États-Unis par les autorités américaines des douanes et de la sécurité à la frontière affectées à Halifax et qu'ils demeureraient scellés jusqu'à ce qu'ils atteignent les États-Unis. Il s'ensuit que les terminaux intérieurs seraient contournés par le trafic entre l'Asie et les États-Unis qui est le principal objet du corridor.

Si les avantages économiques devaient être faibles et concentrés à Halifax, tout effort fait pour porter le trafic à des niveaux « tout à fait démesurés par rapport aux besoins locaux » aurait de nombreux effets indésirables sur la durabilité environnementale et la qualité de vie des personnes habitant la région. Dix mille conteneurs mis bout à bout s'étendraient sur 60 kilomètres. Comme M. Crowley le clame, « les navires post-Panamax sont si grands que si l'on déchargeait entièrement un seul d'entre eux dans un même port et qu'on mettait la moitié des conteneurs

sur des trains, il faudrait quand même une file de véhicules articulés d'une longueur de 20 miles [32 km] pour transporter le reste ».<sup>25</sup> L'afflux de navires de ce genre poserait inévitablement de graves problèmes de circulation, environnementaux et de planification dans la région d'Halifax-Dartmouth.

Si, comme prévu, la majeure partie de l'expansion massive du trafic de conteneurs comportait une augmentation du transport par camion, cela aurait un effet négatif sur l'environnement, l'entretien des routes et la sécurité routière sur tout l'itinéraire proposé. M. Crowley soutient avec insistance, par exemple, que l'établissement d'un corridor de transport Atlantica viable nécessiterait l'affaiblissement de la réglementation canadienne et américaine sur les poids et les dimensions des véhicules afin de permettre le recours à des « trains de remorques ». Les trains de remorques sont des véhicules articulés comprenant plus d'une remorque par tracteur. Ces véhicules à deux ou trois remorques peuvent atteindre une longueur de 125 pieds (38 mètres).<sup>26</sup> Le train de remorques est habituellement 27 fois plus lourd qu'un véhicule sportif utilitaire.<sup>27</sup>

Aux États-Unis, la loi fédérale restreint la longueur des tracteurs semi-remorques à celles du tracteur et d'une remorque de 53 pieds (16 mètres) ou de deux remorques de 28 pieds (8,5 mètres) et leur poids total (chargement compris) à 80 000 livres (36 287 kg).<sup>28</sup> Actuellement, certaines provinces canadiennes permettent la circulation de véhicules considérablement plus grands dont la longueur peut atteindre 38 mètres (125 pieds) et le poids, 62 500 kg (137 500 livres.) Toutefois, la plupart des camions qui circulent sur les routes canadiennes sont beaucoup plus petits, la majeure partie du marché étant desservie à l'aide de véhicules comprenant des tracteurs avec une remorque de 16 mètres (53 pieds).<sup>29</sup>

Des pressions ont déjà commencé à être faites sur les gouvernements des États américains pour qu'ils assouplissent la réglementation sur le transport routier dans le corridor proposé, ce qui illustre bien que le concept d'Atlantica s'assortit d'un programme de déréglementation. De plus,

il est indéniable que le projet Atlantica ferait circuler sur les routes des provinces de l'Atlantique un plus grand nombre de camions et des camions beaucoup plus grands. Le Nouveau-Brunswick a déjà entrepris un projet pilote d'un an qui permet aux trains de remorques de circuler sur les routes entre Saint John et Moncton.<sup>30</sup>

L'augmentation du trafic et du poids des camions use considérablement plus les routes et les ponts, ce qui en accroît les frais d'entretien.<sup>31</sup> Si l'on permettait la libre circulation de trains de remorques, on verrait augmenter les investissements nécessaires et les frais d'entretien en matière de voirie car il faudrait élargir les voies, renforcer les ponts, élargir les accotements et construire de nouvelles bretelles et routes. De plus, bien que les camions plus gros aient un plus haut rendement énergétique en tonnes par kilomètre, l'augmentation de la circulation de camions sur les routes de la région accroîtrait grandement les émissions totales de gaz à effet de serre.<sup>32</sup>

La sécurité des automobilistes qui côtoient les camionneurs de transport à longue distance sur les routes est un autre sujet d'inquiétude primordial. Les gros camions ont des taux d'accident mortel plus élevés que les automobiles, et la plupart des victimes de collisions mortelles entre des camions et des automobiles sont les passagers du véhicule le plus petit.<sup>33</sup> L'augmentation du trafic des camions accroîtrait les blessures et les décès occasionnés par des accidents sur les routes de la région. De plus, il y a lieu de se demander si la stratégie de transport Atlantica est compatible avec le désir d'attirer plus de touristes à la région.

En somme, bon nombre des effets globaux du corridor de transport Atlantica seraient indésirables. Cependant, il y a également de bonnes raisons d'être sceptiques au sujet de la faisabilité de la stratégie telle qu'elle est présentée. Par exemple :

- Les ports encombrés de la côte ouest, qui sont beaucoup plus proches de l'Asie qu'Halifax, sont déjà en train de s'adapter pour répondre à l'augmentation du trafic venant d'Asie. Les ports à conteneurs de la

Californie, de l'État du Washington et de la Colombie-Britannique accroissent leur capacité et l'efficacité de leurs activités.<sup>34</sup>

- On a déjà commencé à agrandir le canal de Panama pour qu'il puisse accueillir les nouveaux et plus gros navires. L'agrandissement du canal, qui devrait être terminé d'ici 2015, signifie qu'Halifax cesserait en moins d'une décennie d'être le port de la côte est le plus proche pour les navires post-Panamax.
- Il se peut qu'il y ait un renversement de la tendance de l'industrie à privilégier les méga-porte-conteneurs.<sup>35</sup> Cela ferait échouer les très coûteux investissements locaux dans l'infrastructure nécessaire pour accueillir les navires post-Panamax les plus grands et dans les technologies de la sécurité connexes.
- En dernier lieu, bien qu'il soit probable que le trafic du port d'Halifax continuera d'augmenter, les acheteurs et les expéditeurs continueront de s'épargner dans toute la mesure du possible les frais supplémentaires et l'incertitude associés au franchissement de la frontière entre le Canada et les États-Unis en faisant débarquer dans des ports des États-Unis la majeure partie des produits destinés aux marchés de ce pays.

Pour toutes ces raisons, il est probable que les ports des États-Unis demeurent les principaux points d'entrée de la majorité des conteneurs venus d'Asie qui sont destinés aux États-Unis. Cette conclusion est renforcée par l'expérience vécue dans les ports canadiens de la côte ouest. Même si l'on fait depuis plus d'une décennie la promotion de Vancouver en tant que carrefour du Pacifique pour l'ensemble de l'Amérique du Nord, les autorités de Transports Canada ont déclaré ce qui suit : « Nous avons été ébahis de découvrir qu'actuellement, seulement 7 % des conteneurs qui arrivent à Vancouver vont aux États-Unis ». <sup>36</sup> La grande majorité des conteneurs qui arrivent à Vancouver sont destinés au Canada central et à l'est du Canada.

## 4 Le corridor Atlantica d'exportation de l'énergie

Les exportations d'énergie des provinces de l'Atlantique aux États-Unis ont augmenté rapidement depuis une décennie, à mesure que les champs de pétrole et de gaz en mer ont commencé à être exploités. Un des principaux buts du projet Atlantica est l'intensification du rôle des provinces de l'Atlantique en tant que fournisseurs d'énergie des marchés du nord-est des États-Unis.

La politique du corridor d'énergie Atlantica est fondée sur l'exportation du pétrole et du gaz extraits au large des provinces de l'Atlantique le plus rapidement possible à des conditions favorables à l'industrie, les décisions au sujet de cette exportation étant laissées à des marchés déréglementés. Cela serait fait sans qu'il ne soit tenu compte de la sécurité énergétique de la région ni des avantages du recours au gaz naturel, dont le brûlage est moins polluant, pour assurer à la région un avenir énergétique plus renouvelable. Ces deux lacunes devraient être très inquiétantes pour la population des provinces de l'Atlantique car c'est elle qui paiera les coûts sociaux, environnementaux et économiques même si elle ne partagera guère les avantages.

### 4.1 Accélération des exportations

Les exportations d'énergie, soit principalement de pétrole et de gaz extraits en mer, sont l'élément du commerce des provinces de l'Atlantique avec les États-Unis qui augmente le plus rapidement et le principal facteur des excédents commerciaux de la région avec les États-Unis (voir le tableau 1). En à peine plus d'une décennie, de 1995 et 2005, les exportations d'énergie sont passées d'environ 1,7 milliards de dollars à 9,4 milliards de dollars, et passant de 24 % à 54 % du total des exportations de la région de l'Atlantique aux États-Unis.

Les ressources en énergie du large donnent une très importante occasion ponctuelle de développement économique à la région, et particulièrement à la Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador. Le public est de plus en plus conscient de la finitude de ces ressources et du fait qu'à défaut d'une bonne politique publique orientant leur mise en valeur, la population des provinces de l'Atlantique pourrait manquer les occasions que cela représente.

Dans le cas du pétrole de Terre-Neuve-et-Labrador, l'économiste Wade Locke de la Memorial University prévoit que la production an-

TABLEAU 1 **Exportations des provinces de l'Atlantique aux États-Unis** (millions de dollars)

	1995	1997	1999	2001	2003	2005
<b>Exportations d'énergie des provinces de l'Atlantique aux États-Unis</b>	1,655	2,282	2,451	5,992	7,582	9,353
<b>Total des exportations des provinces de l'Atlantique aux États-Unis</b>	6,878	8,309	10,627	14,905	15,696	17,267
<b>Exportations d'énergie en tant que pourcentage du total des exportations aux États-Unis</b>	24 %	27 %	23 %	40 %	48 %	54 %

SOURCES : Statistique Canada, Strategis.gc.ca, Industrie Canada

nuelle atteindra un sommet en 2009 à 250 millions de barils. La production des trois champs pétroliers actuels au large diminuera par après. La mise en valeur d'un quatrième champ, le Hebron dont les réserves sont d'environ 581 millions de barils, ferait remonter la production à plus de 100 millions de barils par année après 2015. À moins que de nouvelles réserves ne soient découvertes, la production tombera sous les 50 millions de barils vers 2020 et continuera de diminuer après cel.<sup>37</sup>

Dans le cadre d'un différend qui a fait couler beaucoup d'encre, le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador tente de négocier de meilleures conditions de mise en valeur future des gisements de pétrole en mer, en commençant par le projet Hebron. Un des partenaires du consortium Hebron, Exxon-Mobil qui a déclaré des revenus de 36 milliards de dollars américains pour l'année dernière, cela représentant les profits les plus élevés réalisés par une entreprise américaine,<sup>38</sup> a adopté une ligne particulièrement dure contre le gouvernement. Les négociations ont été interrompues et le projet Hebron a été retardé.

Le débat porte principalement sur le fait de savoir si la population de Terre-Neuve-et-Labrador tire sa juste part des avantages de l'exploitation des ressources pétrolières en mer. La part du gouvernement des flux de trésorerie disponibles au cours de la durée d'exploitation des trois champs pétroliers actuels correspondra en moyenne à 53 % des revenus (dont 21 %

vont au trésor fédéral et 32 % à la province).<sup>39</sup> Par contraste, la Norvège – qui est considérée comme l'un des pays producteurs de pétrole les plus prospères – conserve près de 85 % des revenus tirés de son secteur du pétrole et du gaz.<sup>40</sup> Ce pays scandinave atteint ce résultat grâce à une combinaison d'impôt sur les sociétés, de taxe sur le carbone, de participation directe aux aménagements pétroliers et gaziers et de dividendes des sociétés pétrolières d'État.<sup>41</sup>

Le gouvernement de la Norvège justifie son taux d'imposition élevé et sa participation publique directe dans le secteur de l'énergie en invoquant « le rendement extraordinaire de la production de ressources », « la propriété commune des ressources » et « le fait qu'il permet aux sociétés pétrolières d'exploiter une précieuse ressource naturelle limitée ».<sup>42</sup> On pourrait en dire autant des ressources du large des provinces de l'Atlantique. Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador tente, avec un fort appui du public, de négocier les conditions des futurs projets en s'inspirant de l'exemple de la Norvège.<sup>43</sup>

Les négociations visant à permettre à la province d'obtenir une part plus équitable des revenus sont axées sur quatre principaux objectifs : 1) un régime fiscal plus progressiste rapportant à la province une part plus grande des revenus, particulièrement lorsque les prix du pétrole sont élevés, 2) une politique sur la délivrance de permis et les modes d'exploitation qui répond mieux aux besoins, notamment en fixant

des délais dans lesquels les entreprises doivent s'entendre sur les nouveaux projets ou renoncer à leur tenure, 3) une participation équitable du gouvernement aux aménagements futurs, et 4) l'encouragement de l'augmentation des avantages locaux par le développement du secteur provincial des services et des approvisionnements à valeur ajoutée.<sup>44</sup>

Les efforts faits par la province pour conclure un meilleur marché ont été compromis par le gouvernement fédéral, qui partage avec la province la compétence à l'égard des ressources pétrolières en mer. Le gouvernement Harper a refusé d'appuyer l'initiative de la province visant à obtenir des redevances plus élevées des sociétés pétrolières. Jusqu'à présent, le gouvernement Harper a en outre fait la sourde oreille à l'appel de la province à l'adoption d'une loi sur la péremption des droits. Le premier ministre Harper a plutôt indiqué au premier ministre Danny Williams qu'une « intervention fédérale dans ce genre d'entente commerciale irait à l'encontre des principes de l'économie de marché dont le gouvernement du Canada fait la promotion ».<sup>45</sup>

La politique énergétique que préconisent les partisans d'Atlantica pour la région met elle aussi l'accent sur les principes de l'économie de marché et privilégie carrément l'industrie. L'AIMS a adressé de vigoureux reproches au gouvernement Williams. Dans une lettre adressée au *National Post*, Peter Fenwick, analyste de l'AIMS, a soutenu que les efforts faits par le gouvernement pour conclure une meilleure entente compromettent toute mise en valeur future de l'énergie dans la province. M. Fenwick affirme que « tant que la réglementation ne sera pas équitable et prévisible, il est probable que les ressources au large de Terre-Neuve demeureront inexploitées ».<sup>46</sup>

C'est négliger le fait que la Norvège a réussi à la fois à assurer un climat d'investissement stable et à garantir à sa population une forte part des revenus tirés de l'exploitation des ressour-

ces non renouvelables du pays. Le régime fiscal norvégien n'est pas censé influencer les profits, de telle sorte que si un aménagement est rentable avant impôt, il devrait demeurer rentable après impôt. Comme l'indique un analyste, « le fait que la Norvège n'affecte que 10 % des revenus à des entreprises privées n'a pas découragé des sociétés pétrolières étrangères comprenant Shell, BP, Exxon, Petro-Canada et Talisman de tirer des profits en partenariat avec des sociétés d'État ».<sup>47</sup> Tous les pays producteurs de pétrole, à l'exception notable du Canada, ont pris des mesures pour accroître leur part des revenus tirés du pétrole et du gaz ces dernières années.<sup>48</sup>

Bien qu'il soit nettement souhaitable que le climat d'investissement dans l'industrie du pétrole et du gaz soit stable et prévisible, la politique énergétique doit assurer un rendement équitable à la province et à la population du Canada en plus des rendements des sociétés pétrolières. Il y a lieu de féliciter le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador des efforts qu'il fait pour imiter la Norvège, lesquels vont nettement à l'encontre du cadre de politique énergétique sur lequel repose le projet Atlantica.

#### 4.2 Dépendance à l'égard de marchés de l'énergie déréglementés

La situation de l'exploitation du gaz au large de la Nouvelle-Écosse illustre très clairement l'avenir énergétique de la région que prévoit le projet Atlantica. Ce gaz est exporté rapidement sans qu'il ne soit tenu compte du besoin de sécurité énergétique futur des provinces de l'Atlantique ni des avantages que pourrait présenter pour l'environnement l'utilisation locale d'une plus grande quantité de gaz naturel en tant que combustible de transition vers un avenir de consommation d'énergie renouvelable exploitée sans danger.

Actuellement, le Maritimes & Northeast Pipeline (M&NP) transporte du gaz naturel des réserves de l'île de Sable du large de la Nouvel-

le-Écosse au nord-est des États-Unis. Construit en 1999, ce gazoduc d'une longueur de 1 000 kilomètres a la capacité de livrer 600 millions de pieds cubes de gaz naturel par jour. Le projet Deep Panuke, qui permettrait d'exploiter des réserves d'un billion de pieds cubes de gaz naturel, est l'aménagement suivant prévu pour la zone au large de la Nouvelle-Écosse.

Plusieurs petits embranchements alimentent en gaz naturel les marchés locaux de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. Toutefois, de nombreuses parties des provinces Maritimes n'ont pas encore d'accès au gaz naturel. Il n'y a pas d'embranchement desservant le nord du Nouveau-Brunswick, l'île du Cap-Breton ou l'Île-du-Prince-Édouard. Et aucune initiative n'a été prise pour relier les gazoducs existants au réseau de gaz est-ouest qui se termine actuellement à Québec.<sup>49</sup>

Même dans les régions desservies par des embranchements du gazoduc existant, certains consommateurs industriels se sont plaints de la difficulté d'obtenir la quantité souhaitée de gaz.<sup>50</sup> La majeure partie du gaz naturel de la Plate-forme Scotian est exportée directement au marché de Boston et de la Nouvelle-Angleterre, contournant la plupart des consommatrices et consommateurs canadiens.

En 2002, le gouvernement du Nouveau-Brunswick a demandé à l'Office national de l'énergie (ONE) de rectifier cette situation. La législation régissant l'ONE stipule encore que « l'Office ne peut approuver l'exportation de gaz naturel du Canada que s'il est convaincu que la quantité de gaz à exporter est excédentaire par rapport aux besoins canadiens raisonnablement prévisibles ».<sup>51</sup>

Toutefois, depuis 1987, l'Office a pour pratique d'autoriser l'exportation de gaz naturel par suite de commandes à court terme, celles-ci lui permettant de contourner l'exigence de tenir compte des besoins canadiens qui est imposée par la loi. Environ 75 % des exportations de gaz canadiennes sont autorisées par suite de com-

mandes à court terme.<sup>52</sup> Comme l'a fait remarquer le gouvernement du Nouveau-Brunswick, « quant au gaz de la Plate-forme Scotian, un seul permis d'exportation a été délivré à l'égard d'environ 10 % du gaz exporté à partir de ces réserves canadiennes ».<sup>53</sup>

Le Nouveau-Brunswick a tenté, sans succès, de convaincre l'ONE d'établir des règles qu'il suivrait pour examiner les requêtes à l'égard de commandes à court terme destinées à l'exportation de nouveaux approvisionnements de gaz de la Plate-forme Scotian, comme ceux qui découleront du projet Deep Panuke. Ces règles auraient prévu la prestation d'un avis public et la présentation de commentaires par le public sur les requêtes d'exportation de gaz, donnant ainsi aux consommatrices et consommateurs locaux l'occasion d'acquiescer du gaz au prix du marché avant l'exportation.

L'AIMS a révélé sa partialité – et le raisonnement qui sous-tend le projet Atlantica – en intervenant au cours de l'audience pour s'opposer à la proposition plutôt modeste du Nouveau-Brunswick. Dans le cadre d'une des nombreuses attaques publiques lancées sur la position du Nouveau-Brunswick, l'AIMS a affirmé que « le Nouveau-Brunswick indique aux investisseurs potentiels dans l'offshore de s'abstenir sans quoi ils seront pris en otage par les femmes et hommes politiques qui tentent de se mettre dans les bonnes grâces de l'électorat ».<sup>54</sup>

Or, si la population des provinces de l'Atlantique obtenait l'accès à une partie du gaz naturel actuellement exporté, cela pourrait présenter de considérables avantages socioéconomiques et environnementaux.

Bien que le gouvernement Harper se soit dérobé aux obligations du Canada prises dans le Protocole de Kyoto, une majorité des membres de la population et des parlementaires du Canada serait très favorable à des efforts résolus faits pour atteindre l'objectif de réduire de 6 % les émissions de gaz à effet de serre du Canada (par rapport aux niveaux de 1990) d'ici 2012.

Bien que le remplacement du pétrole et du charbon par le gaz naturel, qui est moins polluant, ne constitue pas une solution à long terme au problème du changement climatique, il pourrait contribuer grandement à l'atteinte des objectifs à court terme du Protocole de Kyoto et à la transition vers un avenir énergétique post-carbone. Le gaz naturel se prête particulièrement bien à une cogénération d'électricité et à des fins industrielles.<sup>55</sup> Actuellement, les services publics régionaux d'énergie que sont Emera et la Société d'Énergie du Nouveau-Brunswick brûlent tous deux du charbon, y compris du charbon importé de la Colombie déchirée par des querelles intestines, afin de produire de l'électricité. De plus, les usagers industriels de la région, comme par exemple les producteurs de pâte et papier du nord du Nouveau-Brunswick, devront avoir accès au gaz naturel afin de réduire considérablement leurs émissions de gaz à effet de serre.<sup>56</sup> Il est insensé du point de vue de l'environnement que la région exporte de grandes quantités de gaz naturel pendant qu'elle brûle du charbon et des produits pétroliers raffinés importés.

L'importance excessive accordée à l'exportation est également inquiétante dans l'optique de la sécurité énergétique future des provinces de l'Atlantique. Larry Hughes, du groupe de recherche sur l'énergie l'Université Dalhousie, fait remarquer que « la sécurité énergétique nécessite que les sources d'énergie soient fiables, que l'alimentation soit ininterrompue et que l'énergie se vende à un prix raisonnable ».<sup>57</sup> Malgré la mise en valeur de réserves appréciables de pétrole et de gaz au large, la région est loin d'atteindre l'objectif de sécurité énergétique. La population des provinces de l'Atlantique et du Québec continue de compter sur des approvisionnements en pétrole et en gaz à l'étranger qui représentent 90 % de ses besoins en produits pétroliers<sup>58</sup>.

Si les éléments du projet Atlantica consistant à améliorer le corridor de transport d'énergie et

à accélérer les exportations cadrent nettement avec la préoccupation du gouvernement Bush d'accroître les approvisionnements en énergie des États-Unis, le projet néglige complètement les considérations ayant trait à la sécurité énergétique des provinces de l'Atlantique. Gordon Laxer, expert en énergie du Parkland Institute de l'Alberta, signale qu'après le passage de l'ouragan Katrina, l'Alberta a pu répondre à la crise en accroissant ses exportations d'énergie à destination des États-Unis. Cependant, si un ouragan ravageait la côte est du Canada, perturbant les terminaux pétroliers et les plateformes, l'Ouest canadien ne pourrait pas venir en aide à la population de la région parce que l'infrastructure pipelinère est-ouest nécessaire n'existe pas. De plus, les réserves de la région ne pourraient pas, même si elles n'étaient pas affectées par un désastre naturel, être efficacement mises à contribution, parce que l'infrastructure de distribution régionale n'est pas en place.

En dernier lieu, comme M. Laxer et bon nombre d'autres personnes le soutiennent, les dispositions de l'ALENA sur l'énergie menacent la sécurité énergétique du Canada. La clause de l'ALENA sur la proportionnalité stipule qu'en cas de crise, le Canada ne peut restreindre ses exportations que s'il continue à apporter aux États-Unis la même proportion du total de ses exportations qu'au cours des trois années précédentes.<sup>59</sup> Le Canada exporte actuellement 63 % de son gaz naturel aux États-Unis. Dans le cas des provinces de l'Atlantique, la proportion est d'environ 75 % et elle augmente<sup>60</sup>.

Les réserves prouvées de gaz naturel sont plus petites que bien des Canadiennes et Canadiens ne le croient, et elles pourraient s'épuiser beaucoup plus rapidement qu'ils ne le réalisent.<sup>61</sup> Bien que la mise en valeur du champ Deep Panuke puisse compenser la tendance, la production de gaz naturel de la Plate-forme Scotian a atteint un sommet en 2001 et a diminué de façon très marquée depuis ce temps.<sup>62</sup> Il

y a tout lieu de soutenir qu'il faut examiner avec prudence la possibilité d'accélérer l'exportation de gaz, à plus forte raison à cause des règles de l'ALENA sur l'énergie.

Le projet Atlantica n'est qu'un prétexte pour adopter des politiques énergétiques non durables qui ne présenteraient que peu d'avantages pour la communauté. L'AIMS et les autres partisans d'Atlantica, y compris le gouvernement Harper, insistent pour dire que l'exportation d'énergie devrait être déréglementée et que les décisions devraient être dictées par les forces du « marché libre ». Toutefois, cette philosophie

rigide néglige d'importants facteurs qui comprennent la propriété publique des ressources en question, les subventions et stimulants considérables versés à l'égard de leur mise en valeur et leur importance tant économique qu'environnementale pour l'avenir de la région et du pays. Il faut accorder plus d'importance que l'étroit contexte du projet Atlantica ne permet de leur en accorder aux considérations pressantes ayant trait à l'intérêt du public, et particulièrement à la sécurité énergétique future et aux répercussions sur l'environnement.

## 5 Le corridor Atlantica d'exportation de l'énergie

Rares sont les personnes qui soutiendraient que l'amélioration des relations commerciales entre les provinces de l'Atlantique et la Nouvelle-Angleterre ou des mécanismes de franchissement de la frontière n'est pas susceptible de présenter des avantages. Toutefois, les partisans d'Atlantica assortissent ces intérêts simples d'attentes peu réalistes, d'une analyse erronée et d'un lourd bagage idéologique. Il s'ensuit qu'ils présentent une vision non seulement peu plausible mais aussi très indésirable de l'avenir de la région.

Le programme Atlantica moussé par l'AIMS est nettement une stratégie fondée sur les bas salaires et les faibles normes. Sur son site Web « Atlantica story », l'AIMS affirme qu'une grande partie des difficultés, des deux côtés de la frontière, est causée par la faible qualité des politiques publiques. Autrement dit, au moins une partie du déclin de la région lui est attribuable, non seulement parce qu'elle n'a pas agi de façon cohérente en tant que région mais aussi parce qu'elle n'a pas modernisé ses lois, ses politiques et ses pratiques.<sup>63</sup>

Selon l'AIMS, les politiques publiques de piètre qualité comprennent les suivantes :

- La législation sur le salaire minimum (mesure de flexibilité du marché du travail)

- Le taux de syndicalisation (mesure de flexibilité du marché du travail)
- L'emploi dans le secteur public en tant que pourcentage de l'emploi total de l'État/de la province (mesure de l'efficacité du secteur public)
- La taille du secteur public par rapport à l'économie (mesure du fardeau que le secteur public impose à l'économie privée)

L'AIMS présente ces facteurs comme des preuves des lacunes des politiques et de détresse économique. Cet assaut à peine déguisé sur les travailleuses et travailleurs, les services publics, les programmes sociaux et la prise de décisions démocratique en dit long au sujet de ce qui sous-tend le projet Atlantica.

### 5.1.1 Salaires minimums

Les salaires minimums des États du nord-est des États-Unis sont en général plus élevés que ceux d'autres régions de ce pays. Les salaires minimums des provinces de l'Atlantique sont, en gros, comparables à ceux des États voisins (voir le tableau). Cependant, dans les deux cas, les personnes travaillant à plein temps au salaire minimum se trouvent au seuil de la pauvreté ou sous celui-ci.<sup>64</sup> Néanmoins, selon les partisans

**TABEAU 2 Salaire minimum :**  
Provinces de l'Atlantique, Maine, New Hampshire et Vermont

	<b>Minimum Wage (\$ Can.)</b>
Terre-Neuve	7,00
Nouvelle-Écosse	7,15
Île-du-Prince-Édouard	7,15
Nouveau-Brunswick	6,70
Maine	7,42
New Hampshire	5,88
Vermont	8,28

**NOTES :** Salaires minimums au 1<sup>er</sup> janvier 2007 et taux américains convertis en dollars canadiens au 1<sup>er</sup> décembre 2007

**SOURCES :** Ressources humaines et Développement social Canada, ministère du Travail des États-Unis et Banque du Canada

d'Atlantica, les salaires minimums sont trop élevés des deux côtés de la frontière.

Porter le revenu des travailleuses et travailleurs les plus pauvres de la société à un niveau plus raisonnable en haussant les salaires minimums est un impératif moral plutôt qu'un signe de politiques publiques de piètre qualité. Qui plus est, de nombreux résultats de recherche indiquent qu'une légère augmentation du salaire minimum, comme celle dont débat le Congrès nouvellement élu des États-Unis, n'a pas d'effet appréciable sur les niveaux de chômage.<sup>65</sup> La hausse des salaires minimums a de vastes avantages économiques parce qu'elle « encourage les employeurs à investir dans la formation professionnelle afin d'accroître la productivité ».<sup>66</sup>

Néanmoins, selon les partisans d'Atlantica, les salaires minimums sont trop élevés des deux côtés de la frontière. La plupart des emplois qui se créent actuellement dans la région se trouvent dans les secteurs à bas salaire ne nécessitant que peu de compétences, où un nombre démesuré de travailleuses et travailleurs sont rémunérés au salaire minimum.<sup>67</sup> Le salaire minimum protège ces travailleuses et travailleurs et incite l'économie à cesser de dépendre des bas salaires.

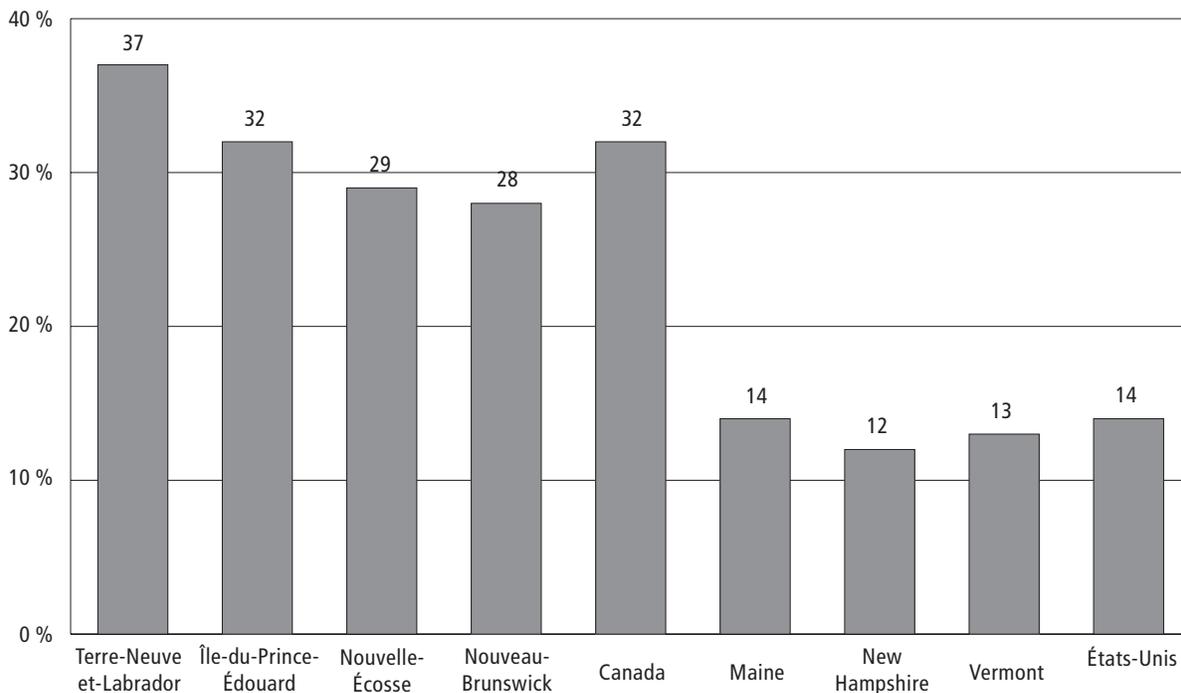
### 5.1.2 Taux de syndicalisation

Il est estomaquant que l'AIMS considère le

taux de syndicalisation extrêmement faible, qui n'est que de 14 % dans le nord de la Nouvelle-Angleterre, comme une cause de « détresse économique » de la région. Selon l'AIMS, les syndicats sont tout simplement mauvais et l'accroissement du nombre des travailleuses et travailleurs non protégés est bon. Comme l'indique le graphique 2, le taux de syndicalisation du Canada, y compris les quatre provinces de l'Atlantique, est de plus du double de celui des États-Unis. Les partisans d'Atlantica veulent nettement faire baisser le taux de syndicalisation de la région entière sous les niveaux déjà bas du nord des États de la Nouvelle-Angleterre. Une réorganisation du marché du travail à cette échelle nécessite un assaut total sur les syndicats de la région et particulièrement sur les travailleuses et travailleurs canadiens syndiqués.

Grâce à la solidarité et à l'action collective, les syndicats aident à améliorer les salaires et les conditions de travail non seulement de leurs membres mais aussi dans l'ensemble de l'économie. Ils réduisent l'écart des revenus entre les gens et aident à éliminer l'écart salarial entre les hommes et les femmes et entre les membres de minorités visibles et les autres travailleurs et travailleuses. Ils aident à empêcher que la région cherche à favoriser son développement économique en misant sur les bas salaires et les faibles compétences. Des recherches éco-

CHART 2 **Taux de syndicalisation** des provinces de l'Atlantique, du Maine, du New Hampshire, du New York et du Vermont (2005)



SOURCES : Statistics Canada et U.S. Bureau of Labor Statistics

nomiques d'experts ont indiqué que les taux de syndicalisation élevés favorisent l'augmentation des compétences et de la productivité et n'ont pas d'effet négatif sur le rendement économique.<sup>68</sup>

Les syndicats contribuent au bien-être de tous les travailleurs et les travailleuses en s'efforçant de défendre et de renforcer des programmes sociaux tels que l'assurance-chômage et l'assurance-maladie. Plutôt que d'être un facteur de « stress associé aux politiques », un taux de syndicalisation élevé accroît l'influence des travailleurs et travailleuses sur l'établissement de politiques publiques efficaces et justes, comme c'est le cas dans de nombreux pays industrialisés. Si l'on laissait les travailleurs et les travailleuses sans protection en réduisant le taux de syndicalisation dans la région, cela réduirait les salaires, accroîtrait l'inégalité et ferait empirer la qualité de la vie dans les provinces de l'Atlantique.

### 5.1.3 Emploi dans le secteur public

L'affirmation de l'AIMS selon laquelle les niveaux d'emploi dans le secteur public sont un bon indicateur de l'efficacité du gouvernement est un non-sens. L'efficacité est bien définie, et il est généralement entendu qu'elle constitue la quantité d'effort nécessaire pour atteindre un objectif.<sup>69</sup> Dans le cas qui nous intéresse, la quantité d'effort pourrait être représentée globalement par le nombre des employées et employés du secteur public. L'objectif serait la prestation de biens et de services par le personnel du secteur public et les avantages qu'elle présente pour la population.

Il est difficile de mesurer l'efficacité d'une entité complexe telle qu'une administration publique et l'indicateur choisi par l'AIMS est nettement insuffisant. Par exemple, une grande province dont la population est faible nécessitera naturellement plus d'employés publics pour fournir des services du même niveau qu'une province plus petite mais très peuplée.

Dans un même ordre d'idées, il serait raisonnable de s'attendre qu'une province ou un État qui fournit des services de santé et d'éducation de niveau plus élevé ait une fonction publique plus grande.

Quelles que soient les complexités, toute mesure honnête d'efficacité doit être un ratio entre la quantité d'effort et l'objectif. Se livrant à un classique tour de passe-passe, l'AIMS mesure l'effort sans reconnaître les réalisations. L'utilisation d'un numérateur sans dénominateur approprié rend la mesure essentiellement inutile. Cela trahit tout simplement les profonds préjugés de l'AIMS et du projet Atlantica à l'égard du secteur public.

#### **5.1.4 Taille du secteur public par rapport à celle de l'économie**

La dernière mesure présentée par l'AIMS, qui n'est pas accompagnée d'un argument ou d'une explication, tient tout simplement pour acquis que tout appareil gouvernemental est un poids mort constituant un boulet pour « l'économie privée ». L'AIMS croit que plus l'appareil gouvernemental est grand par rapport à l'ensemble de l'économie, plus ce boulet est lourd. Le choix de cette « mesure » témoigne lui aussi des préjugés de l'AIMS et du projet Atlantica à l'égard du secteur public. Cette mesure ne donne aucun renseignement sur le rôle approprié du gouvernement ou sa capacité d'améliorer la vie de la population, par exemple en fournissant des soins de santé, des services d'éducation et d'autres services sociaux et en mettant en application la réglementation sur l'environnement et le travail. En faisant une promotion intensive des forces du marché aux dépens du secteur public, l'AIMS priverait les citoyennes et citoyens de la capacité de favoriser leurs propres intérêts et d'orienter leurs communautés, leurs provinces et leurs États par l'expression et la prise de décisions démocratiques.

Pour l'AIMS, l'occasion de faire une farouche promotion de son idéologie de « fondamentalisme du marché » est une importante raison de créer Atlantica. Le fondamentalisme du marché repose sur la conviction inconditionnelle que

les marchés privés non réglementés sont toujours favorables à la société et que le meilleur appareil gouvernemental est le plus petit. De ce point de vue, le projet Atlantica s'inscrit dans le cadre d'un programme de réorganisation de l'économie, des programmes sociaux et des règlements de la région selon des principes fondamentalistes.

L'ironie, c'est qu'après deux décennies d'efforts vivement contestés faits pour l'imposer, le fondamentalisme du marché perd enfin de la crédibilité. Même l'Organisation de coopération et de développement économiques a remanié considérablement sa stratégie néolibérale pour l'emploi publiée en 1994, selon laquelle la création d'emplois passait principalement par la déréglementation du marché du travail, la réduction des prestations d'assurance-chômage, le maintien de bas salaires minimums et les salaires « flexibles ». <sup>70</sup> L'OCDE reconnaît maintenant qu'il « y a bien des chemins qui mènent à Rome ». Selon un analyste, la Stratégie pour l'emploi publiée par l'OCDE en juin 2006 « reconnaît que les salaires minimums, les syndicats et les lois sur la protection de l'emploi n'ont aucun effet visible sur le chômage ». <sup>71</sup> Le document reconnaît également que les pays à gouvernement social-démocrate d'Europe ont atteint des taux d'emploi très élevés et de bas taux de chômage grâce à une combinaison différente de politiques comprenant des prestations d'a.-c. acceptables, de forts syndicats et des niveaux élevés d'investissement dans la formation et l'adaptation de la main-d'œuvre. <sup>72</sup> Cette orientation en matière de politiques a produit certaines des économies les plus productives et des sociétés les plus équitables ainsi que certains des niveaux de vie les plus élevés du globe. <sup>73</sup>

Il serait difficile d'atteindre ces objectifs, mais le modèle des salaires et avantages sociaux équitables et d'une main-d'œuvre très qualifiée et très productive est une vision beaucoup plus inspirante et généreuse de l'avenir de la région que le plan Atlantica de « survivance des plus aptes » préconisé par l'AIMS.

## 6 Solutions de rechange à Atlantica

### 6.1 Atlantica : mythes et réalité

Comme la légendaire ville d'Atlantide dont son nom s'inspire, Atlantica baigne dans les mythes. Or, dans le cas des mythes, la réalité est trop souvent cachée sous de belles paroles et des élans d'imagination.

Même si les partisans d'Atlantica rêvent de l'effacer, la frontière entre le Canada et les États-Unis ne disparaîtra pas de sitôt. Même après la restructuration qui a eu lieu par suite de la conclusion de l'ALE et de l'ALENA, l'effet de la frontière sur le commerce demeure important. Comme nous l'avons vu à bien des reprises, la préoccupation qu'ont les États-Unis à l'égard de la sécurité nationale depuis les attentats du 11 septembre continue d'accroître les incidences perturbatrices de la frontière sur le commerce.<sup>74</sup>

La combinaison de pressions économiques structurelles, du protectionnisme traditionnel et de revendications légitimes d'un commerce plus équitable et d'accords commerciaux moins envahissants présentées par un vaste éventail de groupes américains risque de rendre les relations commerciales nord-américaines plus difficiles plutôt que de les faciliter. Les personnes

habitant les provinces de l'Atlantique doivent gérer les relations avec leurs voisins du sud de façon réaliste et innovatrice plutôt que de se laisser bernier par le faux sentiment de fondamentalisme du marché libre dont le projet Atlantica est empreint.

Toute évaluation réaliste des tendances futures doit permettre de tenir compte des facteurs économiques structurels qui inciteront tôt ou tard les États-Unis à rééquilibrer leurs relations commerciales internationales. La préoccupation des États-Unis à l'égard de la sécurité nationale rendra probablement plus coûteux de faire du commerce au-delà de la frontière et elle pourrait être invoquée par certains groupes américains en tant que prétexte pour restreindre le commerce. Bien que les liens commerciaux possibles entre les deux régions soient importants, les producteurs du nord de la Nouvelle-Angleterre et ceux des provinces de l'Atlantique demeurent des concurrents dans certains secteurs, et cela donnera lieu, comme cela a toujours donné lieu, à des frictions commerciales.

Par contraste, les réseaux commerciaux interprovinciaux sont beaucoup plus serrés et

proportionnellement beaucoup moins susceptibles de subir des perturbations. De plus, la fluctuation des taux de change et la solide croissance économique rendent certains marchés étrangers, et particulièrement ceux de l'Europe, relativement plus attrayants. L'augmentation du commerce à l'intérieur du Canada et la diversification du commerce entre les provinces de l'Atlantique et d'autres marchés étrangers – qui sont des objectifs négligés ou carrément dépréciés par les partisans d'Atlantica – comporteront des avantages à long terme pour la région.

## 6.2 Solutions de rechange à Atlantica

### 6.2.1 Alternatives en matière de transport

La planche la plus faible de la plateforme Atlantica est la notion que la région est prête à devenir une plaque tournante pour les produits asiatiques transportés par bateau et destinés aux marchés du Midwest. En réalité, Halifax n'est pas prête à devenir le carrefour du Midwest pour les produits asiatiques.

Les ports de la côte ouest accroissent déjà leur capacité et il est prévu d'agrandir le canal de Panama pour qu'il puisse accueillir des navires plus grands. Ces faits jumelés aux frais et aux risques supplémentaires associés au franchissement de la frontière portent à croire qu'Halifax ne recevra probablement qu'une faible proportion de la cargaison asiatique destinée aux États-Unis. Pour différentes raisons, les ports américains demeureront vraisemblablement les points d'entrée de la grande majorité des produits asiatiques à écouler sur les marchés américains.

Même s'il était possible de l'atteindre, l'objectif douteux de porter le trafic du corridor à des niveaux « tout à fait démesurés par rapport à la population et aux besoins locaux » ne présenterait que peu d'avantages économiques pour le reste de la région, et particulièrement

pour Terre-Neuve-et-Labrador. D'autre part, les effets négatifs sur l'environnement qu'aurait une énorme augmentation du trafic des camions poseraient des problèmes de portée beaucoup plus vaste.

Une analyse récente indique que « le système de transport de la Nouvelle-Écosse, qui dépend beaucoup du transport routier tant des passagers que des marchandises, n'est pas durable – et ses problèmes augmentent ». Selon le rapport exhaustif, « de 1990 à 2002, le trafic de transport routier de marchandises a augmenté de 66 % et les émissions de gaz à effet de serre des camions lourds au diesel ont augmenté de 54 % ». En fait, la situation empirait dans le cas de treize des vingt principaux indicateurs du transport durable étudiés pendant l'analyse. Ces indicateurs comprennent les dépenses de transport, la dépendance à l'égard du transport de marchandises par camion et l'efficacité énergétique, tous des facteurs qui empireraient de façon beaucoup marquée si le corridor de transport Atlantica mettait en jeu d'énormes navires et des trains de remorques.<sup>75</sup>

Il est raisonnable de croire que des mesures radicales seront prises d'ici une ou deux décennies pour freiner le réchauffement du globe. Ces mesures neutraliseraient les grands investissements proposés dans le corridor de transport routier. La plaque tournante Atlantica risquerait de ne devenir qu'un éléphant blanc.<sup>76</sup>

Néanmoins, le port d'Halifax est voué à un avenir brillant s'il est géré de façon appropriée. Il est judicieux de proposer l'accroissement du trafic des conteneurs à Halifax (et peut-être dans d'autres ports en eau profonde sous-utilisés de la région tels que celui de Canso). Cet accroissement se produit déjà, le trafic des conteneurs d'Halifax s'apprêtant à augmenter par rapport à son actuel demi-million de conteneurs par année. Cependant, le but principal de tout agrandissement du port d'Halifax devrait être de manutentionner le trafic en provenance et à destination des marchés canadiens. Qui

plus est, l'emplacement d'Halifax est tel que le trafic européen est un soutien principal plus fiable pour son port que le trafic asiatique.<sup>77</sup>

Sur les plans de la protection de l'environnement et de la durabilité, il faut donner la priorité à l'efficacité du transport des conteneurs et cela nécessite non pas l'augmentation du transport routier mais bien l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire et un transport maritime à courte distance. Relier les ports de la région à un système de transport intermodal durable est à la fois un défi de planification de taille et une possibilité emballante.<sup>78</sup> Pour relever ce défi, il faut faire intervenir non seulement la communauté des affaires et le secteur des transports mais aussi les gouvernements municipaux, les populations locales, des écologistes, de petites entreprises, des exploitants d'entreprises touristiques, des experts indépendants, des organisations non gouvernementales et des citoyennes et citoyens de tous les secteurs de la société.

En dernier lieu, si les fonds d'investissement publics limités étaient canalisés dans le corridor Atlantica proposé, il y aurait moins de ressources à consacrer à la diversification de l'infrastructure publique pouvant présenter des avantages dans l'ensemble de la région. Le corridor de transport imposerait d'importants coûts aux communautés et aux contribuables du couloir alors que les besoins des communautés d'autres parties de la région seraient négligés. Il y a lieu de comparer pareille utilisation peu judicieuse des fonds d'infrastructure aux avantages que présenterait l'amélioration des services municipaux et des réseaux de transport de l'ensemble de la région et d'autres investissements majeurs dans l'infrastructure qui favoriseraient davantage et de façon plus diversifiée le développement économique régional. Le corridor Atlantica est-il vraiment une priorité d'investissement pour la population des provinces de l'Atlantique ou vaudrait-il mieux, sur les plans social, environnemental et économique, que la région se dote, par exem-

ple, de meilleurs services de santé, d'un système global de transports en commun ou de réseaux élargis d'Internet à haut débit?

### 6.2.2 Alternatives en matière d'énergie

Bien que d'importants éléments du projet de corridor de transport Atlantica ne soient pas plausibles, l'idée de créer un corridor d'énergie parallèle est fermement ancrée dans les réalités énergétiques continentales. Les États-Unis sont le principal consommateur et importateur de pétrole du monde et ils louchent sur les approvisionnements canadiens, y compris les approvisionnements en gaz au large des provinces de l'Atlantique, pour atteindre leurs objectifs en matière de sécurité énergétique.

Les habitantes et habitants des provinces de l'Atlantique doivent se demander si l'accélération de l'exportation d'énergie non transformée pour satisfaire à la demande d'énergie insatiable des États-Unis est dans l'intérêt à long terme de la région et si ce modèle favorise l'intérêt que partagent les citoyennes et citoyens du Canada et des États-Unis à s'assurer un avenir énergétique plus durable.

Les principaux sujets d'inquiétude associés à la croissance rapide des exportations sont la possibilité que le public canadien ne tire pas sa juste part des revenus de la vente de ces ressources naturelles de propriété publique, les effets sur la sécurité énergétique future du Canada atlantique et les effets négatifs de l'accélération de l'exploitation des combustibles fossiles sur l'environnement régional et mondial. Le projet énergétique Atlantica, décrit le plus clairement par l'AIMS, fait fi de ces sujets d'inquiétude. Il fait plutôt la promotion d'un marché « libre », non réglementé et axé sur l'exportation.

Il vaudrait beaucoup mieux pour la population des provinces de l'Atlantique que ses gouvernements imitent la Norvège en assurant au public un rendement plus élevé de l'exploitation des précieuses ressources naturelles de propriété publique dont il question. Cela contribuerait

grandement à la mise en œuvre d'une politique valable de développement durable. Il y a tout lieu d'appuyer les efforts faits par le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador pour voir à ce que les futurs aménagements d'exploitation pétrolière en mer aient un rendement plus équitable pour sa population.

Le projet de corridor de transport d'énergie Atlantica repose sur des considérations ayant trait à la sécurité énergétique des États-Unis mais il n'accorde que peu d'importance aux besoins en énergie futurs de la population des provinces de l'Atlantique. Même si elles sont d'importants exportateurs d'énergie, les provinces de l'Atlantique importent 90% du pétrole consommé dans la région. Celle-ci n'a même pas l'infrastructure nécessaire pour s'alimenter en gaz naturel en cas de crise, comme par exemple d'ouragan ou de pénurie à plus long terme.

Les provinces de l'Atlantique ont besoin d'une politique énergétique à long terme qui vise à économiser les ressources non renouvelables et à les utiliser judicieusement pour assurer la transition vers des formes d'énergie renouvelables pouvant être exploitées sans danger. Une des principales raisons de négocier un accès plus équitable aux réserves de pétrole et de gaz devrait être de voir à ce que les revenus tirés de l'énergie sont investis en fonction du jour où ces ressources seront épuisées.

L'adoption d'une vision alternative de la durabilité de l'énergie mettra les provinces de l'Atlantique à l'avant-garde des efforts faits pour réduire les émissions de carbone et de gaz à effet de serre au Canada et dans le monde entier. Le plan à cette fin devrait comprendre des objectifs et des délais clairs pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'utilisation locale d'une plus grande partie du gaz naturel extrait en mer en tant que combustible de transition vers un avenir d'énergie renouvelable.

Cette vision pourrait en outre donner naissance à une collaboration plus fructueuse entre les citoyennes et citoyens et les gouvernements

des provinces de l'Atlantique et de la Nouvelle-Angleterre. Par exemple, dans l'accord sur le changement climatique de 2001, les cinq premiers ministres des provinces de l'est du Canada et six gouverneurs d'États de la Nouvelle-Angleterre se sont engagés à ramener les émissions de carbone aux niveaux de 1990 au plus tard en 2010 et à les réduire de 10 % de plus au plus tard en 2020.<sup>79</sup> Une action concertée pour atteindre ces objectifs exige l'adoption d'une approche à l'égard de la durabilité énergétique qui diffère beaucoup de celle que préconisent les partisans d'Atlantica.

### 6.3 Démocratie, citoyenneté et participation

La frontière entre le Canada et les États-Unis n'est pas qu'une barrière ou un ralentisseur commercial ou même un obstacle périodique aux relations commerciales. Pour les citoyennes et les citoyens des deux pays, elle aide à définir leurs communautés respectives, leur citoyenneté et leurs droits démocratiques.<sup>80</sup> Il est beaucoup plus difficile de faire respecter pareils droits de participation dans le cadre d'initiatives transfrontalières.

Le modèle de gouvernance que privilégient les partisans d'Atlantica soulève des craintes fondamentales au sujet de la participation du public et de la reddition de comptes démocratique. Pendant la conférence *Reaching Atlantica: Business Without Borders* (Atteindre Atlantica : les affaires sans frontière) tenue en juin 2006, par exemple, les discussions sur l'avenir de la région entière et de tous ses habitants et habitantes ont été dominées par des représentants des entreprises, des hauts-fonctionnaires et des analystes des cercles de réflexion conservateurs.<sup>81</sup>

Ce modèle élitiste s'inspire du Partenariat pour la sécurité et la prospérité. Les autorités gouvernementales canadiennes et américaines se livrent à une « convergence de la réglemen-

tation » ayant une vaste portée qui permet à des groupes binationaux d'autorités gouvernementales de répondre directement à des plaintes portées par des représentants des entreprises au sujet de questions de réglementation. La déréglementation se déroule en l'absence de transparence, de reddition de comptes au public, de recours ou de participation démocratique de la population.<sup>82</sup>

Comme l'illustrent les revendications radicales de déréglementation du transport routier, de l'énergie et des normes du travail présentées par les partisans d'Atlantica, cette approche n'aura pour effet que d'affaiblir la protection que la réglementation assure aux citoyennes et citoyens des deux pays. Il faut plutôt adopter un modèle de coopération à la réglementation s'inspirant des normes les plus élevées à l'échelle du continent et du monde et appuyant le droit démocratique des instances individuelles d'établir des normes plus élevées que les normes en vigueur.<sup>83</sup>

Comme le Partenariat pour la sécurité et la prospérité dont il fait partie, le projet Atlantica est censé aller de l'avant avec peu de participation ni de supervision publiques, sinon aucune. Cette exclusion est particulièrement marquée dans le cas des Canadiennes et Canadiens puisque la politique des États-Unis à l'égard du Canada est fondée sur les intérêts intérieurs des États-Unis et leurs préoccupations en matière de sécurité, sur lesquels les Canadiennes et les Canadiens n'ont que peu d'influence sinon aucune. Malgré leurs lacunes, les gouvernements nationaux, provinciaux, d'État et locaux et leurs systèmes judiciaires respectifs donnent aux citoyennes et citoyens des deux côtés de la frontière des droits de participation et une voix démocratique – des droits de base qui seraient grandement compromis par le projet Atlantica.

#### 6.4 Remarques terminales

En dépit de ses défauts considérables, le projet Atlantica a beaucoup d'élan, particulièrement vu le vent que souffle dans ses voiles l'actuel gouvernement fédéral. L'orientation Atlantica témoigne d'un important changement de la politique fédérale sur le développement économique régional des provinces de l'Atlantique. L'accent très marqué mis sur les politiques axées sur les forces du marché cadre très bien avec le mépris du gouvernement Harper à l'égard des politiques interventionnistes de développement régional.

Brian Lee Crowley, directeur de l'AIMS qui vient d'être nommé conseiller spécial auprès du ministère fédéral des Finances, a fait une promotion infatigable du concept.<sup>84</sup> Sa nomination à ce titre lui donne beaucoup d'influence sur le gouvernement fédéral qui lui permettra de faire valoir le projet Atlantica.

Par ailleurs, des pressions soutenues sont exercées par la communauté des entreprises, qui considère une deuxième conférence « Les affaires sans frontière » à Halifax pendant l'été de 2007. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, flairant peut-être la possibilité d'obtenir des fonds d'infrastructure pour le projet de plaque tournante d'Halifax, appuie fortement le projet. Il paraît que le Cabinet du Premier ministre fait pression sur les autres gouvernements provinciaux de la région pour qu'ils appuient Atlantica, comme la Nouvelle-Écosse, en tant que concept directeur d'une politique régionale. Même des administrations municipales ont répondu à la supercherie en adoptant des motions qui appuient vaguement le concept d'Atlantica. En dernier lieu, le projet Atlantica est le complément du programme d'intégration continentale que mettent de l'avant les autorités les plus élevées des gouvernements Harper et Bush par l'entremise du Partenariat pour la sécurité et la prospérité.

Il existe clairement un besoin pressant de débat public et d'une vigoureuse remise en question des bases douteuses du projet Atlantica. Ce débat dévoilerait les nombreuses lacunes des arguments présentés en faveur d'Atlantica et le programme réglementaire et social droitiste pas très caché sur lequel le projet repose. Or, cela nécessite que la sensibilisation au projet Atlantica – et aux menaces qu'il présente – déborde le cadre des cercles élitistes exclusifs qui ont habilement monopolisé le dossier jusqu'à présent.

Il y a des alternatives beaucoup plus fascinantes en matière de politiques qui promettent une augmentation de la coopération entre les provinces de l'Atlantique et leurs voisins de la Nouvelle-Angleterre, des emplois stables à salaire acceptable, un avenir durable du point

de vue de l'environnement et un renforcement plutôt qu'un démantèlement des programmes sociaux et des services publics qui unissent les provinces de l'Atlantique et tous les Canadiens et les Canadiennes.

Comme la mythique Atlantide, qui selon la légende est disparue dans l'océan, le projet Atlantica gravement taré mérite de s'enfoncer sous les vagues, emportant avec lui les fausses promesses de prospérité régionale ainsi que l'insécurité énergétique, la dégradation de l'environnement et le déficit démocratique que comporte son extrême fondamentalisme du marché économique. Ce n'est qu'une fois qu'il sera disparu que les citoyennes et citoyens de la région pourront s'atteler à la tâche de se doter d'un avenir plus juste, plus prospère et plus durable.

# Notes

**1** Neil Reynolds, « Want efficient trade? Start by erasing borders », *Globe and Mail* du 20 septembre 2006. Bien que M. Reynolds attribue le concept à M. Crowley, celui-ci n'a certainement pas été le premier à employer le terme Atlantica. Ce terme est utilisé dans le rapport de la Commission royale sur la finance et la taxation municipale au Nouveau-Brunswick, établie en 1962 et présidée par Edward Byrne. Voir Stephen Tomblin, « Atlantic Region Integration Options », mai 2003, p. 13. Par la suite, Atlantica est le nom qui a été donné à l'unique province maritime recommandée par la Commission d'étude sur l'union des provinces maritimes (commission Deutsch). Voir « Atlantica proponents must walk the talk », lettre du courrier des lecteurs adressée par H.A. Fredericks, ancien directeur du Conseil économique des provinces de l'Atlantique, et publiée par le *Charlottetown Guardian* le 28 juin 2006. Le rapport de la Commission Deutsch, paru en 1970, a donné lieu à la création du Conseil des premiers ministres des Maritimes en 1971.

**2** Reynolds, 2006.

**3** Dans le cas des provinces Maritimes, la politique nationale de 1879 de John A. MacDonald est encore associée à une diminution de la prospérité régionale. La population de ces provinces estime à juste titre

que le développement économique de la région a été freiné par la concentration et la centralisation du commerce dans le Canada central au début du 20<sup>e</sup> siècle.

**4** Garry Leech, « Redefining Atlantic Canada in the Corporate Image », le 18 avril 2006, disponible à l'adresse <http://www.arsn.ca/arsn4.htm>, consulté le 12 janvier 2007.

**5** Denis Poulin et Attah K. Boame, « La maladie de la vache folle et le commerce du boeuf », Statistique Canada, novembre 2003.

**6** Le déficit du commerce des biens et des services pour les dix premiers mois de 2006 a été de 643 milliards de dollars américains et le déficit annuel devrait dépasser le record de 717 milliards de dollars américains de l'année dernière. U.S. Census Bureau et U.S. Bureau of Economic Analysis, « U.S. trade in goods and services, October 2006 », le 12 décembre 2006.

**7** « USDA announces more inspections, user fees for Canadian imports », *Inside W.S. Trade*, le 1<sup>er</sup> septembre 2006.

**8** Joseph Schuman, « Audacity and Caution, for the new Congress », *Wall Street Journal on-line*, le 2 janvier 2007.

**9** Wulong Gu et Gary D. Sawchuk, *Comment les régions du Canada s'adaptent-elles à un marché nord-américain plus grand et plus intégré*, Division de l'analyse microéconomique, Statistique Canada, mai 2006.

**10** Chambres de commerce des provinces de l'Atlantique, « Reaching Atlantica », disponible à l'adresse [http://www.reachingatlantica.com/fr/defining\\_atlantica.php](http://www.reachingatlantica.com/fr/defining_atlantica.php), consulté le 1<sup>er</sup> octobre 2006.

**11** Par exemple, la distance entre Halifax et Boston est environ la moitié de celle entre Halifax et Toronto. L'économie de l'Ontario est environ 1,4 fois plus importante que celle du Massachusetts. Si l'on ne faisait pas méthodiquement de distinction entre le commerce interprovincial et le commerce entre un État et une province, le mouvement bidirectionnel des biens entre la Nouvelle-Écosse et l'Ontario serait d'environ 70 % ( $\frac{1}{2} \times 1.4 = 70\%$ ) du commerce entre la Nouvelle-Écosse et le Massachusetts. Le commerce entre la Nouvelle-Écosse et l'Ontario est, en fait, de bien des fois supérieur.

**12** John Helliwell, un des pionniers de cette approche, met l'accent sur différents facteurs distinguant les marchés, y compris « le coût élevé de l'information, les disparités entre les connaissances et les goûts et le fait que les coûts de transaction augmentent considérablement en fonction de la distance et lorsqu'on tente de faire des affaires dans une société ayant des normes et des institutions différentes ». John F. Helliwell, *Globalization and Well-Being*, 2002, p. 25.

**13** Helliwell, John F., F.C. Lee et H. Messinger. 1999. *Perspectives sur le libre-échange nord-américain n° 5. Incidence de l'accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis sur le commerce interprovincial*, Industrie Canada, p. 47, disponible à l'adresse [http://strategis.ic.gc.ca/epic/internet/ineas-aes.nsf/vwapj/P5-fra.PDF/\\$FILE/P5-fra.PDF](http://strategis.ic.gc.ca/epic/internet/ineas-aes.nsf/vwapj/P5-fra.PDF/$FILE/P5-fra.PDF)

**14** Le cas du virus Y de la pomme de terre était l'exception. Même dans ce cas, l'accès des pommes de terre de l'Î-P-É aux marchés canadiens a été rétabli plus rapidement que leur accès aux marchés américains. Les restrictions imposées aux pommes de terre de l'Î-P-É par d'autres provinces

découlaient de leur crainte d'une diminution de leurs propres exportations aux États-Unis plutôt que de considérations phytosanitaires.

**15** Brian Lee Crowley, « Atlantica: Are we mature enough to open our window on the world? », d'après des remarques faites au cours de la conférence Reaching Atlantica: Business Without Borders le 10 juin 2006, commentaire de l'Atlantic Institute for Market Studies, juillet 2006, p. 1.

**16** Crowley, 2006, p. 1.

**17** Crowley, 2006, p. 1.

**18** Le TEU est une unité de capacité équivalant à un conteneur de vingt pieds.

**19** Crowley, 2006, p. 5

**20** À l'échelle nationale, le salaire hebdomadaire moyen était de 728,17 dollar en 2005. Le salaire hebdomadaire du secteur du transport routier était de 735,44 dollar. Statistique Canada, « Gains hebdomadaires moyens, selon la branche d'activité », disponible à l'adresse [http://www40.statcan.ca/102/cst01/labr73a\\_f.htm](http://www40.statcan.ca/102/cst01/labr73a_f.htm), consulté le 9 janvier 2006.

**21** M. Crowley déclare ce qui suit : « La pénurie de conducteurs est une question épineuse mais la solution ne consiste pas à rebattre les oreilles aux élèves de nos écoles secondaires au sujet la possibilité de faire une merveilleuse carrière en transport routier sur longue distance. La solution veut que nos conducteurs futurs s'appellent Alejandro Gutierrez et Juan Ortiz. .... Pendant son séjour récent au Canada, Vincente Fox, président du Mexique, nous demandait de collaborer avec lui à la création d'un programme de travailleuses et travailleurs invités. Nous devrions accepter son offre ». Crowley 2006, p. 7.

**22** Selon les données sur la productivité recueillies par le Centre d'étude des niveaux de vie, le PIB réel moyen par heure des trois provinces Maritimes était de 22 dollars dans l'industrie des transports et de l'entreposage alors qu'il était de 29 dollars dans l'ensemble de l'économie de ces provinces. (Source : <http://www.csls.ca/data/ptabln.asp>, consulté le 10 janvier 2007). On ne dispose pas de données sur Terre-Neuve.

**23** Le PIB réel moyen par heure en 2005 était de 37 dollars pour l'ensemble du Canada alors qu'il était de

30 dollars dans les provinces de l'Atlantique. Centre d'étude des niveaux de vie, (<http://www.csls.ca/data/ptabln.asp>) consulté le 10 janvier 2007.

**24** Je tiens à remercier mon collègue du CCPA John Jacobs, qui m'a fourni les résultats de recherche au sujet des effets sur la productivité.

**25** Crowley, 2006, p. 3.

**26** « Study Discussed Characteristics of Longer Combination Vehicles (LCVs) in Relation to Roadway Design », *Road Management and Engineering Journal*, le 10 août 1997, disponible à l'adresse <http://www.usroads.com/journals/rej/9708/re970806.htm>, consulté le 20 octobre 2006.

**27** Site Web de la Coalition Against Bigger Trucks, <http://www.cabt.org>, consulté le 27 novembre 2006.

**28** Lankard et Lehrer, 2000. Les limites applicables aux gros camions ont été imposées initialement par le Congrès en 1991 et leur portée a été élargie en 1998. Toutefois, de nombreux États en sont exemptés ou ont des droits d'antériorité permettant aux camions plus lourds de continuer de circuler là où leur circulation a déjà été permise.

**29** Environnement Canada, Direction des systèmes de transport, « Options d'exploitation des véhicules », accessible à l'adresse [www.ec.gc.ca/cleanair-airpur/CAOL/transport/publications/trucks/truck7fr.htm](http://www.ec.gc.ca/cleanair-airpur/CAOL/transport/publications/trucks/truck7fr.htm), consulté le 6 novembre 2006.

**30** Province du Nouveau-Brunswick, *Projet pilote d'ensembles de véhicules sur les routes de la province*, communiqué de presse du 21 février 2005.

**31** « D'après la vaste étude réalisée par le ministère des Transports des États-Unis en 1998 sur les dimensions et les poids des camions, la détérioration de la chaussée augmente en fonction du poids par essieu et du nombre de passages sur la chaussée », cité dans Tom Lankard et John Lehrer, « Axles to Grind: Driving Questions About the Limits to Place on Trucks Traveling Our Roads », *Road Management and Engineering Journal*, février 2000. « Frank McCullough, Ph.D., du Center for Transportation Research de l'University of Texas à Austin, a constaté qu'un seul passage d'un véhicule articulé cause autant de dommages que de 2 000 à 3 000 passages d'automobiles. Les dommages augmentent de façon

exponentielle : un camion de 95 000 livres cause de deux à trois fois plus de dommages qu'un camion de 80 000 livres », Lankard et Leher, 2000.

**32** De plus, les dommages causés aux surfaces des routes par les gros camions accroissent la consommation d'énergie de tous les véhicules qui circulent sur les routes parce que les surfaces lisses contribuent à l'augmentation de l'efficacité énergétique.

**33** Nous ne disposons encore que de données incomplètes sur la sécurité des trains de remorques par rapport aux ensembles à remorque unique. Toutefois, il y a de bonnes raisons de craindre que ces trains posent encore plus de problèmes de sécurité et de rendement que les ensembles à remorque unique. Ils sont plus difficiles à manœuvrer et à arrêter, ils ont des temps de dépassement plus longs, ils éclaboussent sur une plus grande surface et ils ont de la difficulté à maintenir leur vitesse dans les côtes, constituant des barrages routiers en marche. Lankard et Leher, 2000.

**34** Voir Wendy Stueck, « B.C. Braces for invasion of sea monsters », *Globe and Mail* du 25 novembre 2006, p. B4. « Sur la côte américaine du Pacifique, le corridor ferroviaire de transport rapide de marchandises Alameda, construit au coût de 2,4 milliards de dollars, a été inauguré en avril 2002, éliminant plus de 200 passages à niveau dans 8 villes le long d'un itinéraire de 20 miles menant aux ports de Long Beach et de Los Angeles ». Doug O'Keefe, *Les futures rivalités entre les ports pour conteneurs du Canada et des États-Unis*, Statistique Canada, révisé en mars 2003, p.1. Un nouveau terminal pour conteneurs sera mis en service à Prince Rupert à la fin de 2007. Voir Daniel Machalaba, « Tiny British Columbia port aims to be new venue for China trade », *Wall Street Journal* du 8 août 2006, p. A1. Le terminal de Prince Rupert pourra initialement manutentionner 500 000 TEU par année et sa capacité est censée être portée plus tard à 2 millions de TEU.

**35** O'Keefe, 2003, p. 1.

**36** Témoignage de Kristine Burr, sous-ministre adjoint des politiques, Transports Canada, Délibérations du Comité sénatorial permanent des

transports et des communications, Fascicule 2 – Témoignages du 20 juin 2006.

**37** Wade Locke, « Economics of Newfoundland and Labrador's Offshore Oil Industry: Separating Fact from Myth », exposé donné pendant la conférence annuelle de 2006 de la NOIA le 22 juin 2006, disponible à l'adresse [www.em.gov.bc.ca/DL/offshore/Reports/noia\\_presentation\\_2006\\_final.pdf](http://www.em.gov.bc.ca/DL/offshore/Reports/noia_presentation_2006_final.pdf), consulté le 6 novembre 2006.

**38** Simon Romero and Edmund L. Andrews, « At Exxon Mobil, a Record Profit but No Fanfare », *New York Times* du 31 janvier 2006.

**39** La part du gouvernement des flux de trésorerie disponibles augmente à mesure que montent les prix du pétrole, passant de 43 % des 25 dollars américains par baril à 53 % des 70 dollars par baril. Il est tenu pour acquis que le prix de 50 dollars par baril augmentera de 2 % par année pendant toute la durée d'exploitation des champs. Locke, 2006.

**40** Hoyos, Carola. 2006. « Norway's mission to aid poorer oil nations criticized ». *Financial Times* du 11 mai. Cité dans Dillon, 2006.

**41** La Norvège prend en outre des mesures pour empêcher les prix de cession interne établis par les multinationales de l'énergie de réduire les recettes fiscales.

**42** Norvège, ministère du Pétrole et de l'Énergie, « Facts: The Norwegian Petroleum Sector », 2005. pp. 54 à 57. disponible à l'adresse <http://www.npd.no/NR/rdonlyres/537038C7-8181-4662-995E-F8FAE12919E7/0/Facts2005.pdf>, consulté le 26 novembre 2006.

**43** Terre-Neuve a maintenant une incitation supplémentaire à négocier de meilleures conditions depuis la signature de l'accord de péréquation avec l'ancien gouvernement Martin. Avant la conclusion de cet accord, l'augmentation des recettes fiscales tirées de l'exploitation des ressources en mer était entièrement récupérée selon la formule de péréquation.

**44** Jim Keating, de Newfoundland Hydro, exposé donné pendant le symposium du Harris Centre placé sous le thème « Offshore oil and gas: Is Newfoundland and Labrador Getting its Fair Share? » le 15 novembre

2006, disponible à l'adresse [http://www.mun.ca/harriscentre/Memorial\\_Presents/Oil\\_and\\_Gas/Oil\\_and\\_Gas.php](http://www.mun.ca/harriscentre/Memorial_Presents/Oil_and_Gas/Oil_and_Gas.php).

**45** Lettre de M. Harper citée dans Brautigam, Tara. « PM is Big Oil's 'buddy': N.L. premier », Presse canadienne, le 8 septembre 2006.

**46** Fenwick, Peter. « Newfoundland's shakedown racket », *The National Post* du 6 avril 2006, disponible à l'adresse <http://www.aims.ca/oilandgas.asp?typeID=4&id=1339&fd=0&p=1>, consulté le 8 novembre 2006.

**47** John Dillon, « Bolivia emulates Norway; why doesn't Canada? », Kairos Policy Briefing Paper, no 4. octobre 2006, p. 2, disponible à l'adresse <http://www.kairoscanada.org/e/resources/policyBriefing4Bolivia0610.pdf>, consulté le 6 novembre et le 25 novembre 2006.

**48** Keating, 2006. p. 5.

**49** Cela nécessiterait la construction d'un gazoduc dans le nord du Nouveau-Brunswick jusqu'à Edmundston et de là, en traversant le Saint-Laurent, à Québec où il se raccorderait au prolongement est du gazoduc de TransCanada qui amène le gaz de l'Ouest à l'Ontario et au Québec. De plus, le Nouveau-Brunswick voulait qu'un autre gazoduc soit construit pour alimenter une centrale et les industries primaires du nord-est de la province. Fred Wilson et Steven Shrybman, *Scotian Gas: Breaking the Free Trade Consensus*, Centre canadien de politiques alternatives, août 2002. p. 2.

**50** Province du Nouveau-Brunswick, requêtes présentées en vertu de l'alinéa 12 91) b) et des paragraphes 21(1) et 24(3) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, Office national de l'énergie, le 28 février 2002, numéro de dossier mh-2-2002, disponible à l'adresse [www.neb.gc.ca](http://www.neb.gc.ca), consulté le 12 janvier 2007.

**51** Wilson and Shrybman, 2002, p. 3.

**52** Province du Nouveau-Brunswick, 2002, p. 8.

**53** Province du Nouveau-Brunswick, 2002.

**54** Brian Lee Crowley, « Nationalism and natural gas don't mix », émission Commentary de la radio de la chaîne anglaise de la SRC, le 17 juillet 2002.

**55** Tim Flannery, *The Weather Makers: How we are*

*changing the climate and what it means for life on earth*, Harper Collins, 2005, pp. 259-60.

**56** « La disponibilité du gaz naturel est un facteur extrêmement important de la viabilité future de l'industrie de la pâte et du papier dans le contexte des engagements pris par le Canada selon le Protocole de Kyoto. D'après une étude récente de TC Browne, DW Frances et MT Towers parue dans le numéro de février 2001 de *Pulp and Paper Canada*, les producteurs canadiens de pâte et papier seront tenus de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de 11,9 % d'ici 2010. Pour atteindre cet objectif, ils devront accroître de 40 % leur consommation de gaz naturel et réduire de 47 % leur consommation de pétrole raffiné. Pour une usine typique de pâte et papier, comme celles de Fraser-Nexfor dans la région d'Edmundston, le coût de l'énergie représente de 12 % à 15 % du coût de production et peut égaler ou dépasser les frais de main-d'œuvre. Le coût de l'énergie peut constituer la différence entre une entreprise rentable et une entreprise non rentable. » Preuve écrite présentée par Max Michaud, vice-président, région de l'Atlantique, du Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier, en réponse à l'ordonnance d'audience MH-2-2002 du 23 avril 2002 de l'Office national de l'énergie (ONE) (Dossier numéro 7500-M093-3).

**57** Larry Hughes, « Securing our energy future? A review of Nova Scotia's energy sector in 2004 », Centre canadien de politiques alternatives, juillet 2005, p. 15. disponible à l'adresse [www.policyalternatives.ca](http://www.policyalternatives.ca), consulté le 1<sup>er</sup> novembre 2006.

**58** Richard Gilbert, « Let's re-route our energy strategy », *Globe and Mail* du 17 octobre 2005, A:17; Laxer, 2006; et, pour ce qui est de la Nouvelle-Écosse, Larry Hughes, « Energy Security in Nova Scotia: Recommendations to 2020 », Centre canadien de politiques alternatives, parution prévue pour 2007.

**59** Selon l'Article 605 de l'ALENA, une partie à l'ALENA ne peut restreindre ses exportations d'énergie que « si la restriction ne réduit pas la proportion des expéditions totales pour exportation du produit énergétique ou du produit pétrochimique de base mis à la disposition de cette autre Partie par

rapport à l'approvisionnement total en ce produit de la Partie qui maintient la restriction, comparativement à la proportion observée pendant la période de 36 mois la plus récente ». Accord de libre-échange nord-américain, texte final, CCH International, 1992.

**60** Bien que les estimations des réserves varient, Statistique Canada, par exemple, juge que les réserves prouvées de gaz naturel du Canada ne correspondent qu'à 8,7 années d'approvisionnement canadien. Voir Gordon Laxer, « Don't Let the Eastern bastards freeze in the dark », exposé donné pendant l'assemblée générale annuelle du Conseil des Canadiens à Charlottetown, Î-P-É, le 28 octobre 2006.

**61** Laxer, octobre 2006; Wilson and Shrybman, 2002.

**62** « Le taux mensuel de production de gaz naturel en mer a atteint un sommet en décembre 2001 à 517,8 millions de m<sup>3</sup> (18,2 milliards de pieds cubes). La production mensuelle en mer a diminué de façon très marquée depuis : en mai 2005, la production avait diminué de plus de 190 millions de m<sup>3</sup> (6,7 milliards de pieds cubes) pour n'être plus que de 325 millions de m<sup>3</sup> (11,5 milliards de pieds cubes). » Hughes, juillet 2005, p. 5.

**63** Atlantic Institute for Market Studies, « How poor quality public policy holds Atlantica back », disponible à l'adresse <http://www.atlantica.org/atlanticastory.asp?cmPageID=101>, consulté le 30 novembre 2006.

**64** L'absence d'assurance-maladie publique aux États-Unis accroît grandement la vulnérabilité des travailleuses et travailleurs de ce pays par rapport à ceux du Canada.

**65** Card, D. et A. B. Kruger, 1995. *Myth and Measurement: The New Economics of the Minimum Wage*. Princeton : Princeton University Press; Goldberg M. et D. Green, 1999. *Raising the Floor: The Social and Economic Benefits of Minimum Wages in Canada*. Vancouver : Centre canadien de politiques alternatives; Wolfson, Paul, 2006. *State Minimum Wages: A policy that works*. Washington : Economic Policy Institute. Disponible à l'adresse <http://www.epi.org/briefingpapers/176/bp176.pdf>, consulté le 16 janvier 2007.

- 66** Andrew Jackson, directeur national du Service des politiques sociales et économiques du Congrès du travail du Canada, *Ré-évaluation de la Stratégie de l'emploi de l'OCDE : brefs commentaires d'un point de vue syndical canadien*, le 15 juin 2006. Disponible à l'adresse , consulté le 30 novembre 2006.
- 67** Conseil économique des provinces de l'Atlantique, mai 2003. *Report Card: Atlantic Canada: Rising employment but earnings still lag*. Halifax : Conseil économique des provinces de l'Atlantique.
- 68** Pour consulter un résumé et connaître des ouvrages de référence, voir Andrew Jackson, « The Economic and Social Impacts of Unions », [http://canadianlabour.ca/index.php/Role\\_of\\_Unions/393](http://canadianlabour.ca/index.php/Role_of_Unions/393)
- 69** Le Petit Larousse illustré, par exemple, définit l'efficacité comme étant « la qualité d'une chose, d'une personne qui produit l'effet attendu ». Petit Larousse illustré, 2000.
- 70** Voir note 73.
- 71** Jim Stanford, *A left turn on the road to Rome*, The Globe and Mail, le 3 juillet 2006.
- 72** Jackson, 2006, p. 1.
- 73** Vous pouvez consulter le rapport de l'OCDE intitulé *Stimuler l'emploi et les revenus : les leçons à tirer de la réévaluation de la Stratégie de l'OCDE pour l'emploi* à l'adresse [http://www.oecd.org/document/56/0,2340,fr\\_21571361\\_36276310\\_36998898\\_1\\_1\\_1\\_1,00.html](http://www.oecd.org/document/56/0,2340,fr_21571361_36276310_36998898_1_1_1_1,00.html). Ce rapport indique bon nombre de pays qui ont des économies prospères et qui ont adopté des combinaisons de politiques différant de celles des pays qui comptent sur le marché. Par exemple, l'Autriche, le Danemark, l'Irlande, les Pays-Bas, la Norvège et la Suède ont une productivité et une qualité de vie élevées. Voir par exemple le *Compendium de l'OCDE sur les Indicateurs de Productivité, 2006* (publié en octobre 2006) et disponible à l'adresse [http://www.oecd.org/document/5/0,2340,fr\\_2825\\_30453906\\_35968172\\_1\\_1\\_1\\_1,00.html](http://www.oecd.org/document/5/0,2340,fr_2825_30453906_35968172_1_1_1_1,00.html) et l'indice du développement humain du Programme des Nations Unies pour le développement dans l'édition de 2006 du *Rapport mondial sur le développement humain* disponible en ligne à l'adresse [http://hdr.undp.org/hdr2006/report\\_fr.cfm%20](http://hdr.undp.org/hdr2006/report_fr.cfm%20).
- 74** Ces effets ne se feront pas sentir que dans le cas des mouvements de biens. Les citoyens et citoyennes du Canada qui entreront aux États-Unis feront eux aussi l'objet d'un examen, comme le cas inquiétant de Maher Arar le souligne très bien. L'économiste Daniel Drache dit que du point de vue de la sécurité du territoire américain, les Canadiennes et les Canadiens sont des étrangers. Daniel Drache, *Borders Matter, Homeland security and the search for North America*, (Halifax, Fernwood Publishing, 2005).
- 75** Aviva Savleson, Ronald Colman, Todd Litman, et. al., *The GPI (Genuine Progress Indicator) Transportation Accounts: Sustainable Transportation in Nova Scotia, Executive Summary*, novembre 2006, disponible à l'adresse <http://www.gpiatlantic.org/publications/summaries/transportationsumm.pdf>, consulté le 1<sup>er</sup> décembre 2006.
- 76** Je remercie mon collègue du CCPA Marc Lee d'avoir souligné ce point.
- 77** Selon les statistiques les plus récentes sur le port d'Halifax, en 2005, l'Europe comptait pour 47 % du trafic conteneurisé du port alors que l'Asie en représentait 27 %. Port d'Halifax, *Container shipping/cargo*, disponible à l'adresse <http://www.portofhalifax.ca/AbsPage.aspx?id=1027&siteid=1&lang=1>, consulté le 15 janvier 2007.
- 78** De plus, il doit y avoir un plein débat public ainsi qu'une évaluation environnementale et une planification exhaustives afin de minimiser la pollution et les effets négatifs de l'augmentation du trafic, entre autres effets locaux, dans l'agglomération urbaine d'Halifax-Dartmouth (ou d'autres villes portuaires de la région).
- 79** Plan d'action sur le changement climatique issu de la Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'est du Canada, [http://www.neg-ecp-environment.org/newsletters/News\\_NEG-ECP\\_Climate\\_Change\\_Action\\_Plan\\_\(July\\_2001\).pdf](http://www.neg-ecp-environment.org/newsletters/News_NEG-ECP_Climate_Change_Action_Plan_(July_2001).pdf). Consulté le 29 janvier 2007.
- 80** Drache, 2005, chapitre 1.
- 81** Leech, 2006.
- 82** Sous prétexte d'éliminer la soi-disant « tyrannie

des petites différences » entre la réglementation du Canada et celle des États-Unis, le secteur continental des entreprises met de l'avant un programme de déréglementation. Voir Marc Lee et Bruce Campbell, *Putting Canadians at Risk, How the federal government's deregulation agenda threatens health and environmental standards*, Centre canadien de politiques alternatives, le 14 septembre 2006, disponible à l'adresse <http://www.policyalternatives.ca/index.cfm?act=main&call=6104ea04>.

**83** Cette dynamique est souvent appelée « effet de la Californie » en reconnaissance des efforts innovateurs faits par cet État en adoptant des règlements afin de protéger l'environnement.

**84** Eric Beauchesne, « Tories draft right-wing economist Brian Crowley to advise on finance policy »,

*Ottawa Citizen* du 9 novembre 2006. La nomination a provoqué une forte réaction : John McCallum a décrit M. Crowley comme suit : « intelligent mais tout à fait malavisé. Il considère la péréquation comme un facteur du cercle vicieux de l'aide sociale, il ne s'intéresse nullement au développement régional et il est un fervent défenseur du système de santé à deux vitesses ». Bruce Campbell, du Centre canadien de politiques alternatives, a ajouté ce qui suit : « les solutions fondées sur le marché que préconise M. Crowley et son militantisme en faveur du resserrement des liens économiques avec les États-Unis cadrent avec les points de vue exprimés par Stephen Harper avant qu'il ne devienne premier ministre ».

#### ► ABOUT THE CENTRE

The Canadian Centre for Policy Alternatives is an independent, non-profit research institute funded primarily through organizational and individual membership. It was founded in 1980 to promote research on economic and social issues from a progressive point of view. The Centre produces reports, books and other publications, including a monthly magazine. It also sponsors lectures and conferences.

#### ► AU SUJET DU CENTRE

Le Centre canadien de politiques alternatives est un institut de recherche indépendant et sans but lucratif, financé en majeure partie par ses membres individuels et institutionnels. Fondé en 1980, son objectif est de promouvoir les recherches progressistes dans le domaine de la politique économique et sociale. Le Centre publie des rapports et des livres, ainsi qu'une revue mensuelle.



**CCPA**

CANADIAN CENTRE  
for POLICY ALTERNATIVES  
CENTRE CANADIEN  
de POLITIQUES ALTERNATIVES

[www.policyalternatives.ca](http://www.policyalternatives.ca)

#### ► NATIONAL OFFICE

410-75 Albert Street, Ottawa, ON K1P 5E7  
TEL 613-563-1341 FAX 613-233-1458  
ccpa@policyalternatives.ca

#### BC OFFICE

1400-207 West Hastings Street, Vancouver, BC V6B 1H7  
TEL 604-801-5121 FAX 604-801-5122  
ccpabc@policyalternatives.ca

#### MANITOBA OFFICE

309-323 Portage Avenue, Winnipeg, MB R3B 2C1  
TEL 204-927-3200 FAX 204-927-3201  
ccpamb@policyalternatives.ca

#### NOVA SCOTIA OFFICE

P.O. Box 8355, Halifax, NS B3K 5M1  
TEL 902-477-1252 FAX 902-484-6344  
ccpans@policyalternatives.ca

#### SASKATCHEWAN OFFICE

105-2505 11th Avenue, Regina, SK S4P 0K6  
TEL 306-924-3372 FAX 306-586-5177  
ccpasask@sasktel.net

#### ► BUREAU NATIONAL

410-75 rue Albert, Ottawa, ON K1P 5E7  
TÉLÉPHONE 613-563-1341 TÉLÉCOPIER 613-233-1458  
ccpa@policyalternatives.ca

#### BUREAU DE LA C.-B.

1400-207 rue West Hastings, Vancouver, C.-B. V6B 1H7  
TÉLÉPHONE 604-801-5121 TÉLÉCOPIER 604-801-5122  
ccpabc@policyalternatives.ca

#### BUREAU DE MANITOBA

309-323 avenue Portage, Winnipeg, MB R3B 2C1  
TÉLÉPHONE 204-927-3200 TÉLÉCOPIER 204-927-3201  
ccpamb@policyalternatives.ca

#### BUREAU DE NOUVELLE-ÉCOSSE

P.O. Box 8355, Halifax, NS B3K 5M1  
TÉLÉPHONE 902-477-1252 TÉLÉCOPIER 902-484-6344  
ccpans@policyalternatives.ca

#### BUREAU DE SASKATCHEWAN

105-2505 11e avenue, Regina, SK S4P 0K6  
TÉLÉPHONE 306-924-3372 TÉLÉCOPIER 306-586-5177  
ccpasask@sasktel.net