L'économie politique au Canada depuis 2008 : quelques repères

Political Economy in Canada Since 2008: Some Landmarks

Dorval Brunelle

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/interventionseconomiques/1643>

DOI : 10.4000/interventionseconomiques.1643

ISBN : 1710-7377

ISSN : 1710-7377

Éditeur

Association d'Économie Politique

Référence électronique

Dorval Brunelle, « L'économie politique au Canada depuis 2008 : quelques repères », *Revue Interventions économiques* [En ligne], 44 | 2012, mis en ligne le 01 novembre 2011, consulté le 24 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/interventionseconomiques/1643> ; DOI : 10.4000/interventionseconomiques.1643

Ce document a été généré automatiquement le 24 mai 2019.

Les contenus de la revue *Interventions économiques* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

L'économie politique au Canada depuis 2008 : quelques repères

Political Economy in Canada Since 2008: Some Landmarks

Dorval Brunelle

- 1 La présente analyse¹ a pour double objectif de cerner les grandes lignes de la nouvelle économie politique sanctionnée par le gouvernement Harper ces récentes années aux deux niveaux international et national, d'une part, de présenter, en contrepartie, quelques initiatives issues des gouvernements provinciaux, de l'autre. Cette mise en perspective vise essentiellement à mettre en lumière les complémentarités entre ces niveaux d'intervention dans le contexte actuel et leurs effets imprévus sur « **l'union économique canadienne** »².

La nouvelle économie politique fédérale

- 2 Pour prendre la mesure de l'importance de l'inflexion stratégique intervenue ces dernières années en matière d'économie politique au Canada, il suffit de comparer deux moments correspondant aux deux premières victoires électorales du Parti conservateur du Canada. En effet, au lendemain de sa première victoire, le 23 janvier 2006, le gouvernement de Stephen Harper a semblé tout disposé idéologiquement et politiquement à poursuivre dans la voie du continentalisme, et même à aller plus loin que tous ses prédécesseurs en sanctionnant ce qu'une analyste avait appelé « la grande idée » (*the big idea*)³ qui prônait une intégration stratégique encore plus poussée à l'économie des États-Unis d'Amérique (EUA)⁴. En revanche, depuis la seconde victoire, le 14 octobre 2008, on a assisté à un repositionnement stratégique majeur en matière d'économie politique, repositionnement dicté par trois circonstances qui sont : (i) la crise économique aux EUA et le recours à un protectionnisme accru de leur part; (ii) la crise en Union européenne (UE); et (iii) la croissance des pays émergents, en particulier en Chine, mais aussi au Brésil.

- 3 Face à ces nouvelles réalités et contraintes, le gouvernement fédéral réajustera sa politique économique en menant de front trois approches. La première consistera à maintenir les relations commerciales les plus étroites possible avec le voisin américain quoiqu'il advienne et, pour ce faire, de compenser les inévitables baisses des exportations dans le secteur manufacturier en misant sur l'accroissement des exportations des produits énergétiques et des matières premières. À son tour, ce réalignment entraîne une révision profonde de l'économie politique canadienne qui a reposé, depuis la Deuxième Guerre surtout, sur la croissance du secteur manufacturier et qui reposerait désormais sur la croissance du secteur énergétique et sur une économie de la rente, c'est-à-dire sur une économie fondée sur des entrées de recettes liées à l'exportation de pétrole, de gaz, d'électricité et de minerais. Cette stratégie aura d'ailleurs des retombées importantes hors États-Unis dans la mesure où elle permettra parallèlement de positionner le Canada en tant que pourvoyeur majeur de matières premières à l'échelle globale.
- 4 La deuxième approche passera par l'adoption, en 2009, d'une *Stratégie commerciale mondiale* (SCM) en vertu de laquelle le gouvernement mènera une politique de diversification de ses échanges en négociant en parallèle plusieurs instruments avec des partenaires situés sur plusieurs continents. C'est ainsi qu'il est en voie de parachever la négociation d'un Accord économique et commercial global (AECG) avec l'UE, qu'il explore la possibilité de négocier un accord de libre-échange (ALE) avec le Maroc et un partenariat économique global avec l'Inde, qu'il a ouvert un dialogue commercial avec le Japon, qu'il a resserré ses liens avec le Brésil, sans pour autant renier ses engagements passés en faveur d'une éventuelle relance des négociations multilatérales à l'OMC.
- 5 La troisième approche quant à elle implique un changement d'échelle. En effet, prenant acte de l'avènement des chaînes d'approvisionnement à l'échelle mondiale en tant qu'élément clé de la globalisation des économies actuelles et prenant acte également du fait que les chaînes en question représenteraient désormais le modèle commercial dominant⁵, le gouvernement a développé, en 2007⁶, et révisé en 2009, une stratégie articulée autour des notions de « portes et de corridors » commerciaux. Ces portes et corridors forment un ensemble comprenant des infrastructures de transport maritime, routier, ferroviaire et aérien d'importance nationale orientées vers le commerce international⁷. Le document de présentation du ministère du Transport et des Infrastructures précise à ce propos : « Les stratégies en matière de portes et de corridors reposent sur des programmes d'investissements à long terme et des politiques qui favorisent le développement et l'exploitation de portes et corridors dans l'intérêt national »⁸, et il précise ceci :

Les stratégies préconisées par le Cadre amélioreront l'intégration multimodale des grands réseaux de transport ainsi que leur efficience, leur sécurité, leur sûreté et leur durabilité. Elles pourraient aussi traiter d'autres questions interreliées qui ont une incidence sur le bon fonctionnement des systèmes et la façon dont le Canada en tire profit. Le Cadre et les stratégies qu'il appuiera sont des instruments de politique nationale conçus sur mesure pour tirer profit des avantages sur les plans de la géographie, du commerce et des transports dans diverses régions du Canada. Cette approche nationale met l'accent sur l'analyse rigoureuse et la planification de longue durée dans le cadre de partenariats entre les gouvernements et entre les secteurs public et privé⁹.
- 6 On a de la sorte identifié trois portes et corridors, à l'Ouest¹⁰, au Centre¹¹ et à l'Est¹², et il a été prévu d'en ouvrir une quatrième sur la rive de l'Océan Arctique. Les stratégies qui ont

été mises au point sont fondées sur les cinq « lentilles stratégiques » suivantes : (i) la stratégie de commerce international; (ii) les volumes et les valeurs d'importance nationale; (iii) les tendances du commerce et du transport à l'échelle mondiale; (iv) la capacité totale et les mesures de politique; et (v) le rôle du gouvernement fédéral et partenariats efficaces¹³.

- 7 Les stratégies en matière de portes et de corridors impliquent une intégration à plusieurs niveaux entre les modes de transport, les investissements et les politiques, les secteurs public et privé, ainsi que les ordres de gouvernement. Elles doivent également présenter des cadres cohérents pour la planification à long terme et pour l'investissement. Enfin et surtout, les notions de portes et de corridors n'ont pas qu'une fonction stratégique, elles sont également investies d'une composante sécuritaire lourde, comme l'illustre avec la dernière éloquence le fait que plusieurs missions — en Inde ou ailleurs — montées pour faire connaître les avantages de la Porte canadienne de l'Atlantique ou de la Porte du Pacifique furent dirigées par le ministre de la Défense nationale, Peter MacKay¹⁴.
- 8 En vertu de ce cadre, le gouvernement du Canada a signé un protocole d'entente avec l'Ontario et le Québec, en 2007, pour l'élaboration d'une stratégie pour la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec. Il en a également signé un avec les quatre provinces de l'Atlantique pour l'élaboration d'une stratégie pour la Porte d'entrée de l'Atlantique¹⁵.
- 9 En attendant, le débat est lancé au Canada à savoir s'il faut poursuivre dans la voie d'une intégration continentale systématique, quitte à assumer les coûts des mesures sécuritaires imposées unilatéralement par les EUA¹⁶ ou s'il ne faudrait pas promouvoir parallèlement une voie alternative. Dans un document intitulé *Un Canada ouvert : Stratégie de positionnement mondial à l'ère des réseaux*¹⁷, le Conseil international du Canada (CIC) établit deux constats : *premièrement*, que les EUA sont entrés dans un déclin économique relatif et qu'aucun pays n'est plus touché par ce fait que le Canada et, *deuxièmement*, que la Chine et l'Inde vont occuper une place de plus en plus importante dans l'économie et la gouvernance mondiales. C'est ainsi que le Conseil propose de tourner la page, c'est-à-dire de « cesser de modeler la politique internationale (du Canada, D.B.) pour servir de contrepoids, par l'intermédiaire de laquelle nous essayons de créer un équilibre entre une politique favorable aux É.-U. et une politique multilatérale – ou pis encore une politique qui confronte directement les Américains »¹⁸, et de miser en priorité sur la porte Asie-Pacifique et de tabler sur les relations d'échanges avec l'Asie.
- 10 D'ailleurs ce raisonnement et ce positionnement ont été réaffirmés encore récemment par le Gouverneur de la Banque du Canada, Mark Carney, dans le discours qu'il a prononcé pour marquer le 125^e anniversaire de la Chambre de commerce du Grand Kitchener-Waterloo, le 2 avril 2012 :

The combination of overexposure to the U.S. market and underexposure to faster-growing emerging markets is almost entirely responsible for Canada's further loss in world market share over the last several years. It does not have to be this way. Many advanced countries have been more successful at capitalizing on the immense opportunity that emerging markets in general and China in particular represent¹⁹.
- 11 Cette surexposition a été la cause première des pertes d'emploi de l'ordre de 400 000 en cinq ans dans le secteur manufacturier en Ontario²⁰, encore qu'il faille immédiatement ajouté que ce recul aurait été plus que comblé depuis lors²¹.

L'économie politique des provinces

- 12 Créé en 2003 par les premiers ministres des dix provinces et des trois territoires, le Conseil de la Fédération s'est vu confier le mandat d'instaurer « une nouvelle ère de collaboration dans les relations intergouvernementales ». Le conseil s'est donné comme objectif central de promouvoir la coopération dans le domaine des relations intergouvernementales et, en particulier, au chapitre du commerce intérieur et de la promotion de la pleine mobilité de la main-d'oeuvre à l'échelle canadienne. Cependant, pour tout ce qui touche aux questions de développement économique, aux stratégies de diversification des échanges et aux accords internationaux, le conseil a joué un rôle plutôt modeste, et ce, malgré que son document fondateur prévoit explicitement la création de forums interprovinciaux sectoriels dans ces domaines²².
- 13 Pourtant, un repositionnement stratégique de l'ampleur de celui dont il vient d'être question a des incidences très importantes sur l'équilibre économique au Canada, sur les rapports qu'une province entretient avec le gouvernement central, sur les économies provinciales elles-mêmes, mais aussi sur les rapports qu'elles entretiennent les unes avec les autres, comme nous allons le voir à travers deux exemples emblématiques²³.
- 14 À l'ouest, l'Alberta et Colombie-Britannique ont signé un Accord de commerce, d'investissement et de mobilité du travail (ACIMT, en anglais *Trade, Investment, and Labour Mobility Agreement*, TILMA) qui est entré en vigueur le 1er avril 2007. Trois ans plus tard, le 30 avril 2010, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont signé le New West Partnership (NWP) – le « New West partenariat », en français! — qui comporte quatre volets : (i) un accord économique global, qui éliminera les barrières restantes au commerce, aux investissements et à la mobilité de la main-d'œuvre, améliorant ainsi davantage la capacité concurrentielle des provinces de l'Ouest du Canada; (ii) un accord de coopération internationale en vertu duquel les trois provinces collaboreront dans le cadre de missions de commerce et d'investissement à l'étranger et échangeront des renseignements sur les marchés étrangers pour faire avancer les intérêts communs et accroître la capacité concurrentielle des entreprises²⁴; (iii) un accord sur l'innovation, qui facilitera la coordination des efforts provinciaux en matière d'innovation afin d'attirer davantage d'investissements et de professionnels, aidant ainsi à créer une masse critique d'activités d'innovation dans l'Ouest; et (iv) un accord sur l'approvisionnement, qui permettra aux provinces de profiter de leur pouvoir d'achat combiné par l'acquisition commune de biens et de services.
- 15 À l'est, les quatre provinces de l'Atlantique ont mis sur pied un Conseil des premiers ministres de l'Atlantique (CPMA, ou Council of Atlantic Premiers, CAP), en 2000, pour favoriser l'unité régionale et promouvoir la coopération intergouvernementale²⁵. Le Conseil est à l'origine de quatre initiatives : (i) la création d'un Consortium des collèges communautaires de l'Atlantique; (ii) la création d'une Fondation d'éducation des provinces atlantiques; (iii) l'harmonisation des lois en matière d'assurances; et (iv) la mise sur pied d'un Comité de coordination des marchés publics²⁶.
- 16 Contrairement à ce qui se passe pour le NWP, en matière de développement économique, le gouvernement fédéral agit ici comme maître d'œuvre, comme le montre la création de l'Agence de promotion économique du Canada Atlantique (APECA ou Atlantic Canada Opportunities Agency, ACOA) et l'application de la politique des « portes et corridors » à la façade atlantique²⁷.

- 17 Pendant ce temps-là au centre, les trois provinces n'envisagent aucun projet régional d'intégration économique, elles avancent à la pièce, comme le montre l'accord Québec-Ontario sur la mobilité de la main-d'œuvre. Chacune multiplie plutôt la signature d'ententes ponctuelles et d'accords de libéralisation entre elles, mais également avec des États riverains des EUA, mais aussi, pour ce qui concerne le Manitoba, en signant un Mémorandum d'accord — ou *Memorandum of understanding*, MOU — avec Krasnoyarsk en Russie sur l'ouverture d'une voie aérienne directe par le pôle Nord entre les deux régions²⁸. Cela dit, tant le Manitoba²⁹ que l'Ontario³⁰ se sont dotés d'une stratégie d'internationalisation et de diversification de leurs marchés respectifs d'exportation.
- 18 Au Québec, les principaux intervenants, comme le ministère Développement économique, Innovation et Exportation (MDEIE), le ministère des Relations internationales (MRI) et le Conseil du Trésor, pour ne nommer que ceux-là, ont rédigé des analyses et des rapports qui convergent sur au moins un point central, à savoir que, depuis 2008, l'économie québécoise est confrontée à un renversement de conjoncture dont l'élément déterminant au double niveau continental et mondial est imputable à la crise économique et financière qui secoue les États-Unis, d'une part, au basculement de l'économie mondiale vers le bassin du Pacifique, de l'autre.

Conclusion

- 19 Le « mouvement tectonique »³¹ qui affecte l'économie nord-américaine a des effets majeurs sur l'économie politique sanctionnée au Canada par le gouvernement fédéral et par ceux des provinces. Nous avons cherché à en proposer un survol, mais il reste encore beaucoup à faire avant d'avoir un portrait complet de la situation. En effet, nous sommes désormais confrontés à deux ordres de contraintes, continentales et globales, qui s'imposent aux deux niveaux fédéral et provincial. Ce qui veut dire que nous devons composer avec quatre variables : deux variables exogènes, l'intégration aux EUA et l'insertion dans des chaînes d'approvisionnement globales, d'un côté, et deux variables endogènes, l'économie intérieure et les économies des provinces, de l'autre.
- 20 L'hypothèse la plus prometteuse semble être celle qui voudrait que nous assisterions à l'heure actuelle à une permutation significative en vertu de laquelle les exigences et autres contraintes portées par l'économie globale, et par la Chine en particulier, prendraient le pas sur les exigences et contraintes liées à l'intégration à l'économie des États-Unis. Et, dans le même temps, cette permutation aurait un double effet sur l'économie canadienne dans la mesure où elle pousserait, non seulement à une révision des relations entre le fédéral et les provinces, mais encore et surtout à une reconfiguration au niveau des relations interprovinciales elles-mêmes.
- 21 John Ibbitson, chroniqueur au *Globe and Mail*, a sans doute saisi de manière à la fois imagée et provocante la conséquence sur la politique intérieure du mouvement tectonique en cours à l'échelle globale quand il a forgé l'expression « effondrement du Consensus laurentien » (*the Collapse of the Laurentian Consensus*)³² pour rendre compte, dans la foulée de la troisième victoire électorale du PCC de Stephen Harper, le 2 mai 2011, de l'écroulement de l'alliance historique entre les élites du Québec et de l'Ontario. L'expression s'est avérée d'autant plus heureuse que, non seulement captait-elle le glissement en cours du pouvoir économique et politique vers l'ouest, mais elle permettait

en même temps de montrer à quel point l'Ontario était en passe de devenir une province du Pacifique, ce que Ibbitson a appelé « *the rise of Ontario as a Pacific Province* ».

- 22 Il reste à voir quelles sont les conséquences de ces chambardements pour les perspectives de développement d'une économie comme celle du Québec, coincée entre sa porte continentale et sa façade atlantique.

NOTES

1. Cet article reprend tout en l'actualisant un extrait de : D. Brunelle, *Le contexte géopolitique et les stratégies de développement au Canada, au Québec et à Montréal aujourd'hui*, Québec, PUL, 2011. En ligne : <http://www.pulaval.com/catalogue/contexte-geopolitique-les-strategies-developpement-canada-9707.html>

2. Pour paraphraser le titre du rapport de la Commission Macdonald sur l'*Union économique et les perspectives de développement du Canada*, Ottawa, 1985. Ajoutons que la présente analyse devrait être complétée par une autre qui se pencherait sur les dislocations en émergence à l'intérieur de la fédération canadienne.

3. Wendy Dobson, ancienne présidente du C. D. Howe Institute, directrice de l'Institute for International Business à la Rotman School of Management de l'Université de Toronto. Voir son article : « Wanted: a Big Idea for the U.S. Relationship », *The Globe and Mail*, April 16, 2002, dont voici l'ultime paragraphe : « Canada should exercise its sovereignty by anticipating change and initiating a Big Idea that serves the major interests of its partner while channeling action in ways that best serve its own interests. The common goal should be North American security. Our interest in greater domestic efficiency and productivity is best served by enhancing access to the U.S. market. Only a Big Idea will attract the necessary attention in the U.S. political system to our challenge of managing deeper integration. The window of opportunity is open, but it will not stay open indefinitely ». En ligne : <http://www.rotman.utoronto.ca/dobson/research/Cda-US%20globeart%202002.PDF>

4. Dans son analyse, W. Dodson évoque trois scénarios susceptibles de favoriser l'approfondissement d'une intégration à deux en Amérique du Nord: l'union douanière, le marché commun et la négociation de ce qu'elle appelle un « marché stratégique » entre le Canada et les EUA, le plus réaliste des trois à ses yeux, compte tenu des réticences vis-à-vis toute forme de cession de souveraineté de la part des EUA. Voir : W. Dobson, *Shaping the Future of the North American Economic Space. A Framework for Action*, The Border Papers, C. D. Howe Institute, no 162, avril 2002. En ligne : http://www.cdhowe.org/pdf/commentary_162.pdf

5. La chaîne d'approvisionnement global (*global supply chain*) est à la fois une extension et un approfondissement de la chaîne de production (*commodity chain*): « couramment appelé 'commerce intégratif', ce nouveau modèle commercial international utilise des barrières commerciales plus faibles pour répartir la production dans le monde par l'externalisation et les achats *off-shore* afin d'optimiser l'efficacité et de réduire les coûts de chaque composante, en tirant profit des chaînes d'approvisionnement mondiales. Ces changements dans le fonctionnement des entreprises ont des conséquences significatives pour les transports. L'intensification de la concurrence au sein du marché mondial entre chaînes d'approvisionnement, grandes villes et grands blocs commerciaux régionaux intégrés a accru la pression en vue d'atteindre une échelle et une efficacité plus grandes des systèmes

d'infrastructures qui appuient les grands courants commerciaux et assurent les déplacements des voyageurs internationaux.» En ligne : <http://www.portesducanada.gc.ca/docs/Cadrepolitiquenational.pdf>.

6. Dans un rapport publié en 2009 sur les zones franches canadiennes (Foreign Trade Zone), les auteurs précisent les objectifs de la politique de 2007 en ces termes : « *National Policy Framework for Strategic Gateways and Trade Corridors* included objective to: (i) market Canada's gateway advantage abroad; (ii) integrate Canada's trade and transportation policy directions; and (iii) create a systems approach to investment, planning and policy development ». Voir : *Canada/US Comparison of Foreign Trade Zone Related programs & Policies*, Final report, 31 mars 2009, à la page 13. Le concept de zone franche est précisé plus avant, à la page 16 du document. Il comprend une infrastructure de pointe, une réglementation flexible, un emplacement avantageux, une orientation vers les exportations, ainsi qu'une panoplie d'incitatifs et d'exemptions (sur les droits de douane, la TVA, une aide à la création d'emplois, etc.). En ligne : <http://www.foreigntradezone.ca/>

7. Les définitions officielles précisent ceci : « *Porte* : un point d'entrée et de sortie multimodal par lequel passent des marchandises et des passagers internationaux, dont l'origine ou la destination, se trouve au-delà des marchés locaux, et même régionaux. *Corridor de commerce* : une orientation linéaire et multimodale de mouvements de marchandises et de passagers internationaux qui relie les portes aux marchés importants», à la page 5. Voir *Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques*, Ottawa, 2007. En ligne : <http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/docs/Cadrepolitiquenational.pdf>

8. *Idem*.

9. *Idem*, à la p. 1.

10. « La Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique – les premiers à avoir été inaugurés, en 2006 – sont formés d'un réseau d'infrastructures de transport englobant les ports du Lower Mainland et de Prince Rupert (C.-B.), leurs principaux liens routiers et ferroviaires s'étendant dans l'Ouest du Canada et au sud, vers les États-Unis, les principaux passages frontaliers et les grands aéroports canadiens (...) Le port de Vancouver est le plus achalandé du Canada. Il a manutentionné environ la moitié de tous les conteneurs qui passent par des ports canadiens, soit plus de 2,31 millions de conteneurs (équivalents vingt pieds ou EVP). Les ports de Montréal et de Halifax ont manutentionné 1,36 million et 0,53 million d'EVP respectivement, tous les autres ports se partageant 0,4 million d'EVP (*Idem*, p. 8).

11. « Le corridor Windsor-Detroit est l'artère de commerce la plus importante du Canada. Dans une région où transitent près de 30 % des échanges commerciaux canado-américains et qui voit passer plus de 2,5 millions de camions, la porte Windsor-Detroit, qui est essentielle à l'économie canadienne, se doit d'être efficiente et sécuritaire (...) L'aéroport international Pearson de Toronto est le plus achalandé du Canada, traitant environ 51 % (en valeur) du fret aérien international et 45 % du total du trafic voyageur international » (*Idem*, p. 7).

12. La Porte canadienne de l'Atlantique dessert les provinces de la Nouvelle-Écosse (N-E), du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard (I-P-E) et de Terre-Neuve-et-Labrador (T-N & L).

13. Il convient de noter ici que le texte anglais n'est pas plus facile à décoder que sa traduction; par exemple, concernant la lentille 2 (*lens 2*) : il est écrit : « *volume and values of national significance* » et, sous la lentille 4 (*lens 4*) : « *potential scope of capacity and policy measures* ». (La traduction a été révisée par nous, DB).

14. Voir à ce sujet : Peter Avis, « Portes et corridors du Canada : la sécurité nationale en pleine évolution », *Revue militaire canadienne*, vol 10, no 3, été 2010. En ligne : <http://www.journal.forces.gc.ca/vol10/no3/04-lovegrove-fra.asp>

15. *Idem*, p. 14.

16. Voir Dwayne Lovegrove, « Sutherland au 21^e siècle : les invariants dans le programme d'élaboration des politiques du Canada depuis les événements du 11 septembre », *Revue militaire canadienne*, *op. cit.*

17. Conseil international du Canada (CIC), *Un Canada ouvert : stratégie de positionnement mondial à l'ère des réseaux*, s. l. (Toronto), 2010, 97 pages.

18. *Idem*, p. 89.

19. En ligne : <http://www.bankofcanada.ca/2012/04/speeches/exporting-in-a-post-crisis-world/>

20. Selon Lawrence Michel, « At the peak of the previous economic cycle, there were 1.1 million manufacturing jobs in Ontario. In 2009, our manufacturing jobs total had slipped to under 800,000. Half of those 300,000 manufacturing jobs were lost before the recession, thanks in large part to the impact of high and fluctuating exchange rates on Ontario producers. Another 150,000 jobs have been lost since 2007. More than 100,000 of those jobs were lost in 2009 alone. Despite the effect of stimulus spending, total employment dropped by 161,000 in 2009. Between October 2008 and February 2010, the rate of unemployment rose from 6.5% to 9.1%. (...) The numbers from the United States are just as telling. The number of employed people in the United States declined again in February 2010 — the 26th consecutive month in which employment has declined — despite the creation of approximately 200,000 jobs per month through the Recovery Act — a total of roughly two million jobs ». Voir L. Michel, *Prospects for Economic Growth: is Additional Stimulus Needed?* Economic Policy Institute, témoignage devant le Comité sur les Services financiers du Sénat, 12 février 2010, p. 6. Voir également : Hugh Mackenzie, *Steering Ontario Out of Recession. A plan of action*, OAB, 2010, Technical Paper March 2010, CCPA : « while efforts to rescue General Motors and Chrysler from bankruptcy commanded public attention in 2009, the importance of those efforts themselves underlines the significance of the goods-producing sector for Ontario's economy in the future ». (p 7).

Des prédictions confirmées encore récemment avec l'annonce, selon *Le Devoir* du 29 juillet 2010 à la une, de la fermeture de la dernière usine de General Motors en Ontario, après 90 ans d'activité.

21. Mark Carney, dans son discours du 2 avril 2012 cité plus tôt, fait état d'une perte totale de 430 000 emplois dans le secteur manufacturier, mais il ajoute que ces emplois ont été récupérés et même que 180 000 nouveaux emplois ont été créés depuis lors, dont 100 000 dans le seul secteur de la construction.

22. Parmi les initiatives du conseil, on peut en citer trois : en juin 2009, il est intervenu auprès du gouvernement fédéral pour qu'il renégocie une entente avec les EUA à la suite de l'entrée en vigueur du *Buy American Act*; en 2008, il a organisé une mission en Chine et, en février 2010, il en a organisé une autre à Washington.

23. Et, pourrait-on ajouter, avec les États riverains aux EUA. D'ailleurs, on peut aussi se poser la question de savoir si les transformations en cours ne conduiraient pas à des chambardements géographiques majeurs dans l'espace nord-américain. C'est en tout cas ce que semblent annoncer deux projets passablement utopiques quant à la forme et quant à leur contenu, issus chacun d'une extrémité du pays : Cascadia à l'Ouest et « Atlantica : the International Northeast Economic Region » (AINER) sur la côte est. Ces deux projets ont ceci de particulier de vouloir rassembler des provinces et des États dans de nouvelles entités géographiques, économiques et politiques transfrontières. Il convient aussi de souligner que, d'entrée de jeu, les promoteurs des deux projets soulignent le fait que leur région furent les parents pauvres et les oubliés de la Confédération de 1867, ainsi que de ses élargissement subséquents vers l'Ouest, à l'avantage des provinces du centre, l'Ontario et le Québec, mais surtout des villes comme Montréal, Toronto et Ottawa. Ces projets reflètent bien un malaise – à tonalité nettement antifrancophone dans les deux cas –, mais ils souffrent tous les deux d'un manque de crédibilité certain.

24. Ce qui débouchera sur l'organisation d'une mission tripartite à Shanghai, le 12 mai 2010.

25. Au niveau géographique et historique, on établit la distinction entre les provinces maritimes – les trois qui ont intégré la Confédération entre 1867 et 1873 – et les provinces de l'Atlantique,

les mêmes auxquelles on adjoint Terre-Neuve-et-Labrador entrée dans la Confédération en 1949. Par ailleurs, la question de savoir si l'intégration devait se faire à trois ou à quatre a compté pour beaucoup dans les difficultés d'intégration par le passé.

26. Voir le site du Conseil. En ligne : <http://www.cap-cpma.ca/default.asp?mn=1.10.15>

27. « Porte et corridor commercial de l'Atlantique : Dans le cadre du plan global à long terme d'infrastructure du gouvernement fédéral, qui comprend des investissements dans des portes d'entrée et des corridors commerciaux, l'APECA cherchera à obtenir un appui fédéral pour le développement de la Porte de l'Atlantique. En collaboration avec Transports Canada et les provinces, l'APECA lancera la Stratégie sur la Porte de l'Atlantique en s'appuyant sur le Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques. Cette stratégie permettra d'établir un train de mesures, y compris de la commercialisation internationale, visant à tirer profit des nouveaux débouchés mondiaux. Le Comité des représentants fédéraux-provinciaux pour la Porte de l'Atlantique, coprésidé par l'APECA, déterminera des initiatives visant à mettre en valeur la Porte de l'Atlantique comme une voie d'accès clé aux grands marchés de l'Amérique du Nord. Un plan complet de commercialisation a été élaboré; il aidera l'APECA, ses partenaires et d'autres ministères fédéraux à promouvoir la Porte sur la scène internationale. Pour 2010-2011, des missions de promotion de la Porte de l'Atlantique sont prévues en Asie et en Amérique du Sud ». En ligne sur le site de l'APECA : <http://www.acoa-apec.gc.ca/Fran%C3%A7ais/publications/Rapportsparementaires/Pages/Renseignementsurlessous-activitesdelArchitectureactivitesdeprogrammedeleAPECA3.aspx?ProgramID=>

28. « In 2001, the Polar Air Routes study commissioned by Manitoba and Krasnoyarsk reported positively on the nature and volume of freight flows; current and potential service providers; opportunities for development; and research regarding the institutional, regulatory and administrative environment. The study indicated a cost saving of over 20% using the polar route via Krasnoyarsk to Dehli, India. In addition, the Krasnoyarsk airport in Northern Russia has been singled out by Russian state and private aviation interests to be developed as a regional cargo hub for international air cargo movements ». En ligne : <http://www.tradecorridor.ca/>

29. Pour le Manitoba, les deux documents à consulter à ce sujet sont : *Reaching Beyond Our Borders. The Framework for Manitoba's International Activities*. En ligne : <http://www.gov.mb.ca/international/pdfs/rbob.pdf>

Et : *Manitoba's Action strategy for Economic Growth*. En ligne : http://www.gov.mb.ca/finance/budget07/economic_strategy/

30. Pour l'Ontario, voir le Rapport sur les perspectives économiques à long terme, 22 janvier 2010. En ligne : <http://news.ontario.ca/mof/fr/2010/01/rapport-sur-les-perspectives-economiques-a-long-terme-de-lontario.html>

31. L'expression a été forgée par Heine et Cooper pour rendre compte de l'ampleur du renversement intervenu ces récentes années en Amérique latine; elle est transposée ici au cadre nord-américain. Voir : Jorge Heine et Andrew Cooper (dir.), *Which Way Latin America? Hemispheric Politics Meets Globalization*, New York, United Nations University Press, 2010.

32. Voir John Ibbitson, "The Collapse of the Laurentian Consensus", *The Literary Review of Canada*, décembre 2011.

En ligne : <http://reviewcanada.ca/essays/2012/01/01/the-collapse-of-the-laurentian-consensus/>