

---

# Pour l'union des provinces Maritimes

---

par Ron MacDonald, député

*L'idée de l'union des provinces Maritimes est plus vieille que le Canada lui-même. Il y a déjà des générations que les gens d'affaires, les universitaires et les chefs politiques du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la Nouvelle-Écosse discutent des avantages relatifs d'une forme quelconque d'union économique ou politique. Tout au long de l'histoire de la région, divers facteurs ont empêché la concrétisation de cette union. Le présent article examine un nouveau mouvement général en vue de réunir les provinces en une union économique, voire politique.*

**I**l est clair que l'évolution des échanges commerciaux à travers le monde et les mutations que subit le fédéralisme canadien ont pour effet de relancer l'idée d'une plus grande coopération entre les provinces. Les résultats du référendum du Québec ont fait souffler sur le pays un vent de changement. Les gens des Maritimes se doivent de réagir et de ne pas laisser d'autres décider pour eux. Nous devons travailler ensemble et prendre la place qui nous revient dans un Canada fort et uni.

Un aperçu de l'histoire de la région nous permettra de mieux situer en contexte le débat actuel sur l'union des provinces Maritimes. Le Traité d'Utrecht de 1713 décrétait que les provinces Maritimes – regroupées à l'époque en un seul territoire, l'Acadie – devaient appartenir à l'Angleterre. Cette hégémonie britannique fut toutefois de courte durée. En 1763, le Cap-Breton devint une province distincte et il fut suivi dans cette voie en 1789 par l'Île-du-Prince-Édouard. Le Nouveau-Brunswick fut créé en 1784 et, par suite de la réannexion du Cap-Breton à la Nouvelle-Écosse en 1820, les frontières provinciales se dessinaient comme on les connaît aujourd'hui.

Avant la Confédération et particulièrement vers le milieu des années 1800, l'économie des provinces Maritimes était florissante grâce à des ressources de base comme le bois d'oeuvre et les pêches; plus tard, le Traité de réciprocité conclu avec les États-Unis vint donner un bon coup de pouce à l'exploitation de ces ressources de même qu'à la construction



Ron MacDonald

*Ron MacDonald est député fédéral de Dartmouth. Il a été élu pour la première fois à la Chambre des communes en 1988.*

navale et à l'exploitation du charbon. La vitalité économique de la région perdit malheureusement beaucoup de terrain en raison des changements technologiques. On comprendra qu'une économie basée sur le charbon et le bois d'oeuvre ne

pouvait qu'être vouée à l'échec avec l'avènement des trains à vapeur et des bateaux à coque d'acier comme principaux modes de transport. La situation s'est aggravée lorsque l'on s'est rendu compte en 1866 que le très important Traité de réciprocité ne serait pas renouvelé et qu'il y avait peu d'espoir de voir réinstauré le système tarifaire de la préférence impériale. La région était alors confrontée à une grande incertitude quant à son avenir économique.

Tout au cours de cette période, il y eut divers efforts en vue d'unir les trois provinces en une seule entité politique. En fait, dans les années 1850, les gouverneurs respectifs des provinces proposèrent une union, mais n'obtinrent que de modestes appuis de la part des citoyens de la région ou des dirigeants de la mère-patrie. Dix ans plus tard, la controverse entourant la création du chemin de fer, l'Intercolonial, ranima le débat sur l'union des provinces Maritimes puisque ces dernières se sentaient lésées par les Canadiens dans cette affaire. Une conférence fut donc organisée à Charlottetown pour 1864.

Le gouvernement canadien demanda d'envoyer des délégués à cette conférence dans le but de discuter d'une union plus vaste. C'est lors de cette conférence que le Canada, tel qu'on le connaît aujourd'hui, a vu le jour. Comme le dit un historien des Maritimes, J. Murray Beck, dans son livre *The History of Maritime Union: A Study in Frustration*, c'est l'esprit de persuasion ou les flagorneries des Canadiens qui ont prévalu à Charlottetown. Les délégués ont pris la décision fatidique de reporter la question de l'union des Maritimes et, après plusieurs jours de débats où les Canadiens ont fait valoir les avantages d'une union plus vaste, les délégués ont finalement accepté à l'unanimité le principe d'une grande fédération. Beaucoup estimaient d'ailleurs qu'un gouvernement central fort était nécessaire pour résister à l'agressivité de nos voisins du Sud.

En 1867, la Confédération vit le jour par l'adhésion des provinces de l'Ontario, du Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. Le nouveau gouvernement fédéral avait à cœur d'ouvrir la frontière de l'Ouest et de créer une économie nationale forte grâce à une liaison ferroviaire d'un océan à l'autre. On pensait que les industries des ressources des Maritimes et leurs secteurs manufacturiers pourraient profiter de ce nouveau marché du centre du pays. Au départ, c'est qui semble s'être produit puisque l'économie des Maritimes a bel et bien prospéré juste après la Confédération. L'Intercolonial ouvrait de nouvelles possibilités pour la région, et les Maritimes ont alors connu, au début des années 1870, un sommet dans leur activité économique. L'évolution de l'économie mondiale eut cependant tôt fait de mettre un frein au développement des Maritimes et, du milieu des années 1870 jusque vers la fin du siècle, la région connut une période de piètre croissance économique. Elle connut aussi, pour la première fois de son histoire, une émigration massive de ses travailleurs spécialisés, qui préférèrent les marchés plus lucratifs du centre du pays et de la Nouvelle-Angleterre.

L'introduction en 1887 de la Politique nationale ne fit rien pour améliorer la posture économique des Maritimes. En fait, comme on pouvait le lire dans le rapport de 1970 de la Commission d'étude sur l'union des provinces Maritimes, à bien des égards l'économie de ces provinces avait tendance à être en concurrence avec celle du centre du pays plutôt que de lui être complémentaire. Les tarifs élevés qui étaient le propre de la Politique nationale ont aussi fait beaucoup de tort aux principales activités d'exportation de la région comme la construction navale, à une époque où celle-ci avait fort à faire pour s'adapter aux nouvelles technologies.

Entre 1896 et la Première Guerre mondiale, le Canada enregistra une croissance économique et démographique sans précédent, mais malheureusement les provinces Maritimes en profitèrent bien peu. Cette période marqua également le début d'une tendance qui, somme toute, s'est maintenue jusqu'à aujourd'hui, soit la concentration des activités de fabrication à grande échelle dans les villes du centre du pays. À une époque où les Prairies accueillirent des milliers d'immigrants, les provinces Maritimes connurent une croissance démographique limitée et un exode continu de ses travailleurs spécialisés. L'intégration économique du Canada telle qu'on la connaît aujourd'hui était alors déjà en bonne partie accomplie, mais, comme en a conclu la Commission d'étude sur l'union des provinces Maritimes de 1970, l'intégration ne s'est faite que de la vallée du Saint-Laurent à la côte du Pacifique, et les Maritimes n'ont pas établi de relations commerciales importantes avec le reste du pays. Les seuls signes de prospérité manifestes dans la région sont venus des industries métallurgique, sidérurgique et houillère de la Nouvelle-Écosse.

Cette piètre performance économique fit renaître l'intérêt pour l'union des provinces Maritimes, mais le déclenchement de la Première Guerre mondiale attira rapidement l'attention de la région sur des questions plus pressantes. Après le conflit, le développement du centre et de l'ouest du Canada reprit son rythme effréné, alors que l'industrie de la fabrication des Maritimes, dont une bonne partie avait servi à la production militaire, éprouvait de la difficulté à redémarrer au sein d'une économie plutôt statique. Face à cette amplification de la disparité économique, la région affirma de nouveau qu'elle ne bénéficiait pas de la Confédération. Pour donner suite à ces revendications fondées sur le prétendu «droit des Maritimes», le gouvernement fédéral fit ce que font bien souvent les gouvernements fédéraux, il créa une commission royale d'enquête.

En 1926, Mackenzie King créa la Commission royale sur les réclamations des Provinces Maritimes, plus communément appelée la Commission Duncan. Dans sa lettre adressée aux membres de la Commission, le premier ministre King mentionna que ce n'était pas la première fois que la question des réclamations des Maritimes était soulevée. Dans son rapport, la Commission reconnut les disparités économiques évidentes entre les Maritimes et le reste du Canada et fit

plusieurs recommandations quant aux meilleurs moyens de régler la situation. Elle suggéra notamment d'augmenter les subventions fédérales à la région, de réorganiser les ports de Halifax et de Saint John, de réduire les tarifs du transport des marchandises en direction de l'ouest et de subventionner le charbon de la Nouvelle-Écosse pour qu'il soit plus concurrentiel sur les marchés du centre du pays. Ceci marqua le début de près de 70 ans d'un régime de développement économique régional dont le succès est encore aujourd'hui contestable.

Comme on peut s'en douter, l'économie de la région a beaucoup souffert de la Crise de 1929. Bien que, en temps de guerre, on ait pour ainsi dire éliminé le chômage et que l'industrie ait été exploitée pratiquement à pleine capacité, l'économie d'après-guerre ne fut pas marquée par une industrialisation soutenue. De fait, la croissance dynamique qui reprit de plus belle partout au Canada après la guerre se fit bien peu sentir dans les Maritimes. Le taux de croissance démographique de la région ne représentait qu'une fraction du taux national moyen, et le revenu personnel par habitant augmenta principalement grâce à l'accroissement des dépenses fédérales relatives aux programmes sociaux.

***Le fondement logique de l'union des Maritimes tient toujours. En fait, certaines personnes estiment que l'idée est aujourd'hui plus sensée qu'elle ne l'a jamais été.***

En 1964, le premier ministre du Nouveau-Brunswick, Louis J. Robichaud, aujourd'hui sénateur libéral, souleva de nouveau la question de l'union des Maritimes lors d'une conférence des premiers ministres au Centre de la Confédération de Charlottetown. Le premier ministre Robichaud n'alla pas jusqu'à proposer l'union des Maritimes, mais il suggéra que, à l'occasion du centenaire de la réunion qui donna naissance à la Confédération, l'idée valait la peine qu'on l'examine de nouveau. Cette proposition présentait un risque politique considérable pour le Premier ministre. L'union des Maritimes a toujours été un sujet d'inquiétude pour les Acadiens du Nouveau-Brunswick, qui estiment avoir plus de chances de préserver leur culture au sein d'une province où ils représentent une partie importante de la population. Les premiers ministres Robert Stanfield de la Nouvelle-Écosse et Alex Campbell de l'Île-du-Prince-Édouard étaient d'accord avec la proposition du premier ministre Robichaud, et les trois provinces commandèrent la Commission d'étude sur l'union des provinces Maritimes. La Commission publia une étude détaillée et proposa une union politique, mais, malgré l'optimisme initial, le public et les politiciens oublièrent peu à peu cette idée.

La majorité des observateurs de la scène politique, sinon tous, s'entendent pour dire que les préoccupations légitimes de la population des Maritimes ont été mal représentées sur la scène nationale en raison de querelles de clocher et de conflits politiques internes. Le gouvernement fédéral a donc appliqué une série de solutions symboliques aux problèmes chroniques de l'économie de la région. Toute une litanie d'organismes fédéraux se sont succédé – du MEER à l'APECA – afin de servir de catalyseur du développement économique durable. Bien qu'avec l'APECA on se soit enfin concentré sur les petites et moyennes entreprises, la croissance réelle est bien minime, et certains affirment que ces organismes de développement régional ont en fait freiné la croissance du secteur privé.

Dans le même ordre d'idées, les programmes sociaux fédéraux ont permis à la région de continuer à dépendre excessivement des emplois saisonniers de l'industrie primaire. Les compressions soutenues des dépenses fédérales, qui, de l'avis de la plupart des gens, et ce quelle que soit leur allégeance politique, sont nécessaires pour remettre de l'ordre dans les finances publiques, pourraient avoir des conséquences très réelles pour la viabilité de notre économie. Le nouveau régime de transferts canadien pour les programmes sociaux et les soins de santé, annoncé dans le budget fédéral de février 1995, prévoit un mécanisme de financement global. Plutôt que de recevoir un dollar pour chaque dollar dépensé à l'égard de programmes universels, les provinces pourront affecter les fonds qu'elles recevront à une foule de programmes. Bien qu'il existe toujours des mécanismes pour assurer l'universalité, la réalité financière des provinces, particulièrement celle des provinces Maritimes, pourrait bien entraîner la création de programmes sociaux disparates à travers le pays. Cela dit, il est évident que les provinces Maritimes, si elles étaient unifiées, pourraient réduire leurs frais d'administration dans des secteurs comme l'éducation et la santé et affecter davantage de ressources directement aux programmes. Il y a bien peu de raisons qui justifient l'existence de trois régimes distincts dans des domaines comme l'immatriculation des véhicules automobiles ou l'administration des soins de santé, et que dire de l'élection de plus de 140 députés provinciaux pour une population n'égalant même pas en nombre celle de la grande région de Toronto.

Les provinces acquièrent de plus en plus de pouvoirs à mesure que le gouvernement fédéral décentralise un certain nombre de secteurs pour des raisons qui tiennent plus aux difficultés financières qu'à l'idéologie. Frank McKenna, le premier ministre du Nouveau-Brunswick, n'a pas tardé à constater qu'il était utopique de laisser au gouvernement fédéral le soin de voir au développement régional. Depuis qu'il est au pouvoir, il a pris des mesures énergiques pour attirer de nouvelles entreprises dans la province, et ces mesures ont eu d'excellents résultats. Le Nouveau-Brunswick est devenu un chef de file mondial dans le secteur des télécommunications et des milliers de nouveaux emplois directs ont été créés en

---

conséquence. Ce sont des initiatives de ce genre que les provinces Maritimes doivent prendre afin de se tailler une place dans l'économie postindustrielle.

L'expansion des blocs commerciaux multinationaux constitue une raison de plus pour les provinces Maritimes de s'unir. Le Chili sera bientôt partie à l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) et la porte est entrouverte aux autres pays de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud. De son côté, l'Union européenne poursuit son intégration et tend à l'utilisation d'une monnaie unique. Certains parlent même d'une fusion des pays de l'ALENA et de l'Union européenne. Ces énormes blocs commerciaux sont en train de transformer des structures d'échanges qui existent depuis des décennies. Pour les provinces Maritimes, cette évolution accélère un retour déjà entamé aux échanges commerciaux dans l'axe nord-sud avec les États-Unis, plus particulièrement avec les États de la Nouvelle-Angleterre. La mondialisation des échanges commerciaux leur ouvre également de nouveaux marchés en Amérique centrale et en Amérique du Sud. L'adoption de politiques de développement économique homogènes ainsi que la réduction des coûts gouvernementaux et, partant, du fardeau fiscal imposé aux entreprises, rendraient notre économie plus concurrentielle dans ces marchés.

***Si le débat constitutionnel reprend, ou quand il reprendra, il sera essentiel que les provinces Maritimes parlent d'une seule voix. Nos intérêts sont semblables, sinon identiques, mais il est rare pourtant qu'ils soient présentés de cette façon.***

Le problème le plus urgent auquel la région et le pays font face est encore celui de la question québécoise. La faible majorité que les fédéralistes ont obtenue au référendum d'octobre montre bien que cette question est loin d'être résolue. Peu de gens voient d'un bon oeil la tenue d'un nouveau référendum ou la reprise du débat constitutionnel, mais il semble malheureusement clair que c'est exactement ce qui risque de se produire. Depuis la *Loi constitutionnelle de 1982*, le pays a dépensé beaucoup d'énergie à tenter de trouver une

façon de rallier le Québec à la Constitution. Le Québec a peut-être de bonnes raisons de vouloir protéger sa culture unique, mais l'histoire montre bien que ce sont les provinces Maritimes qui ont tiré le moins d'avantages économiques de la Confédération canadienne, pas le Québec. Les moins généreux parmi nous diraient que le Canada s'est évertué pendant des décennies à vouloir garder le Québec dans la structure fédérale à tout prix, au détriment du reste de la Confédération.

Certains pensent que séparément, avec chacune une fraction seulement de la population de la plupart des autres provinces canadiennes, les provinces Maritimes n'ont pas le pouvoir de saborder un accord constitutionnel qui aurait sur elles des répercussions néfastes. Par contre, comme région une représentant près de deux millions d'habitants, nous pourrions mieux nous faire entendre et faire valoir nos intérêts lors de négociations éventuelles devant mener à une nouvelle confédération. On peut bien sûr répondre à cela que trois provinces ont plus de poids qu'une seule. Mais le gouvernement fédéral a toujours su diviser pour mieux régner, et les provinces Maritimes ont rarement fait front commun durant les négociations fédérales-provinciales.

Les provinces Maritimes ont tout ce qu'il faut pour connaître une renaissance économique dans un système postindustriel fondé sur le savoir. Notre situation géographique ne nous met plus en désavantage; elle constitue en fait un atout puisque nous pouvons servir de pont entre les pays de l'ALENA et de l'Union européenne. Nous avons de bonnes capacités technologiques, grâce aux nombreuses universités de la région. Nous disposons également d'une main-d'oeuvre compétente et motivée et nous offrons une qualité de vie inégalée. Mais, pour réaliser notre potentiel économique et social tout en protégeant notre qualité de vie, nous devons apprendre à mieux travailler ensemble, réduire les dépenses gouvernementales et mettre l'accent sur le développement économique. Les gens des Maritimes ont beaucoup plus en commun qu'ils n'ont de sujets de discorde. Nous pouvons tous profiter des beautés et des ressources de la région, de la splendeur de la Miramichi au Nouveau-Brunswick jusqu'aux hautes-terres du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse, en passant par les magnifiques plages de l'Île-du-Prince-Édouard. Même s'il nous reste encore beaucoup à faire, nous, les habitants des Maritimes, ne devons pas craindre l'avenir : en travaillant ensemble, nous pourrions trouver la place qui nous revient de droit.