
CHAPITRE 6

Des régions plus périphériques que les autres : le poids croissant de la géographie

Dans les derniers chapitres, nous avons vu que les régions « périphériques » ont une croissance moyenne plus lente que les régions « centrales », soit les grandes métropoles et les régions qui en sont proches, que bon nombre entreront bientôt dans une phase de déclin démographique et que l'emploi continue de se déplacer massivement vers les centres. Or, les régions périphériques ne sont pas toutes pareilles. L'éloignement des métropoles est un facteur crucial mais il n'explique pas tout. Nous allons maintenant entreprendre d'expliquer les écarts de performance économique entre les régions. Pourquoi certaines, notamment parmi les onze du Québec et de l'Atlantique que nous étudions de plus près, n'ont-elles pas une feuille de route aussi bonne (ou aussi mauvaise) que les autres ? Nous nous intéresserons surtout à deux facteurs, la géographie et la localisation, en particulier à leur influence sur les coûts de transport.

Nous savons que ces derniers jouent encore, et pour longtemps, un rôle capital dans les décisions de localisation des entreprises. Les nouvelles technologies de l'information (NTI) ne changeront rien au fait. Les biens et les marchandises ont besoin d'être livrés (par la route, le train, le bateau ou l'avion), les gens d'affaires, les consultants et les vendeurs de voyager. La géographie conservera son importance, même dans un monde tissé de réseaux ¹. Sans tomber dans le déterminisme, on peut affirmer qu'elle explique souvent la localisation irrégulière des emplois et de la croissance.

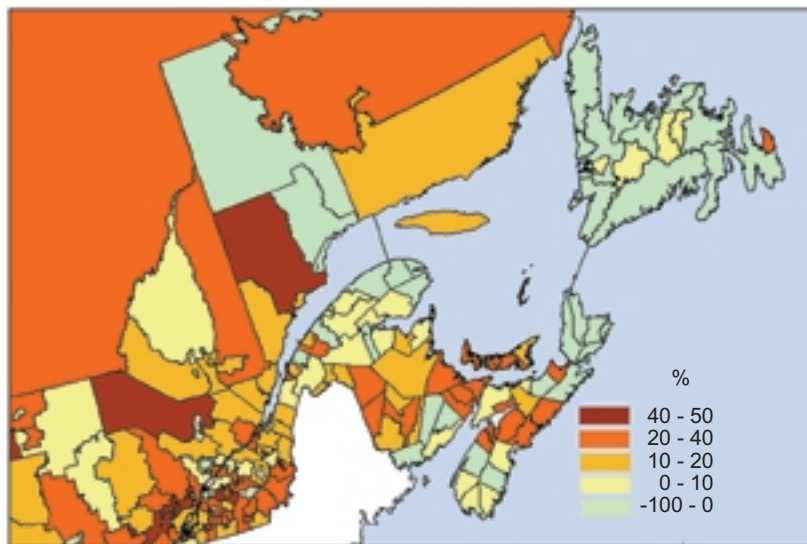
6.1 Les déplacements récents de l'emploi : sommaire

Commençons par récapituler les tendances de la croissance de l'emploi dans l'est du Canada entre 1981 et 1996 (carte 6.1). Les

grandes orientations ne sont pas toujours faciles à dégager, car la faiblesse des valeurs initiales, pour certaines divisions de recensement des régions du nord surtout, exagère parfois l'ampleur des variations. Mais certains points ressortent clairement. Dans la plupart des régions de l'est du Québec situées au sud du Saint-Laurent et au-delà de 100 kilomètres environ à l'est de Québec, l'emploi connaît une croissance moyenne et parfois un recul; il en va de même dans la plus grande partie de Terre-Neuve et dans certaines parties de la Nouvelle-Écosse² et du Nouveau-Brunswick. Des reculs sont aussi enregistrés dans la région de Sept-Îles, à cause de l'effondrement des activités minières et sidérurgiques liées au minerai de fer. Parmi nos onze régions, deux autres retiennent l'attention par leur performance médiocre, la Gaspésie et l'ouest de Terre-Neuve.

La répartition de la croissance est également révélatrice. Un cordon de divisions de recensement où la croissance de l'emploi suit ou dépasse la moyenne se dégage clairement dans un corridor longeant plus ou moins la route Transcanadienne et les voies du CN entre Halifax et Edmunston; nous y reviendrons. La performance de l'Île-du-Prince-Édouard, supérieure à la moyenne, laisse croire qu'elle profite aussi de ce corridor de croissance. Les deux îlots de croissance de l'est du Québec coïncident avec deux centres urbains, Rivière-du-Loup et Rimouski, et englobent les zones environnantes. Au nord du fleuve, en Abitibi et sur la Côte-Nord notamment, les tendances sont moins nettes et plus localisées; les hauts et les bas reflètent la dépendance de ces communautés à l'égard des industries liées aux ressources naturelles, les mines en l'occurrence, ou envers un ou deux employeurs importants. Outre l'effet d'une bonne dotation en ressources, la carte fait déjà ressortir l'utilité de la présence ou de la proximité 1) d'un grand axe de transport et 2) d'un centre urbain, même de taille intermédiaire.

La figure 6.1 situe la croissance de l'emploi dans les onze régions par rapport à la moyenne canadienne durant trois périodes. Un résultat inférieur à 0 signifie une croissance inférieure à la moyenne, l'écart à celle-ci étant proportionnel à la hauteur du rectangle. Les régions apparaissent par ordre de croissance descendante, de gauche à droite, en fonction des données de 1991-1996. Comme on pouvait s'y attendre, la plupart ont des taux inférieurs à la moyenne nationale, et ont donc subi un déplacement *relatif* de leur emploi vers d'autres régions. Les plus mauvais résultats sont ceux de la Gaspésie et de l'ouest de Terre-Neuve, où les taux sont constamment sous la moyenne, puis ceux du sud de la Nouvelle-



Carte 6.1 — Croissance totale de l'emploi dans l'est du Canada, 1981-1996

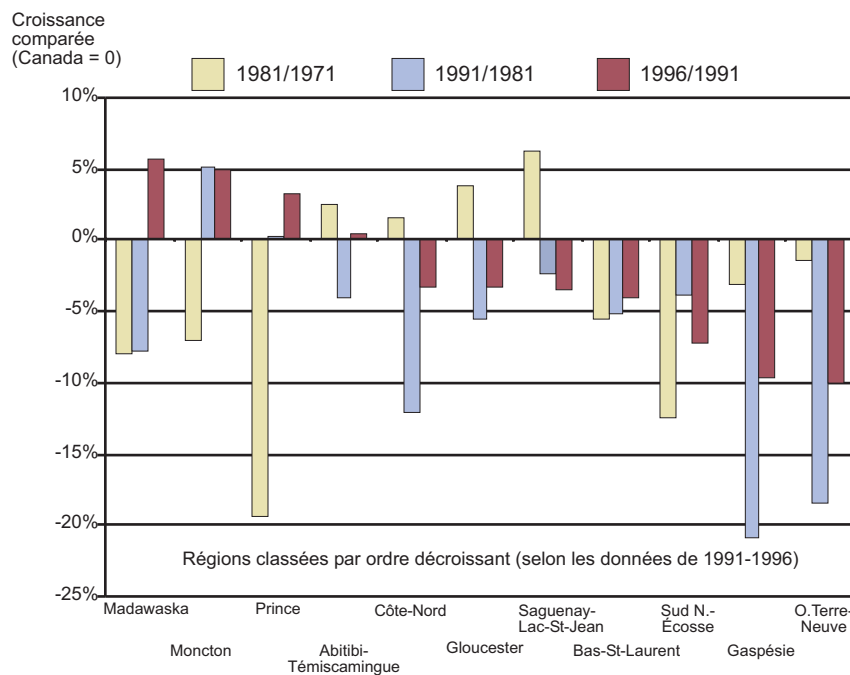


Figure 6.1 — Croissance de l'emploi dans les régions du Québec et de l'Atlantique relativement à la moyenne canadienne, 1971-1981, 1981-1991 et 1991-1996

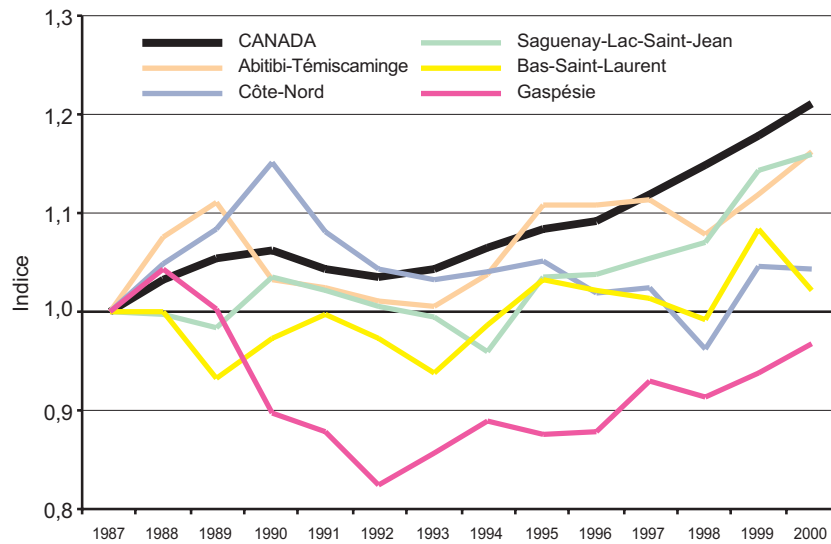


Figure 6.2 — Croissance de l'emploi dans cinq régions économiques du Québec, 1987-2000 (1987 = 1,00)

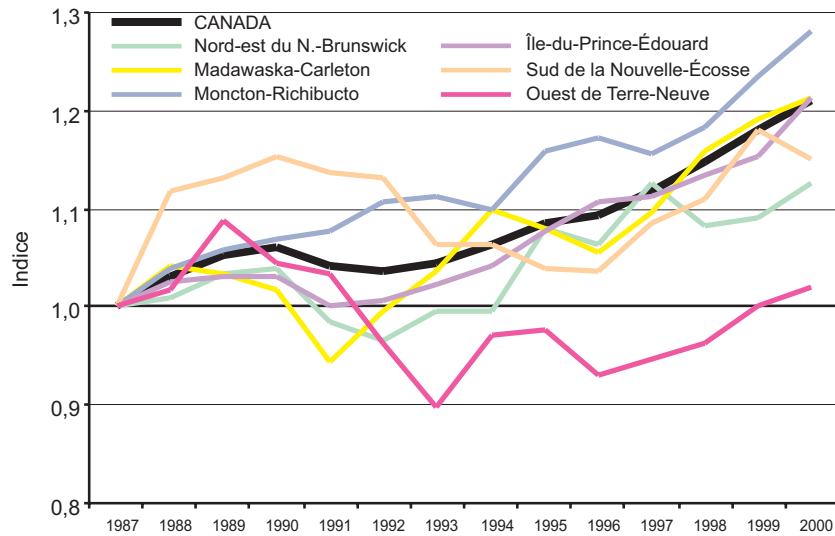


Figure 6.3 — Croissance de l'emploi dans six régions économiques de l'Atlantique, 1987-2000 (1987 = 1,00)

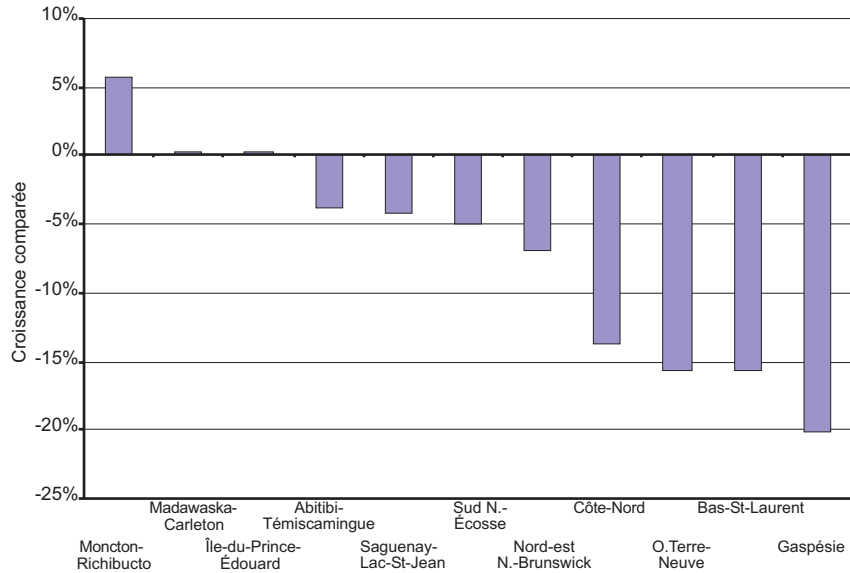


Figure 6.4 — Croissance de l'emploi dans les régions économiques du Québec et de l'Atlantique relativement à la moyenne canadienne, 1987-2000 (Canada = 0)

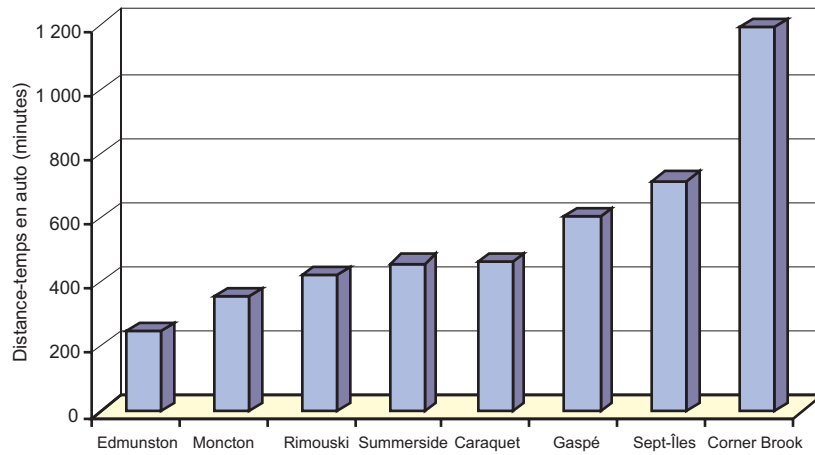


Figure 6.5 — Distance-temps approximative entre Bangor, Maine, et certaines villes du Québec et des provinces de l'Atlantique (mn)



Carte 6.2 — Routes et réseaux de transport de l'est du Canada

Écosse et du Bas-Saint-Laurent. Ce dernier résultat surprend, vu le potentiel de la région : nous y reviendrons, avec des données plus récentes. On est frappé aussi par le remarquable redressement des trois régions de tête, Moncton, le Madawaska et Prince. Toutes trois sont passées d'une croissance inférieure à la moyenne à une croissance supérieure. Le Saguenay-Lac-Saint-Jean, Gloucester et la Côte-Nord, au contraire, d'abord plus ou moins au-dessus de la moyenne, ont glissé dessous après 1981. Comme nous allons le voir, certains changements récents, de même que la géographie, expliquent ce qui est arrivé.

Aux figures 6.2 et 6.3, la croissance annuelle de l'emploi des onze régions est comparée à celle du Canada (courbe épaisse), pour 1987 à 2000. Rappelons que les régions économiques de Statistique Canada ne coïncident pas exactement avec notre découpage (nos régions de Madawaska, Gloucester et Prince, notamment, sont moins étendues). La croissance des régions est évidemment moins stable que celle du pays. Les variations les plus marquées concernent la Côte-Nord, la Gaspésie, l'ouest de Terre-Neuve et le sud de la Nouvelle-Écosse, qui comptent parmi les plus dépendantes à l'égard des ressources et les moins urbanisées. Les cinq régions québécoises font moins bonne figure, en général, que les six régions de l'Atlantique. Nous avons vu au chapitre 4 qu'elles ont moins bien réussi à diversifier leur économie. Mais ce sont de nouveau la Gaspésie et l'ouest de Terre-Neuve qui présentent la plus mauvaise performance : leurs taux, très inférieurs à la moyenne nationale, se situent dans le prolongement d'une tendance amorcée depuis longtemps (figure 6.1). Tout à l'opposé, l'excellente performance de Moncton et des comtés environnants est de nouveau attestée. Depuis 1987, cette région est la seule à conserver un taux de croissance supérieur à la moyenne nationale³. L'Île-du-Prince-Édouard et le nord du Nouveau-Brunswick (où se trouve le comté de Madawaska) se tiennent près de cette dernière, ce qui montre que le redressement amorcé vers 1990 se poursuit.

La figure 6.4 résume ces tendances récentes, pour les onze régions. Comme on s'y attendait, la plupart présentent une croissance inférieure à la moyenne, et la région de Moncton, y compris les comtés environnants, est la seule à avoir réussi à augmenter notablement sa part dans l'emploi canadien depuis 1987; l'Île-du-Prince-Édouard et le nord-ouest du Nouveau-Brunswick enregistrent un léger progrès. Au bas de l'échelle, les résultats s'expliquent plus difficilement. Le Bas-Saint-Laurent se retrouve avant-dernier,

ce qui étonne étant donné sa localisation et sa position géographique. Il bénéficie de la présence de deux villes de taille intermédiaire : Rimouski est dotée d'une université et d'un certain nombre d'institutions; quant à Rivière-du-Loup, à l'ouest, elle se situe dans l'axe Halifax-Montréal, qui prolonge le corridor de croissance des Maritimes dont il a été question plus haut et offre de bonnes voies de communication vers l'ouest, en particulier un lien autoroutier avec Québec⁴. Le Bas-Saint-Laurent est sans doute la moins périphérique de nos onze régions. Le fait qu'il occupe, pour cet indicateur, à peu près la même place que l'ouest de Terre-Neuve, qui ne jouit d'aucun de ces avantages, prouve que la géographie n'explique pas tout⁵. Au vu de sa position sur la carte, le Bas-Saint-Laurent aurait dû faire mieux. La géographie est cependant un important facteur dans la réussite de Moncton. Nous allons voir pourquoi.

6.2 Géographie et fonctions de place centrale

Nous avons signalé la transformation de Moncton en centre régional de services. Cette vocation a soutenu la croissance de son emploi, vigoureuse malgré les lourdes pertes subies dans divers secteurs au cours des années 1970 et 1980⁶. Les services, aux entreprises surtout, sont les grands moteurs de la croissance de l'emploi dans les économies modernes. Moncton doit beaucoup à sa situation géographique⁷. La prospérité lui est d'abord venue de son rôle de plaque tournante du transport ferroviaire dans les Maritimes. Pour devenir une place centrale (un centre de services), une région doit être, les mots le disent, au *centre* de quelque chose. Une place centrale ne se développe pas sans zone d'influence, sans marché local, sans territoire habité à desservir. Un coup d'œil sur la carte 6.2 montre que Moncton occupe une localisation stratégique dans les Maritimes, au cœur de trois provinces. Sa position est la plus centrale pour la mise en marché et la distribution des biens. Elle est mieux placée à cet égard que Halifax, le plus grand centre urbain de la région. La création d'une liaison permanente avec l'Île-du-Prince-Édouard (le pont, ouvert à la circulation le 31 mai 1997) a consacré son rôle de place centrale, en renforçant son avantage de localisation.

Outre sa localisation centrale, d'autres facteurs ont contribué à la transformation de Moncton en centre régional de services : a) n'étant pas une capitale provinciale et b) ayant à offrir un bassin relativement nombreux de travailleurs bilingues, elle peut accueillir en terrain « neutre » des institutions dont la mission couvre les Ma-

ritimes et toute la région de l'Atlantique, telles l'APECA et la loterie régionale. La population francophone des Maritimes n'est pas considérable (environ 15 % de l'ensemble), mais il faut la servir dans sa langue. Moncton a donc la faveur des entreprises qui souhaitent rayonner dans toute la région. Son bilinguisme a également beaucoup favorisé la création de centres d'appel desservant parfois tout le pays. Au Canada, rares sont les villes de taille similaire (et où les salaires sont aussi bas) capables d'offrir la même main-d'œuvre bilingue. On voit tout de suite que Chicoutimi, par exemple, ne le pourrait pas. La présence d'une population francophone (acadienne) nombreuse a exercé un autre effet positif. Grâce à son université de langue française, aux studios régionaux de Radio-Canada et à d'autres institutions, Moncton est devenue le centre commercial et culturel de l'Acadie. Exerçant un rôle de place centrale à l'égard d'une communauté linguistique, elle a attiré certaines institutions, et sans doute les travailleurs de l'économie du savoir y trouvent-ils un milieu d'autant plus intéressant, même si elle ne peut avoir sur ce plan l'envergure de capitales culturelles comme Montréal ou Toronto ⁸.

Pour revenir à des considérations plus proprement géographiques, rappelons que Moncton, les comtés environnants et le comté voisin de Prince, à l'Île-du-Prince-Édouard, ont mieux réussi que d'autres régions à diversifier leur économie et à attirer des entreprises qui fabriquent des produits à valeur ajoutée moyenne et élevée (chapitre 4). Les services aux entreprises et la diversification industrielle vont habituellement de pair. Si la proximité d'un grand centre de services est importante, celui-ci ne croît pas dans l'isolement. Moncton est au cœur d'un sous-système urbain composé de villes petites et moyennes, dont certaines ont une université (Université de l'Île-du-Prince-Édouard à Charlottetown, Université de Mount Allison à Sackville). Aucune de ces villes n'en est très loin, même Halifax, avec ses institutions de haut savoir et ses instituts de recherche nombreux. Autrement dit, un réseau de villes petit mais dynamique s'est développé dans cette partie de la région de l'Atlantique. Le comté de Prince en fait partie. Grâce au nouveau pont, Summerside est à environ une heure de route de Moncton.

Cette situation géographique diffère considérablement de celle de Chicoutimi, seule région urbaine de taille comparable dans notre étude. Nous savons déjà que le Saguenay-Lac-Saint-Jean a moins bien réussi à diversifier son économie (chapitre 4). Il se pourrait que le problème réside en partie dans sa localisation, qui ne lui permet

guère d'étendre son bassin de desserte au-delà de son hinterland captif traditionnel. Aucun autre territoire habité ne s'offre auquel elle pourrait servir de plaque tournante pour le transport ferroviaire, routier ou aérien, ou dont elle serait le centre de distribution et de mise en marché. En d'autres termes, l'expansion de son bassin d'emplois de services dépend presque entièrement de la prospérité de son aire d'influence traditionnelle, dont les contours sont en grande partie circonscrits par la géographie. La Côte-Nord, qui aurait pu entrer dans sa sphère d'attraction commerciale, est trop éloignée et lui est mal reliée. Son expansion vers le sud et vers l'est se trouve bloquée par la domination commerciale de Québec. La proximité relative de la capitale provinciale, qui aurait pu représenter un avantage dans d'autres circonstances, l'oblige à se développer dans l'ombre de Québec et même de Montréal pour bon nombre de services comptant parmi les plus avancés.

En tant que place centrale, Rimouski, dans le Bas-Saint-Laurent, est mieux localisée, d'où son rang assez élevé pour la concentration relative des services spécialisés (chapitre 3, figures 3.8 et 3.9), malgré sa plus faible population. Point d'entrée naturel de la Gaspésie, elle remplit en outre des fonctions de place centrale pour la Côte-Nord, à cause des services de traversier, des liaisons aériennes et des migrations de travail qui existent entre les deux rives. C'est aussi la principale ville institutionnelle de la province à l'est de Québec; beaucoup de fonctionnaires fédéraux et provinciaux y habitent, et on y trouve la seule université de l'est du Québec. Étant donné ces atouts, la performance médiocre de la région du Bas-Saint-Laurent étonne. Contrairement à Moncton, Rimouski n'a pas, comme place centrale, déclenché un développement industriel soutenu. Cet échec est sans doute en partie dû à la faiblesse et à la dispersion relative de la population de son hinterland. À la différence de Moncton, elle ne se situe pas au carrefour d'un marché d'environ un demi-million de consommateurs⁹. Mais d'autres facteurs entrent aussi en ligne de compte, notamment une situation avantageuse sur un axe de transport important. C'est l'objet du point suivant.

6.3 L'indispensable proximité d'un grand axe de transport

Nous avons relevé l'avantage que procure à certaines régions leur localisation le long du corridor Halifax-Montréal, sur la Transcanadienne, laquelle se transforme en autoroute à quatre voies sur de

grands segments de son parcours, et par une liaison ferroviaire. Un axe parallèle, moins dense, également desservi par des routes et par le chemin de fer, se déploie au nord de Moncton, traversant Bathurst pour aboutir à Rimouski. Les services de transport sont sensibles aux économies d'échelle : plus le trafic est imposant, plus les coûts unitaires sont faibles. Trois conséquences d'ensuivent.

a) La proximité d'un axe de transport important, en accroissant les expéditions, fait diminuer les coûts unitaires (par tonne et par kilomètre) et accroît la concurrence ainsi que la diversité des services. La circulation peut varier beaucoup selon les endroits. En 1993, sur la Transcanadienne, le nombre de passages de camions (semi-remorques et remorques) était de 6284 par jour entre Montréal et Saint-Hyacinthe, comparativement à 174 sur la route 132 entre Matane et Sainte-Anne-des-Monts, en Gaspésie¹⁰. La concurrence et la diversité sont évidemment plus grandes, et les coûts unitaires probablement plus bas, à Saint-Hyacinthe qu'à Sainte-Anne-des-Monts. Une activité intense fait aussi diminuer les coûts unitaires en permettant de livrer de pleins chargements dans les deux sens avec les mêmes camions ou wagons. Moins les expéditions sont importantes, plus il est difficile de toujours équilibrer les livraisons à l'aller et au retour. En outre, pour les régions qui dépendent de l'exportation de marchandises lourdes ou volumineuses, les différences de poids ou de volume entre les biens transportés dans l'une et l'autre direction peuvent être source de déséquilibre. Ainsi, selon certaines estimations¹¹, la quantité totale de biens industriels expédiés à partir du Bas-Saint-Laurent en 1996 (bois d'œuvre, papier et tourbe essentiellement) s'élevait à 3,2 millions de tonnes métriques, comparativement à 1,5 million pour les livraisons reçues.

b) Si les expéditions sont insuffisantes ou mal équilibrées dans les deux sens, il peut devenir difficile d'entretenir certaines infrastructures, notamment celles qui exigent de lourds investissements en capital, comme les voies de chemin de fer et les installations portuaires dotées de tous les équipements. Dans les endroits qui ne sont pas situés sur un axe de transport important, la rentabilité (donc la viabilité) de ces infrastructures dépend entièrement du trafic de source locale. La fermeture d'une seule mine ou usine peut la menacer et faire grimper les coûts des autres utilisateurs. C'est exactement ce qui se passe sur la rive sud de la péninsule de Gaspé, où la fermeture de la mine de cuivre de Murdochville (ainsi que de la fonderie) et celle de l'usine papetière Gaspésia, à Chandler, risquent d'entraîner l'abandon de la liaison ferroviaire locale, après avoir fait

diminuer le trafic maritime. Là comme ailleurs en pareil cas, il n'est pas étonnant que le secteur privé se soit montré réticent à financer ou à reprendre les infrastructures appartenant à l'État. La dispersion des populations et un niveau d'activité trop faible ont parfois mené à la perte de certains services : ainsi pour le train dans le nord de l'Abitibi, dans le sud de la Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve. Ailleurs le train n'est jamais venu : sur la Côte-Nord et sur la rive nord de la péninsule de Gaspé, à l'est de Matane. La Basse-Côte-Nord, à l'est de Natashquan, est dépourvue de liaison routière.

c) Des livraisons trop peu importantes vont souvent de pair avec des services de transport de mauvaise qualité et peu diversifiés. Par exemple, un entrepreneur qui envisage de vendre des produits laitiers locaux sur les marchés urbains doit pouvoir compter sur un circuit et un horaire de distribution par camion réfrigéré. Dans une région peu densément peuplée où les livraisons sont presque toujours à sens unique, telle la région agricole du Témiscamingue dans le nord-ouest du Québec, un service spécialisé de ce genre ne se met pas en place automatiquement¹². Or il est d'autant plus nécessaire que le produit est plus fragile, périssable et adapté à une clientèle particulière. S'il n'est pas disponible ou pas assuré, non seulement les coûts seront plus élevés, mais il y aura des pertes de temps (occasionnées par la recherche ou la négociation d'un meilleur service) et peut-être de marchés.

Étant donné la relation entre trafic, quantités transportées et coûts et qualité du transport, l'importance de la géographie paraît facile à comprendre. Certaines régions sont vraiment plus périphériques que les autres. Compte tenu de l'impact de la déréglementation (et des privatisations), ses effets peuvent être dramatiques. Ainsi, dans le sud de la Nouvelle-Écosse, à cause de l'abandon du service de transport de marchandises par traversier, il faut emprunter la route — plus longue — qui passe par le Nouveau-Brunswick pour livrer le homard frais et d'autres denrées.

Mais ce n'est pas tout. Dans les régions qui ne sont pas directement liées par terre avec d'autres destinations et où il faut utiliser plus d'un moyen de transport pour livrer les marchandises (camion ou train puis traversier), les coûts de transport et les pertes de temps sont plus élevés. Terre-Neuve et la Côte-Nord du Québec sont évidemment désavantagées à ce chapitre par rapport à d'autres régions. Sauf le Bas-Saint-Laurent (dans sa partie ouest, autour de Rivière-du-Loup), toutes les régions du Québec sont plus ou moins situées au bout de la route. La Gaspésie est une péninsule. La route 138, sur

la rive nord, s'arrête à Natashquan, on l'a vu. Au nord du Saguenay-Lac-Saint-Jean, le territoire est à peu près inhabité si l'on excepte les communautés autochtones. La situation de l'Abitibi-Témiscamingue n'est pas très différente, bien que la route qui la dessert soit reliée au nord de l'Ontario; débouchant sur la route qui remplace la Transcanadienne au nord, elle n'aboutit pas vraiment à une impasse.

Le développement du nord du Québec et du Labrador va évidemment se poursuivre, mais dans la plupart des cas le trafic engendré ne suffira pas à réduire substantiellement l'éloignement des trois régions québécoises situées au nord du Saint-Laurent et à rendre le transport plus fluide. Toutes trois, comme la Gaspésie et l'ouest de Terre-Neuve, font face à deux problèmes : la distance leur impose des frais de transport élevés, et leurs coûts de transport unitaires (compte tenu des considérations de qualité) sont souvent accrus par les plus faibles quantités livrées et un éventail de moyens de transport limité. Sur ce plan, la géographie ne les favorise carrément pas. C'est sans nul doute un facteur de leur mauvaise performance eu égard à d'autres régions périphériques. Or la géographie va probablement peser encore plus lourd dans les temps à venir.

6.4 Le retour en force de la géographie : ALENA, déréglementation et mondialisation

La nouvelle donne mondiale réduit l'influence des États sur les flux commerciaux, qui sont de plus en plus régis par les avantages comparatifs, notamment celui que confère la situation géographique, et de moins en moins par la réglementation, les subventions et les frontières nationales (tarifs douaniers et autres obstacles au commerce). Cette orientation est évidente dans le cas du Canada. La réglementation et les programmes de subventions destinés à développer le marché national et le commerce est-ouest disparaissent. Les sociétés de transport ferroviaire et aérien sont privatisées et leurs subventions réduites. De plus en plus, le gouvernement fédéral transfère la gestion des ports et aéroports au secteur privé ou à des consortiums locaux. La signature de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) continue d'abaisser les barrières au commerce avec les États-Unis. D'autres accords conclus sous l'égide de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) vont dans le même sens. Les résultats s'ensuivent : une part toujours plus grande de la production canadienne est exportée vers les marchés américains. Aujourd'hui, le Québec exporte davantage aux États-Unis que vers

le reste du Canada, et la tendance va dans le même sens pour les provinces de l'Atlantique.

Les flux nord-sud remplacent les flux est-ouest, dont on a pu dire qu'ils avaient été créés artificiellement. Ces nouveaux mouvements modifient l'avantage de localisation relatif des régions. Les flux « naturels » se recréent. La géographie, plutôt que les politiques des gouvernements, détermine toujours davantage la direction des échanges. La notion de périphérie, définie par rapport à la proximité des marchés, évolue. De façon croissante, elle recouvre la distance relative entre les régions et les marchés américains, et non plus canadiens. La plupart des entreprises qui cherchent à prendre de l'expansion au-delà de la région où elles sont établies visent de plus en plus à toucher, en fin de compte (ou en premier lieu), le marché américain¹³. Toutes nos régions ne sont pas également bien positionnées pour jouer cette nouvelle partie. Un coup d'œil sur la carte de l'Amérique du Nord permet de constater qu'aucune des onze ne peut commodément desservir les marchés du cœur des États-Unis. Le sud de l'Ontario et le sud-ouest du Québec bénéficient de coûts nettement plus avantageux. Ce facteur s'ajoute à tous ceux qui intensifient la concentration de l'activité économique dans les grandes régions de Montréal et de Toronto et aux alentours.

Examinons de plus près le potentiel des onze régions pour ce qui est de desservir les marchés américains. Le critère à retenir est la localisation *relative*. Certaines régions sont, encore une fois, plus périphériques que les autres. La figure 6.5 présente la distance-temps approximative entre Bangor, dans le Maine¹⁴, et certaines villes des neuf régions les plus orientales¹⁵. Edmunston, dans le comté de Madawaska, et Moncton sont les deux plus favorisées. C'était prévisible, et ce facteur joue très certainement un rôle dans leur réussite. Elles sont bien placées, non seulement pour le commerce est-ouest (puisqu'elles se trouvent dans le corridor Montréal-Halifax), mais aussi pour les échanges avec les États-Unis. Il est intéressant de signaler que Summerside (Île-du-Prince-Édouard) n'est pas la plus « périphérique », du moins comparée à Gaspé, Sept-îles ou Corner Brook. Nous avons d'ailleurs découvert avec une certaine surprise, lors de notre passage à l'Île-du-Prince-Édouard, que la plupart des gens ne trouvent pas le comté de Prince éloigné des marchés américains. La Nouvelle-Angleterre leur apparaît comme un débouché naturel pour leurs exportations.

Un examen *comparatif* de la position des trois provinces Maritimes par rapport au corridor Windsor-Québec (cœur du marché

canadien), à la Nouvelle-Angleterre et au corridor Boston-New York met bien en évidence le caractère *relatif* de la localisation. Les Maritimes détiennent une meilleure position stratégique pour le commerce avec New York et la Nouvelle-Angleterre que pour le commerce est-ouest avec le centre du Canada. Dès les origines de la Confédération, elles se sont plaintes d'être mal reliées au reste du pays; c'est notamment à cause de ce désavantage que l'on a construit puis subventionné diverses liaisons. L'ALENA et la déréglementation les ont tout bonnement libérées de cette entrave, conséquence peut-être inattendue, et leur ont permis de commercer davantage avec leurs partenaires naturels tout en réduisant leur dépendance à l'égard des marchés canadiens, moins accessibles. À ce point de vue, l'ALENA a sans doute *amélioré* leur localisation relative. Du même coup, l'abolition, en 1995, des subventions depuis longtemps accordées par le gouvernement fédéral au transport de marchandises vers les marchés *canadiens* à partir de régions situées à l'est de Lévis, au Québec, n'a probablement pas, dans l'ensemble, beaucoup dérangé les producteurs des Maritimes ¹⁶.

La situation est presque à l'opposé pour la plupart des régions du Québec. L'Abitibi-Témiscamingue et le Saguenay-Lac-Saint-Jean, surtout, sont bien placées pour le commerce avec le reste du Canada, mieux que pour le commerce avec les États-Unis. On peut soutenir que globalement l'ALENA a accentué le caractère excentrique des cinq régions périphériques du Québec ¹⁷. Comparée aux autres régions du Canada, aucune n'est bien placée pour le commerce avec les États-Unis. Même si le comté de Madawaska, situé au nord de l'État du Maine, paraît périphérique vu de New York, le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie et la Côte-Nord semblent encore plus loin. Pourquoi établir en Gaspésie une usine destinée à desservir le marché américain s'il est également possible de l'installer dans le comté de Madawaska ? La Gaspésie et la Côte-Nord ne promettent de rentabilité que si elles garantissent des coûts assez avantageux pour compenser les coûts de transport supplémentaires qu'elles occasionnent. Nous verrons au chapitre 9 que rien n'assure que cette condition sera remplie.

Conclusion

1. La géographie et la localisation jouent un rôle capital pour expliquer la croissance inégale des régions périphériques. La performance supérieure à la moyenne de Moncton et des comtés

voisins doit beaucoup à la géographie, qui a notamment permis à cette ville de devenir une plaque tournante dans la région des Maritimes. L'établissement d'une liaison permanente avec l'Île-du-Prince-Édouard renforce sa position de centre de services desservant une vaste aire d'influence. Moncton n'est pas seulement, dans sa catégorie de taille, le seul centre urbain capable d'offrir un bassin de main-d'œuvre bilingue conséquent. Son rôle de centre culturel pour la communauté acadienne a probablement exercé aussi un effet favorable, de même que la proximité d'autres villes de taille petite ou moyenne dotées d'institutions de haut savoir. Sa situation dans le corridor de transport Montréal-Halifax et son accès relativement facile aux marchés américains sont également des facteurs positifs. Pareille combinaison d'avantages ne se retrouve pas facilement ailleurs.

2. Certaines régions sont plus périphériques que d'autres. Les unes sont plus éloignées des marchés importants. La géographie accentue souvent ce désavantage, surtout en faisant augmenter les coûts de transport. Ceux-ci sont sensibles aux économies d'échelle. Dans les régions éloignées où la population est rare et dispersée, la circulation plus faible entraîne des coûts de transport plus élevés et ne permet pas d'offrir des services de même qualité. Les régions où s'arrêtent les routes, où passe rarement la circulation de transit, souffrent d'un handicap particulièrement sérieux. Toutes les régions du nord du Québec, ainsi que la Gaspésie et l'ouest de Terre-Neuve, se trouvent plus ou moins dans cette situation. Dans certains cas, l'insuffisance des livraisons a rendu impossibles la construction ou le maintien d'infrastructures essentielles comme le chemin de fer. Les régions les plus éloignées font face à un double problème : leurs coûts de transport, accrus par la distance, sont encore gonflés par des expéditions trop peu considérables. Si l'inconvénient de la distance n'est pas compensé par d'autres avantages de coûts, rares sont, hors du secteur primaire, les industries susceptibles de voir dans ces régions une localisation rentable. C'est en grande partie ce qui fait que la plupart des régions périphériques du Québec, ainsi que l'ouest de Terre-Neuve, aient trouvé si difficile de diversifier leur assise industrielle.
3. La nouvelle donne internationale, en particulier l'ALENA et la déréglementation, a accru le poids de la géographie. Le rétablissement des liens commerciaux « naturels » en direction nord-sud accentue, dans les localisations les plus nordiques surtout, le

caractère périphérique des régions séparées des marchés américains par les distances les plus longues. Cela n'annonce pas grand-chose de bon pour les régions périphériques du Québec situées au nord du Saint-Laurent, ni pour la péninsule de Gaspé. Par contre, le renforcement des échanges avec les États-Unis favorise les trois provinces Maritimes. Leur situation *relative* est plus propice au commerce avec la Nouvelle-Angleterre qu'au commerce avec le centre du Canada. La proximité relative des marchés américains a influencé favorablement la performance du Madawaska et des comtés voisins.

4. La géographie n'explique cependant pas tout. Elle ne suffit pas à justifier la performance inférieure à la moyenne du Bas-Saint-Laurent, comparé surtout au Madawaska, qui n'est pas loin. Elle ne rend pas entièrement compte non plus de la performance globalement bonne de l'Île-du-Prince-Édouard (où se trouve le comté de Prince), qui a réussi à se doter d'une base industrielle diversifiée comprenant des activités de fabrication de produits à valeur ajoutée moyenne et élevée. Elle ne permet pas davantage à elle seule de comprendre que la Gaspésie enregistre constamment de mauvais résultats, plus médiocres parfois que ceux de l'ouest de Terre-Neuve, pour divers indicateurs : taux de chômage, déplacements relatifs de l'emploi, diversification etc. Il faut donc invoquer d'autres facteurs, que nous examinerons dans les chapitres suivants.

NOTES

¹ On trouvera au chapitre 3 une analyse plus complète de l'impact des NTI sur la localisation des entreprises.

² Le déclin de l'emploi est très net à l'île du Cap-Breton (qui ne fait pas partie du territoire étudié).

³ La faiblesse des taux observés autour de Saint-Jean (carte 6.1) donne à penser qu'une partie de la croissance de Moncton se fait aux dépens du sud-ouest du Nouveau-Brunswick, à mesure que l'économie de la province tend à se masser aux abords du corridor Moncton-Edmunston.

⁴ Rappelons que la ville de La Pocatière, où se trouve une importante usine Bombardier (wagons de chemins de fer et de métro), fait partie de cette région. Les résultats de la figure 6.2 sont d'autant plus surprenants.

⁵ La géographie « politique » n'est cependant pas dénuée d'impact en l'occurrence. La situation de la région à la frontière du Nouveau-Brunswick contribue à sa faible performance : nous y reviendrons au chapitre 9.

⁶ On trouvera une description détaillée de la transformation de Moncton dans Desjardins (2001). Voir aussi le chapitre 8, où nous comparons Moncton à trois villes nordiques.

⁷ Le concept de place centrale est expliqué plus longuement au chapitre 2.

⁸ Moncton est celle de nos régions qui compte la plus forte proportions de diplômés d'université. Voir la figure 10.3 (chapitre 10).

⁹ Il est très difficile de comparer les marchés. Leur étendue varie selon les services et les produits. Si Moncton est vraiment la plaque tournante de certaines fonctions pour toutes les Maritimes, son marché potentiel peut atteindre jusqu'à deux millions de personnes.

¹⁰ Source : Paquin (1999).

¹¹ Paquin (1999).

¹² Il s'agit d'un cas réel. L'insuffisance des services de transport par camion dans le Témiscamingue est un des principaux obstacles qui se posent aux producteurs de produits de spécialité (petits fruits, fromages, chocolat) cherchant à pénétrer les marchés d'Ottawa et de Montréal.

¹³ C'est ce qui ressortait clairement de nos rencontres dans les régions.

¹⁴ Nous avons choisi Bangor parce qu'elle est située sur l'autoroute (Interstate) 95, qui mène directement à Boston et à toutes les destinations du sud et de l'ouest. Source : MapArt, *Atlantic Canada Road Atlas: Atlantic Provinces Distances Map*. Oshawa, Ontario, MapArt Publishing Corporation, 2001.

¹⁵ Yarmouth est exclue parce qu'elle jouit d'un service de traversier (qui n'est pas forcément utilisé pour les marchandises).

¹⁶ C'est du moins ce que pensaient nos interlocuteurs de la région. La somme des subventions s'élevait en 1992 à 110 millions de dollars, ainsi répartis : Nouveau-Brunswick, 37 %; Nouvelle-Écosse, 26 %; le Québec, 24 %. Source : Lupien (2000). Les personnes rencontrées dans le sud de la Nouvelle-Écosse ont cependant exprimé beaucoup de mécontentement, peut-être en raison de la perte de leur service de transport de marchandises par traversier; le lien entre les deux circonstances n'est toutefois pas absolument clair.

¹⁷ Une comparaison avec le Mexique sera éclairante. Dans une enquête récente commanditée par la Banque mondiale et menée auprès de 880 entreprises manufacturières mexicaines, trois déterminants de la localisation des usines ont systématiquement été mis en évidence : 1) la proximité des marchés, américains avant tout; 2) les coûts de transport; 3) une main-d'œuvre locale initiée à l'ordinateur et sachant l'anglais. Les États du sud deviennent de plus en plus périphériques à mesure que le centre de gravité économique du pays se déplace vers le nord et se rapproche des États-Unis. Les réponses concernant la langue doivent retenir l'attention. Appliquées au Canada, elles constituent un facteur qui accentue le désavantage relatif des régions québécoises par rapport aux autres partenaires commerciaux des États-Unis. Source : World Bank (2001).