



L'effet COVID-19 sur les relations entre le Canada, le Québec et les États-Unis

Un dossier de l'Observatoire sur les États-Unis
de la Chaire Raoul-Dandurand



Introduction

La pandémie de la COVID-19 représente un test crucial pour les relations canado-américaines, qui ont déjà connu leur lot de difficultés depuis [l'arrivée au pouvoir du président Donald Trump il y a trois ans](#). Cette crise sanitaire est d'autant plus déterminante pour l'avenir des liens entre le Canada, le Québec et les États-Unis qu'elle s'accompagne d'une crise économique et survient en pleine année électorale chez nos voisins du Sud. Déjà, les élections de mi-mandat de 2018 avaient montré que, sous Trump, [les enjeux clés de la relation canado-américaine prennent une importance grandissante](#). Qui plus est, à l'heure du nationalisme économique de ce président, les Américains, démocrates comme républicains, sont parfois plus sceptiques qu'avant des bienfaits de la relation canado-américaine et du maintien du *statu quo*. Dans ce contexte, il est d'autant plus impératif d'analyser comment la pandémie de la COVID-19 affecte et continuera d'affecter les relations entre le Canada, le Québec et les États-Unis. C'est l'objectif de ce dossier préparé par une équipe de chercheurs de l'Observatoire sur les États-Unis de la Chaire Raoul-Dandurand, qui mène depuis plusieurs années déjà, notamment dans le cadre d'un projet de recherche « CRSH Savoir » piloté par le titulaire de la Chaire Frédérick Gagnon, un travail de veille sur les grands enjeux canado-américains qui alimentent les débats publics et électoraux aux États-Unis.

Au cours des dernières semaines, les données recueillies par cette équipe ont permis d'évaluer les effets de la crise sur plusieurs secteurs de l'économie nord-américaine. Concentrée dans la région des Grands Lacs et caractérisée par une très forte intégration, l'industrie automobile est aujourd'hui pratiquement à l'arrêt. Dans le domaine énergétique, autre secteur fortement intégré, l'industrie pétrolière continue de développer un réseau d'oléoducs permettant d'acheminer le pétrole brut canadien vers les raffineries américaines. Pendant ce temps, Hydro-Québec constate une baisse

en demande énergétique dans le Nord-Est des États-Unis et du prix du kilowattheure. Même les pêcheries n'échappent pas aux effets de la COVID-19, alors que les homardiens du Canada et des États-Unis doivent composer avec la quasi-fermeture de leurs principaux marchés d'exportation.

D'autres secteurs ressentiront bientôt eux aussi les effets de la crise. En matière commerciale, la pandémie a déjà entraîné un report d'un mois de l'entrée en vigueur du nouvel Accord Canada-États-Unis-Mexique et beaucoup d'incertitudes demeurent quant à la capacité des entreprises à se préparer à temps pour la nouvelle date prévue au 1er juillet. La gestion de la frontière sera assurément un enjeu à surveiller. Si sa fermeture d'un commun accord pour les déplacements non essentiels reste [une réussite dans la gestion de la crise et un bel exemple de collaboration entre Ottawa et Washington](#), plusieurs inconnues demeurent concernant sa réouverture éventuelle, pour laquelle aucune date n'a été avancée et dont les modalités seront déterminées ultérieurement. Par ailleurs, qu'il y ait ouverture des frontières ou non, la saison touristique risque d'être fortement entravée par la COVID-19, ce qui rend vulnérables plusieurs États situés le long de la frontière canado-américaine. Finalement, alors que nous sommes à moins de six mois du jour de l'élection américaine, plusieurs questions restent en suspens concernant [la manière dont se tiendra le scrutin](#) et l'effet de la pandémie sur les enjeux au cœur de la campagne. Comme lors des élections de mi-mandat de 2018, il sera important de surveiller les courses locales pour mieux voir comment la double crise sanitaire et économique influencera le cours des débats sur les enjeux névralgiques des relations entre le Canada, le Québec et les États-Unis¹.

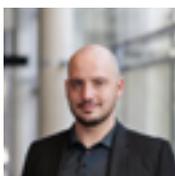
1. [COVID-19 : une industrie automobile en panne](#)
2. [Keystone XL et Enbridge : l'industrie pétrolière immunisée contre la COVID-19?](#)
3. [L'industrie du homard : une saison qui tombe à l'eau](#)
4. [Une saison touristique à oublier?](#)
5. [La COVID-19 et l'Accord Canada-États-Unis-Mexique : report et désaccords](#)
6. [Les effets de la COVID-19 sur les exportations d'hydroélectricité québécoise](#)
7. [Biden, Trump et la COVID-19 : deux visions pour une sortie de crise](#)
8. [Novembre 2020 : des élections locales cruciales pour Ottawa et Québec](#)

¹ Ces recherches ont bénéficié de l'appui du Conseil de recherches en sciences humaines du Canada, du ministère des Relations internationales et de la Francophonie du Québec, et de la Fondation Marc Bourgie.

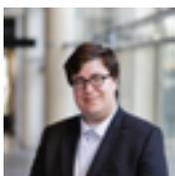
Avec les contributions de :



Frédéric Gagnon est titulaire de la Chaire Raoul-Dandurand, directeur de l'Observatoire sur les États-Unis et professeur de science politique à l'Université du Québec à Montréal (UQAM). Il est un expert reconnu des élections présidentielles et législatives aux États-Unis et des relations entre le Canada, le Québec et les États-Unis. Il a réalisé des enquêtes terrain dans une douzaine d'États américains voisins du Canada lors des élections de 2014, de 2018 et 2020.



Christophe Cloutier-Roy est chercheur en résidence à l'Observatoire sur les États-Unis de la Chaire Raoul-Dandurand et candidat au doctorat en science politique à l'UQAM. Il s'intéresse particulièrement au Congrès des États-Unis, au Parti démocrate, à l'histoire politique des États-Unis et aux relations entre le Québec et les États-Unis. Il a réalisé des enquêtes terrain dans une douzaine d'États américains voisins du Canada lors des élections de 2018.



Victor Bardou-Bourgeois est chercheur en résidence à l'Observatoire sur les États-Unis de la Chaire Raoul-Dandurand et il débutera des études doctorales en science politique à l'UQAM à l'automne 2020. Spécialiste de la politique étrangère des États-Unis, il s'intéresse également à la radicalisation d'extrême droite aux États-Unis et aux relations Québec-États-Unis en matière d'énergie. Il a réalisé des enquêtes terrain au New Hampshire durant le cycle électoral de 2020.



Gabriel Lévesque est chercheur en résidence à l'Observatoire sur les États-Unis de la Chaire Raoul-Dandurand et candidat à la maîtrise en science politique à l'UQAM. Son mémoire de maîtrise compare les politiques de légalisation du cannabis en Ontario, au Québec et au Maine. Il a réalisé des enquêtes terrain au New Hampshire durant le cycle électoral de 2020.



Julie-Pier Nadeau est chercheure en résidence à l'Observatoire sur les États-Unis de la Chaire Raoul-Dandurand et étudiante au doctorat en science politique à l'UQAM. Ses recherches portent sur les élections américaines, la polarisation et la politique étrangère des États-Unis au Moyen-Orient. Elle a réalisé des enquêtes terrain dans les États voisins du Québec lors des élections américaines de 2018 et revient tout juste d'un séjour de recherche de quatre mois à l'Université Texas A&M, au Texas.



Daphné St-Louis Ventura est chercheure en résidence à l'Observatoire sur les États-Unis de la Chaire Raoul-Dandurand et candidate à la maîtrise en science politique à l'UQAM. Ses intérêts de recherche portent sur l'effet des médias latino-américains aux États-Unis sur la politique américaine, le vote latino-américain, la discrimination positive et les élections américaines. Elle a réalisé des enquêtes terrain dans les États voisins du Québec lors des élections de 2018 et de 2020.



Frédérique Verreault est chercheure en résidence à l'Observatoire sur les États-Unis de la Chaire Raoul-Dandurand et candidate à la maîtrise en science politique à l'UQAM. Son mémoire de maîtrise porte sur l'effet de Bernie Sanders sur la transformation du parti démocrate depuis 2016. Elle a réalisé des enquêtes terrain au New Hampshire durant le cycle électoral de 2020.

COVID-19 : une industrie automobile en panne

Déjà aux prises avec un ralentissement de la demande, l'industrie nord-américaine de l'automobile est à l'arrêt quasi complet depuis la mi-mars : les ventes mondiales de voitures sont à leur plus bas niveau depuis une décennie et la production d'automobiles a été suspendue depuis des semaines. Quels parallèles peut-on faire entre la période actuelle et la Grande Récession de 2008-2009 et quelles sont les conséquences de la COVID-19 pour les travailleurs et les plus petits joueurs de cette industrie ?

Suspension de la production en Amérique du Nord

Le 12 mars dernier, un premier cas de contagion à la COVID-19 a été recensé dans une usine de fabrication d'automobiles de l'Indiana. Craignant une contamination à grande échelle de ses membres et redoutant la difficulté de mettre en place des mesures de protection suffisantes, la [United Auto Workers](#) (UAW) a exhorté les trois géants de Détroit à fermer leurs usines pour une durée de deux semaines, tel que recommandé par l'Organisation mondiale de la santé et les Centers for Disease Control and Prevention (CDC). Le 18 mars, Ford, General Motors et Fiat Chrysler Automobiles ont cédé à la pression en [annonçant](#) la fermeture de toutes leurs usines en Amérique du Nord. Ces trois compagnies ont rapidement été imitées par d'autres grands fabricants. Ces fermetures en série ont provoqué des perturbations importantes dans la chaîne d'approvisionnement, forçant des fabricants de pièces et de composants à interrompre à leur tour leurs activités. En date du 26 mars, [93% du secteur automobile](#) aux États-Unis était paralysé.

La COVID-19 a aussi des répercussions sur les ventes d'automobiles qui, en temps normal, sont à leur plus fort au printemps.

Les concessionnaires ont constaté une baisse marquée de l'achalandage. Plusieurs ont carrément dû fermer boutique, car ils n'étaient pas reconnus comme un service essentiel dans la plupart des juridictions ayant adopté des mesures de confinement. Au cours du mois de mars, les ventes de voiture [ont chuté](#) de 48 % au Canada et de 32 % aux États-Unis par rapport à l'an dernier. Ce déclin affecte les fabricants qui risquent de se retrouver avec un niveau de liquidités dangereusement bas, une situation pouvant en mener plusieurs à la faillite.

« En date du 26 mars, 93% du secteur automobile aux États-Unis était paralysé. »

Rappelons par ailleurs qu'en 2008-2009, la Grande Récession avait durement touché les trois géants de Détroit. Frôlant l'insolvabilité, ces entreprises avaient dû être sauvées *in extremis* par l'aide financière du gouvernement américain. En l'espace d'une année, plus de 29 % de la main-d'œuvre de l'industrie automobile avait été [mise à pied](#). Pour cette raison, la crise économique causée par la pandémie de la COVID-19 est régulièrement mise en parallèle avec celle de 2008-2009.

Toutefois, contrairement à ce qui fut le cas lors de la Grande Récession, l'élément déclencheur de la crise actuelle n'est pas économique, ce qui rend la comparaison délicate. Par ailleurs, l'industrie automobile est financièrement en meilleure posture qu'à l'époque et a donc plus de probabilités de rebondir une fois la pandémie contrôlée, en théorie du moins. En attendant, les concessionnaires se tournent vers les [ventes en ligne](#) alors que la crainte de contagion dans les transports en commun ainsi que le prix de l'essence — à son plus bas depuis 15 ans — pourraient encourager à court terme l'achat d'automobiles. Qui plus est, de nombreux fabricants ont misé sur la malléabilité de leur chaîne de production pour se mobiliser afin d'aider à [combattre la pandémie de la COVID-19](#). En partenariat avec le secteur médical, une partie de l'industrie automobile du Canada et des États-Unis produit de l'équipement médical allant des écrans de protection aux respirateurs artificiels.

Des dommages collatéraux inévitables

Au-delà des répercussions financières, la fermeture temporaire des usines a des conséquences directes sur la main-d'œuvre et sur certaines communautés dépendant de cette industrie. [Au Canada](#), ce sont 130 000 emplois qui relèvent directement de l'industrie automobile, dont 95 % sont situés dans le sud de l'Ontario. Aux États-Unis, un peu plus d'[un million d'Américain travaillent dans ce secteur](#), la région des Grands Lacs abritant près de la moitié de ces emplois. L'industrie automobile est donc directement liée à l'économie locale — [chaque emploi direct en crée 2,6 supplémentaires](#) —



mais aussi régionale, puisque toute la chaîne d'approvisionnement est interdépendante. Par conséquent, les bénéfices — et les conséquences — socio-économiques sont multiples et dépassent largement les emplois directement affectés. Pour l'heure, de nombreux employés américains de cette industrie ont réussi à conserver l'équivalent de [90% de leur salaire](#), grâce aux divers programmes d'aide d'urgence. Cependant, la situation diffère selon les employeurs, certains ayant simplement statué sur un congé sans solde pour les travailleurs. D'autres salariés — nouveaux ou temporaires — devront se contenter de l'assurance-chômage dont les versements risquent d'accuser d'importants retards, particulièrement [aux États-Unis](#), vu la quantité de demandes reçues au cours des dernières semaines.

« Un peu plus de dix ans après la Grande Récession, la COVID-19 représente donc un autre coup dur. »

De plus, cette crise représente un défi pour les plus petits joueurs qui œuvrent généralement dans la fabrication de pièces et de composants. C'est notamment le cas de plusieurs *startups* dans le secteur des véhicules électriques. [Selon un analyste de la Navigant Research Auto](#) : « Ce sera difficile pour les compagnies bien établies de survivre à cela. Pour n'importe quelle *startup* (...), ce sera un environnement extraordinairement pénible. » Une chose est certaine, la fermeture temporaire des usines a provoqué un gel des embauches. Elle a également freiné la production ainsi que l'approvisionnement, obligeant les compagnies à repousser la mise en marché de nouveaux modèles. Dès lors, certaines entreprises et emplois pourraient disparaître en raison de la crise provoquée par la COVID-19. Par ailleurs, le budget consacré à la recherche et au développement, actuellement axé sur les véhicules électriques, risque de fondre à cause de la pandémie. Un peu plus de dix ans après la Grande Récession, la COVID-19 représente donc un autre coup dur pour une industrie qui a longtemps été l'un des puissants symboles de la réussite du *Midwest* américain, du sud de l'Ontario et, plus largement, de la relation canado-américaine.



Keystone XL et Enbridge : l'industrie pétrolière immunisée contre la COVID-19 ?

La construction du pipeline [Keystone XL](#) et la réfection des lignes 3 et 5 du réseau [Enbridge](#), trois projets de compagnies canadiennes, ont fait l'objet de vifs débats dans plusieurs États limitrophes du Canada au cours des dernières années, pour des raisons environnementales surtout. Aujourd'hui, la crise de la COVID-19 soulève de nouveaux enjeux pour l'industrie pétrolière, qui doit notamment composer avec une chute de la demande et [du prix du baril de pétrole](#). Mais cette industrie pourrait être moins affectée par la COVID-19 qu'on pourrait le croire.

Crise climatique et infrastructures pétrolières : un bon ménage ?

Les groupes favorables aux projets de pipelines s'appuient fréquemment sur une rhétorique dite pragmatique : ces projets permettraient d'assurer un [transport sécuritaire](#) du pétrole à court terme et la transition énergétique à long terme. Or, l'histoire récente nous met en garde contre de tels arguments. La [fuite majeure](#) de la ligne 6b du réseau Enbridge en 2010 et les nombreux [débris](#) d'infrastructures abimés, trouvés le long des lignes 3 et 5 ces dernières années, préoccupent les groupes environnementaux. Au Wisconsin et au Michigan, le projet de réfection de la ligne 5 fait l'objet de vives inquiétudes. Traversant plusieurs dizaines de cours d'eau, le pipeline passe entre autres par le détroit de Mackinac, reliant les lacs Michigan et Huron. Une fuite à cet endroit pourrait avoir des conséquences environnementales catastrophiques et entraîner des coûts de réparation et de nettoyage pouvant atteindre [45 milliards de dollars](#). Dans le cas d'une rupture du pipeline de la ligne 5, Enbridge assure qu'elle assumerait une partie des frais de nettoyage, à hauteur de [près de 2 milliards](#), mais un [rapport](#) récent commandé par le gouvernement du Michigan rappelle que cette promesse n'a aucune valeur juridique.

L'activisme contre les pipelines à l'heure de la COVID-19

Au cours des dernières années, de nombreux groupes environnementaux et autochtones se sont [mobilisés contre ces projets d'infrastructures pétrolières](#). Toutefois, en temps de distanciation sociale, l'activisme est invariablement affaibli. En effet, alors que les manifestations contre le projet Keystone XL étaient fréquentes à différents endroits où l'on souhaite construire le pipeline, la COVID-19 a miné la capacité des activistes à [poursuivre de telles luttes](#).

« Toutefois, en temps de distanciation sociale, l'activisme est invariablement affaibli. »

La mobilisation par voie judiciaire est, quant à elle, encore possible et semble plutôt efficace. Le 15 avril, [le juge Brian Morris du Montana a invalidé un permis](#) autorisant la construction de segments du pipeline Keystone XL passant sous des cours d'eau de cet État. Bien que ce jugement constitue une victoire considérable pour les opposants au projet,

le juge Morris a succombé aux pressions des avocats du gouvernement fédéral le forçant à diminuer la portée de sa décision. En définitive, le jugement [ne s'appliquera qu'aux nouvelles infrastructures](#), ce qui laisse la voie libre à celles déjà en construction. Cette controverse judiciaire parmi d'autres laisse néanmoins entrevoir des développements ultérieurs encourageants pour les groupes environnementaux et leur permet de gagner du temps en attendant la fin de la pandémie de la COVID-19.

Une double dépendance au pétrole

Les revendications des groupes environnementalistes à propos des lignes 3 et 5 se butent par ailleurs aux réalités des régions touchées par les projets. En effet, un des arguments mis de l'avant par l'industrie est la nécessité de ces projets pour subvenir aux besoins énergétiques de certains États. La réfection de la ligne 3 semble [cruciale pour la viabilité énergétique du Minnesota](#), où plus de 12,8 millions de gallons de produits du pétrole sont consommés chaque jour. Au Michigan, la ligne 5 comble [environ 55 %](#) des besoins en propane, dont 65 % dans des régions de l'État où aucune alternative à court terme n'existe actuellement. Aux yeux de plusieurs, la réfection de ces pipelines paraît donc impérative dans un contexte de haute dépendance énergétique aux produits du pétrole.

Cette dépendance de plusieurs États américains envers l'industrie pétrolière est non seulement énergétique, mais aussi économique. Les crises



financière et sanitaire causées par la COVID-19 pèsent particulièrement sur l'industrie pétrolière et ses travailleurs, qui absorbent l'impact de la forte baisse de la consommation et de la demande. S'ajoute à cela une chute abyssale du prix du baril de pétrole, qui a atteint un [prix négatif](#) le 21 avril. Depuis le début de 2020, la crise s'est traduite par une [baisse moyenne de 45 %](#) de la valeur des grandes compagnies de pétrole et de gaz.

« Depuis le début de 2020, la crise s'est traduite par une baisse moyenne de 45 % de la valeur des grandes compagnies de pétrole et de gaz. »

Les gouvernements des deux côtés de la frontière interviennent pour limiter les dégâts. En Alberta, le projet Keystone XL a reçu une aide provinciale de [1,5 milliard de dollars](#). Pour sa part, le gouvernement canadien s'est porté au secours de l'industrie en y investissant [1,7 milliard](#). En sol américain, un plan d'aide fédéral pour l'industrie du pétrole et du gaz avait été envisagé bien avant la chute des prix du baril observée actuellement. L'administration Trump promet maintenant que le secteur pétrolier sera prioritaire dans le plan de relance. Cette volonté de soutenir cette industrie des deux côtés de la frontière illustre la centralité des énergies fossiles dans les économies canadiennes et américaines, et dans les relations entre les deux pays.

Entre santé publique et *business-as-usual*

Dans un contexte économique inhabituel, l'industrie pétrolière profite donc d'une opposition affaiblie et du désir des élus de sauver l'économie pour poursuivre ses activités au rythme habituel et aller de l'avant avec ses projets. Ainsi, la construction de tronçons du pipeline Keystone XL au Montana [a débuté le 6 avril](#) dernier avec l'[approbation du gouverneur](#) démocrate Steve Bullock. Quant à la ligne 5 d'Enbridge, l'entreprise a déposé comme prévu une [demande de permis](#) fédéral auprès du gouvernement américain le 8 avril pour la construction du tronçon de la ligne 5 passant sous le détroit de Mackinac. En parallèle, Enbridge a poursuivi ses efforts pour obtenir les droits territoriaux nécessaires pour construire ses infrastructures. En mars, l'entreprise a par exemple [déboursé des millions](#) pour des propriétés modestes sur la rive sud du détroit de Mackinac. En outre, dans la semaine du 19 avril, [certains travaux de préparation](#) à la réfection de la ligne 5 ont débuté près de la rivière St. Clair entre l'Ontario et le Michigan.

« En sol américain, un plan d'aide fédéral pour l'industrie du pétrole et du gaz avait été envisagé bien avant la chute des prix du baril observée actuellement. »

Dans le cas de la ligne 3, elle a été remise en service et sert à nouveau au transport du pétrole [depuis le 1er décembre](#), c'est-à-dire dès la fin des travaux de réfection de la portion canadienne du pipeline. En temps de pandémie, l'industrie pétrolière n'interrompt donc pas ses activités. On pourrait même dire que la crise lui procure [certains avantages](#).

Des acteurs politiques cruciaux n'hésitent pas à donner un coup de pouce à cette industrie malgré la mise en pause de plusieurs autres secteurs de l'économie. C'est le cas de la Minnesota Pollution Control Agency, qui a décidé de poursuivre son processus de

consultations publiques par téléphone en vue de l'obtention de trois permis pour la ligne 3. Cette décision fait [réagir des groupes environnementaux](#), qui soulignent que l'agence offre un traitement préférentiel à l'industrie pétrolière puisqu'elle suspend la plupart de ses autres processus de consultations. De plus, aucun chantier lié à Keystone XL ou aux lignes 3 et 5 n'a interrompu ses activités en mars ou en avril, les décideurs considérant qu'il s'agit là d'activités économiques [essentiels](#) même en temps de pandémie. À l'heure d'une crise de santé publique sans précédent dans l'histoire récente, l'industrie pétrolière semble donc largement immunisée.



L'industrie du homard : une saison qui tombe à l'eau

La crise de la COVID-19 frappe de plein fouet les industries canadienne et américaine du homard, qui reposent en grande partie sur les exportations. Le Canada et les États-Unis produisent à eux deux près de 50 % de l'offre mondiale de homards.

Les débarquements de homards canadiens proviennent principalement de la Nouvelle-Écosse (50 %), du Nouveau-Brunswick (20 %) et de l'Île-du-Prince-Édouard (16 %). Pour sa part, le Québec arrive en quatrième position avec 6 %, ce qui représente près de 4 % de l'offre mondiale. Aux États-Unis, le Maine domine l'industrie, fournissant environ 80 % de la pêche commerciale de homard du pays. « L'industrie du homard du Maine est l'épine dorsale de tant de communautés dans notre État », rappelait récemment Sara Gideon, présidente de la Chambre des représentants du Maine et candidate démocrate pour le Sénat américain en 2020.

« La demande internationale a chuté, entraînant la quasi-fermeture de débouchés commerciaux essentiels pour le homard pêché en Amérique du Nord. »

Outre les États-Unis, les principaux marchés d'exportation du homard canadien sont l'Asie (particulièrement la Chine) et l'Union européenne. Du côté américain, le homard est

principalement destiné à l'Asie. Ces marchés d'exportation sont durement frappés par la pandémie de COVID-19 : la demande internationale a chuté, entraînant la quasi-fermeture de débouchés commerciaux essentiels pour le homard pêché en Amérique du Nord. Même lorsque les acheteurs internationaux sont au rendez-vous, le ralentissement du trafic aérien complique l'exportation du crustacé. Ainsi, les cargaisons de homards expédiées par avion de la Nouvelle-Écosse vers la Chine sont passées de neuf livraisons par semaine à deux ou trois seulement depuis la fin de janvier.

Cette crise survient dans un contexte où l'industrie canadienne était en plein essor et les tensions, de plus en plus vives entre les pêcheurs des deux côtés de la frontière. En effet, l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne, adopté en 2017, garantit une exemption de frais de douane pour les exportations de homards vivants vers le Vieux Continent. L'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste, entré en vigueur en 2018, a, quant à lui, assuré un accès préférentiel aux homards canadiens dans les 11 pays signataires. Ces accords de libre-échange ont nui à la compétitivité des États-Unis, exclus de ces processus. Qui plus est, l'industrie



américaine se remettait à peine d'une guerre commerciale avec la Chine l'ayant passablement écorchée. Depuis juillet 2018, cette industrie a dû composer avec des [tarifs punitifs chinois de près de 25 %](#) sur les exportations de homards vivants. Le Canada a ainsi vu [ses exportations vers la Chine grimper en flèche](#), au détriment des États-Unis et plus particulièrement du Maine. Cet État a enregistré [une baisse de près de 46%](#) de ses ventes en 2019, le prix de son homard étant jusqu'à [35 % plus élevé](#) que le canadien. « Nous ne pouvons tout simplement pas rivaliser avec le Canada en ce qui concerne les prix », [déplorait le propriétaire](#) d'un commerce de fruits de mer du *Pine Tree State*. En janvier dernier, après trois ans de guerre tarifaire, une [entente commerciale](#) a finalement été conclue entre Pékin et Washington, laissant croire que la saison à venir serait plus lucrative pour les Américains. Ces espoirs ont été vite déçus.

Incertitudes sur le marché nord-américain

Devant l'effondrement du marché international et local en raison de la pandémie, certains ont demandé [le report de la saison de la pêche](#). [Des pêcheurs et distributeurs](#) craignent une saturation du marché qui accélérerait la chute du prix du homard et qui pourrait forcer les pêcheurs et distributeurs à vendre à perte. Au début du mois de mars, la Nouvelle-Écosse a enregistré [une chute de prix du homard de 2 \\$](#) (10 \$ à 8 \$) en une semaine seulement. Constat similaire du côté américain, où le prix du homard est tombé [à son plus bas](#) en près de quatre ans. Certains [pêcheurs du Maine](#) ont vu le prix à la livre chuter à 2,60 dollars américains, alors qu'il était d'environ 7,50 dollars à

pareille date l'an dernier. Selon le directeur du Regroupement des pêcheurs professionnels du sud de la Gaspésie, il faudrait [réduire du tiers les 165 000 tonnes de homards](#) habituellement pêchées en Amérique du Nord pour éviter une hécatombe dans l'industrie. Par ailleurs, la quasi-[impossibilité pour les pêcheurs de respecter les mesures de distanciation sociale](#) sur les bateaux justifie également la demande de reporter la saison. Malgré ces inquiétudes, la saison aura finalement lieu des deux côtés de la frontière; Pêches et Océans Canada a cependant repoussé les dates d'ouverture de la pêche.

« La Nouvelle-Écosse a enregistré une chute de prix du homard de 2 \$ en une semaine seulement. »

De nombreux défis demeurent toutefois pour les pêcheurs, producteurs et distributeurs qui évoluent dans un marché nord-américain fortement intégré. D'une part, la dépendance envers le marché américain est un important facteur d'instabilité pour l'industrie canadienne du homard. Les États-Unis sont de loin la plus importante destination pour les exportations de ce crustacé : ils accueillent près de 70 % de la marchandise, pour une valeur d'environ [1,52 milliard de dollars](#) canadiens par année. Le nord-est des États-Unis fait pratiquement office de marché domestique pour le homard

canadien, [souligne](#) André-Pierre Roussignol, conseiller à l'exportation pour GIMXport. La fermeture de l'économie américaine réduit considérablement les débouchés commerciaux. Même avec une réouverture graduelle de l'économie dans certains États, plusieurs incertitudes demeurent, [souligne](#) Martin Mallet, directeur général de l'Union des pêcheurs des Maritimes : « On ne sait pas ce que ça implique cette réouverture. Si le secteur de la restauration ne reprend pas, il va y avoir des défis au niveau du volume qu'on pourra écouler sur les marchés. »

D'autre part, l'offre canadienne plus élevée qu'à l'habitude nuit à l'industrie américaine. Selon la société de recherche Urner Barry spécialisée sur la question du prix des denrées alimentaires, le Canada est en partie responsable de la [dépréciation](#) des prix du homard américain : « Lorsque l'épidémie de coronavirus a perturbé les voyages et les transports dans les pays asiatiques, dont la Chine, le produit canadien a commencé à inonder le marché américain [...] ». D'ailleurs, [les pêcheurs québécois redoutent eux aussi une abondance de homards canadiens](#): un surplus, surtout à faible prix, pourrait également être nocif pour la compétitivité du homard québécois. La période s'annonce donc difficile pour les homardiens, de part et d'autre de la frontière, qui craignent que cette mauvaise saison affecte celles à venir.



Une saison touristique à oublier ?

La crise de la COVID-19 ne montrant aucun signe de résorption à brève échéance, il apparaît certain que la saison touristique en Amérique du Nord sera affectée par la pandémie. Chaque année, des millions de Canadiens et d'Américains traversent la frontière pendant les vacances estivales, mais la mise en place de nombreuses mesures pour limiter les déplacements internationaux, dont l'interdiction des déplacements non essentiels entre le Canada et les États-Unis, en vigueur pour l'instant, devrait amener de nombreux vacanciers à changer leurs plans.

La chute du tourisme international risque d'être vécue douloureusement aux États-Unis: environ [20 millions de touristes canadiens](#) ont visité ce pays l'an dernier. La situation s'annonce particulièrement difficile dans les États frontaliers du Québec (Maine, New Hampshire, Vermont, nord de l'État de New York) et pour certains États frontaliers de la Colombie-Britannique (Washington et Alaska).

Vers une crise de l'industrie touristique dans la région québéco-américaine ?

L'économie de la région québéco-américaine repose en partie sur la vitalité du tourisme transfrontalier, complètement paralysé à l'heure actuelle. Déjà, au Vermont, les effets de la crise se font sentir alors que plusieurs événements et réservations de logements touristiques ont été annulés dès l'annonce de la fermeture de la frontière canado-américaine, [rapporte Jeff Lawson](#), directeur de l'organisation Hello Burlington. Dans l'État de New York, les touristes canadiens génèrent des revenus annuels d'environ [1 milliard de dollars américains](#) par année pour la seule ville de Buffalo et représentent jusqu'à [8 %](#) des visiteurs dans la 21e circonscription de New York qui longe le Québec. En début d'année, la région des Adirondacks, dans le nord de l'État

de New York, [se réjouissait](#) de la hausse du tourisme canadien et saluait à cet égard le « lien particulier établi avec le Québec ». La situation est encore plus préoccupante au Maine, où le tourisme constitue un [des principaux secteurs économiques](#) de l'État, générant près de 110 000 emplois (16 % des emplois totaux) et rapportant plus de 610 millions de dollars en recettes fiscales ([données de 2018](#)). Les Canadiens représentent [14 %](#) des touristes de cet État (3 % pour les Québécois) et y dépensent annuellement près de 986 millions de dollars américains ([données de 2018](#)). En outre, le *Pine Tree State* profite des revenus liés aux croisières qui accostent aux ports de Bar Harbor et de Portland.

« Dans l'État de New York, les touristes canadiens génèrent des revenus annuels d'environ 1 milliard de dollars américains par année pour la seule ville de Buffalo. »

Or, le Canada ayant interdit l'accès à ses ports aux navires de croisière jusqu'au 1er juillet, plus de 8000 touristes voyageant

dans une cinquantaine de bateaux (qui devaient préalablement s'arrêter au Canada) n'atteindront pas les côtes du Maine d'ici à l'automne, laissant présager d'importantes pertes de revenus touristiques. Cette dépendance au tourisme explique en partie pourquoi le Maine se trouve en tête du [classement des États américains](#) les plus vulnérables face à la crise de la COVID-19.

**« Le ministère du
Tourisme du Québec
estime que les visiteurs
américains dépensent
annuellement environ
1,5 milliard de dollars
canadiens dans la
province. »**

La saison touristique au Québec pourrait également être affectée. En 2019, près de [15 millions d'Américains](#) ont voyagé au Canada. De ce nombre, au moins [2 millions](#) de touristes ont transité par le Québec. Le ministère du Tourisme du Québec estime que les visiteurs américains dépensent annuellement environ 1,5 milliard de dollars canadiens dans la province, dont 1 milliard à Montréal ([données de 2017](#)). À l'heure actuelle, les effets potentiels pour le Québec d'une baisse du tourisme en provenance des États-Unis sont difficilement quantifiables. En outre, le ralentissement du trafic aérien, la fermeture prolongée de la frontière, l'obligation de s'isoler pendant 14 jours après un voyage et la contagion non maîtrisée en sol américain laissent croire que,



si les mesures de santé publique le permettent, de nombreux Québécois opteront pour des vacances estivales dans la province. Cela aurait pour effet de compenser en partie la perte de touristes en provenance des États-Unis. Ainsi, un camping de Carleton-sur-Mer annonçait avoir enregistré [191 nouvelles réservations](#) le jour de l'annonce de la fermeture de la frontière. En comparaison, la [situation dans le nord-ouest de l'Ontario](#) semble plus critique, alors que nombre d'entreprises liées au tourisme de plein air disent dépendre presque uniquement du flux touristique américain. La problématique y est d'autant plus complexe que plusieurs de ces entreprises sont détenues par des Américains qui ne peuvent pas traverser la frontière pour l'instant.

Washington et Alaska : une situation préoccupante

De l'autre côté du continent, la fermeture de la frontière canado-américaine est également vécue avec appréhension, particulièrement du côté américain. Dans l'État de Washington, la situation est d'autant plus inquiétante que, même en dehors de la saison touristique, les déplacements de Canadiens vers les États-Unis y sont fréquents. À cet égard, la professeure Laurie Trautman de la Western Washington University rappelait récemment [qu'avant la crise, 1000 camions et 30 000 passagers](#) entraient quotidiennement aux États-Unis par un des quatre principaux points de passage entre la Colombie-Britannique et Washington. La moitié des voyageurs au moins se rendent

aux États-Unis pour des achats discrétionnaires, contribuant au développement d'une économie frontalière dans des petites communautés du nord de l'État : toute l'année, un grand nombre de Canadiens traversent la frontière pour acheter dans les commerces de détail, faire le plein d'essence ou récupérer des achats faits en ligne. La région a donc ressenti rapidement les effets de la fermeture de la frontière, alors que le volume quotidien de circulation avait diminué de 90 % une semaine après l'annonce de cette mesure. L'inévitable baisse du tourisme canadien dans cette région cet été devrait donc être un coup supplémentaire pour des communautés dont la vitalité économique dépend d'une frontière fluide.

Plus au nord, [l'Alaska devrait également pâtir d'une chute du tourisme](#) causée par la pandémie de la COVID-19. Cela pouvait difficilement plus mal tomber pour le *Last Frontier State*, [dont l'économie vacille depuis plusieurs années](#), mais qui bénéficiait depuis cinq ans d'une augmentation notable du tourisme, en grande partie composé de croisiéristes remontant la côte du Pacifique. Dans ce contexte, la décision canadienne de fermer ses ports aux navires de croisière jusqu'au 1er juillet est une véritable catastrophe, puisque tous les navires de croisière en route vers l'Alaska doivent faire des escales au Canada. C'est donc au moins la moitié de la saison des croisières qui échappera à l'Alaska cette année. Ainsi, d'un océan à l'autre et des deux côtés de la frontière, la crise de la COVID-19 risque de porter un dur coup aux industries touristiques.

La COVID-19 et l'Accord Canada-États-Unis-Mexique : report et désaccords

Lors de sa campagne électorale de 2016, Donald Trump a décrit, à de nombreuses reprises, l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) comme étant le pire accord commercial jamais signé par les États-Unis. Devenu président, il a fait du remplacement de ce traité un des principaux chantiers de son administration, entraînant à leur corps défendant Ottawa et Mexico dans un fastidieux processus de négociation ayant mené à la signature, le 30 novembre 2018, du texte sobrement nommé Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACÉUM).

Si la nouvelle entente liant les partenaires nord-américains maintient une grande proportion (jusqu'à 60 %) des dispositions de l'ALÉNA, elle comporte également des changements importants concernant notamment les règles d'origine des pièces utilisées dans la fabrication des automobiles, la protection des droits des travailleurs, l'accès au marché canadien pour les producteurs laitiers américains et la protection de la propriété intellectuelle. Pendant la période de ratification, les trois partenaires ont ainsi dû réviser leurs politiques domestiques afin d'être en conformité avec le nouvel accord au moment de son entrée en vigueur.

« En avisant Washington et Mexico après le 31 mars, le gouvernement Trudeau a donc repoussé d'un mois l'échéance du 1er juin souhaitée par la Maison-Blanche »

Le gouvernement mexicain a entériné ce traité commercial dès juin 2019, tandis que le président Trump a signé en janvier 2020 la loi faisant adhérer les États-Unis à l'ACÉUM après que celle-ci ait été adoptée par de fortes majorités bipartisanes au Congrès. Le Parlement canadien a pour sa part ratifié l'accord le 13 mars 2020, juste avant de suspendre ses travaux en raison de la COVID-19. Or, la pandémie a directement entraîné un retard dans la mise en place de l'ACÉUM, puisque, aux prises avec la gestion de la crise, le gouvernement Trudeau a dû attendre le 3 avril avant de notifier officiellement ses partenaires que le processus de ratification était complété et que le Canada était prêt à joindre l'accord. Cette étape était nécessaire pour lancer le décompte final avant l'entrée en vigueur de l'ACÉUM, prévue le premier jour du troisième mois suivant le moment où les trois signataires auraient confirmé leur adhésion au traité. En avisant Washington et Mexico après le 31 mars, le gouvernement Trudeau a donc repoussé d'un mois l'échéance du 1er juin souhaitée par la Maison-Blanche, un objectif qui était de toute façon considéré comme extrêmement ambitieux, voire irréaliste avant même le début la crise de la COVID-19.



L'enthousiasme de la Maison-Blanche face aux sceptiques

Le 24 avril dernier, le représentant américain au commerce, Robert Lighthizer, a informé les législateurs du Congrès que les États-Unis, le Mexique et le Canada travaillaient de concert en vue d'assurer l'entrée en vigueur de l'ACÉUM pour le 1er juillet. Selon lui, la mise en place rapide de l'accord doit [assurer une reprise économique robuste](#) après le ralentissement causé par la pandémie. L'échéance électorale du 3 novembre explique en grande partie l'empressement de la Maison-Blanche, alors que le président espère faire campagne en présentant l'ACÉUM comme un gage de croissance économique et de création d'emplois aux États-Unis. L'incertitude économique engendrée par la pandémie ne fait qu'ajouter à l'urgence aux yeux du président, même si, au final, les effets de l'accord sur la croissance américaine risquent d'être minimes, lents à se manifester et difficilement perceptibles : [une analyse réalisée en avril 2019](#) par la U.S International Trade Commission, une agence indépendante du gouvernement fédéral, prévoyait que l'ACÉUM n'entraînerait la création que de 176 000 emplois aux États-Unis (une augmentation de 0,12 %), et ce, six ans après son activation.

L'enthousiasme et l'empressement de Lighthizer et de la Maison-Blanche ne sont d'ailleurs pas partagés par tous. Le 30 mars, la commission des Finances du Sénat, responsable des questions liées aux accords commerciaux, avait adressé au représentant américain au commerce une [lettre](#) appelant à renoncer à l'objectif d'une entrée en vigueur pour le 1er juin, un échéancier jugé

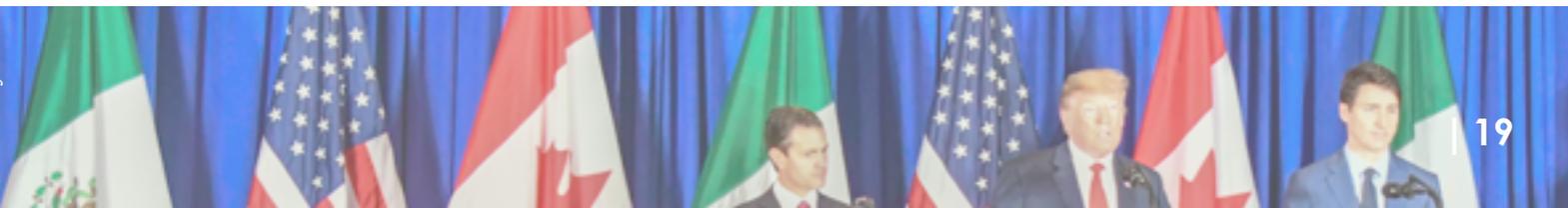
irréaliste compte tenu du degré de préparation requis pour les entreprises afin de se conformer au traité et des complications engendrées par l'urgence sanitaire. Cette lettre portait la signature de 7 des 15 républicains (incluant le président de la commission, le sénateur Chuck Grassley de l'Iowa) et de 12 des 13 démocrates siégeant au sein de la commission, un fait digne de mention en cette ère de polarisation exacerbée. Bien qu'aucune réaction officielle n'ait suivi l'annonce d'une entrée en vigueur pour le 1er juillet, on suppose aisément, considérant l'ampleur de la crise aux États-Unis, qu'un bon nombre des signataires de la lettre demeurent sceptiques malgré le report d'un mois.

Les sénateurs ne sont d'ailleurs pas les seuls à remettre en question l'empressement de la Maison-Blanche. Plusieurs représentants de la communauté d'affaires demandent un report de plusieurs mois. [Le vice-président pour les politiques internationales de la Chambre de commerce des États-Unis, John Murphy](#), souligne que les perturbations engendrées par la pandémie compliquent le travail des entreprises qui doivent s'adapter aux nouvelles règles mises en place dans le cadre de l'ACÉUM. Certaines de ces règles n'ont d'ailleurs toujours pas été rendues publiques. Dans les trois pays signataires, [des représentants de l'industrie automobile ont demandé plus de temps](#) pour s'ajuster aux nouvelles règles de l'entente, une demande qui a trouvé un écho favorable auprès des gouvernements canadien et mexicain et de certains élus du Congrès, mais pas de la Maison-Blanche.

La résignation canadienne devant l'incertitude

Pendant ce temps, à Ottawa, le gouvernement Trudeau, dont la marge de manœuvre politique est réduite depuis l'élection d'un gouvernement libéral minoritaire en octobre 2019, doit maintenant se résigner à faire face aux incertitudes entourant la mise en œuvre du nouvel accord dans un contexte de pandémie mondiale. Il doit composer avec les pressions émanant des autres partis politiques et des différents acteurs de la société civile, dont la [Chambre de commerce du Canada](#) qui, comme son homologue américain, plaide pour un report de quelques mois avant l'entrée en vigueur de l'ACÉUM pour que les entreprises canadiennes aient le temps de s'ajuster aux nouvelles règles. Ottawa doit également composer avec l'impatience de l'administration Trump, qui ne se gêne pas pour dicter le rythme à ses partenaires nord-américains dans ce dossier. Si toute la saga entourant le remplacement de l'ALÉNA s'est avérée un long chemin de croix pour le gouvernement Trudeau, il peut vraisemblablement trouver un certain réconfort dans les propos de sa nouvelle [ambassadrice à Washington, Kirsten Hillman](#). Celle-ci affirmait récemment que les longues (et difficiles) négociations ayant permis la signature de l'ACÉUM ont soudé les canaux de communication entre Ottawa et Washington, et ont permis, dès lors, une excellente collaboration pour la gestion de la frontière dès les premiers jours de la pandémie.

—



Les effets de la COVID-19 sur les exportations d'hydroélectricité québécoise

Comme au Québec, les mesures de confinement mises en place aux États-Unis pour ralentir la progression de la COVID-19 ont grandement affecté la consommation d'énergie. Au début du mois d'avril, l'Edison Electric Institute observait une chute vertigineuse de la demande en électricité, en raison de la baisse de consommation des secteurs commerciaux (de 4,7 %) et industriels (de 4,2 %) : les chiffres reflétaient alors un niveau jamais vu en près de 16 ans. Et même si la demande résidentielle n'enregistre pour l'instant qu'une faible baisse de 0,8 %, le déclin de la demande commerciale et industrielle devrait tout de même réduire la demande nationale en énergie de près de 3 % aux États-Unis pour l'année 2020, selon la U.S. Energy Information Administration.

Depuis le début du confinement, les principaux marchés d'exportation en électricité du Québec, soit la Nouvelle-Angleterre et l'État de New York, enregistrent une baisse de la demande allant jusqu'à 5 %. Cette réduction entraîne une diminution substantielle du prix du kilowattheure sur le marché au comptant de l'énergie américaine.

**« Les États-Unis
représentent près de
72 % des exportations
nettes d'électricité
d'Hydro-Québec. »**

Or, Hydro-Québec écoule une bonne partie de ses surplus énergétiques sur ce marché, où les prix sont dictés par la demande, mais aussi par le prix du gaz naturel, lui-même affecté par la crise sanitaire. Dès lors, si le volume des exportations reste relativement stable pour l'instant, le coût du kilowattheure risque de demeurer au niveau du prix plancher à court et à moyen termes. Cette situation pourrait engendrer des

pertes de revenus notables, car les États-Unis représentent près de 72 % des exportations nettes d'électricité d'Hydro-Québec.

La COVID-19 et les nouveaux projets d'exportation d'Hydro-Québec

La COVID-19 pourrait par ailleurs représenter un défi pour les nouveaux projets d'exportation d'Hydro-Québec, notamment le Champlain Hudson Power Express. D'une longueur d'environ 540 km, cette ligne à haute tension souterraine reliant le Québec à la ville de New York serait une infrastructure névralgique pour la transition énergétique de l'Empire State et de la métropole américaine. Bien que ce projet dispose de tous les permis nécessaires à sa construction depuis 2013, les discussions pour la signature d'un contrat d'approvisionnement avec les autorités new-yorkaises n'ont toujours pas abouti. À l'heure de la COVID-19, le faible prix de l'électricité modifie le contexte des négociations et pourrait permettre aux New-Yorkais d'obtenir un meilleur tarif que celui

[négocié](#) par le Massachusetts dans le cadre d'un appel de proposition lancé en 2017.

Un autre chantier important pour Hydro-Québec est le New England Clean Energy Connect (NECEC) dans l'État du Maine. Bien qu'Hydro-Québec et ses partenaires américains soient sur la bonne voie pour obtenir tous les [permis nécessaires](#) à la construction de cette ligne à haute tension devant relier le Québec au Massachusetts en passant par le *Pine Tree State*, deux autorisations manquent toujours à l'appel: celles du Corps des ingénieurs de l'armée américaine et le permis présidentiel du Département de l'Énergie. De plus, le NECEC sera vraisemblablement [soumis à un référendum](#) lors du scrutin du 3 novembre prochain.

« Les bureaux de vote seront-ils accessibles et sécuritaires ? »

En effet, comme plusieurs autres États américains, le Maine [permet](#) à ses citoyens de proposer à la législature d'État des projets de loi, ou de s'opposer à ceux mis de l'avant par cette dernière. Par ce vote référendaire, les opposants au NECEC [veulent forcer](#) la Maine Public Utility Commission à retirer son permis au projet pour empêcher la construction de la ligne à haute tension. Hydro-Québec et son principal partenaire au Maine, la Central Maine Power, investissent [des sommes importantes](#) en publicité pour faire valoir les avantages de cette infrastructure, car une défaite aux urnes l'entraverait sérieusement. Cependant, à l'heure de la COVID-19, l'incertitude plane sur les



élections du 3 novembre et sur les manières de faire campagne. Les bureaux de vote seront-ils accessibles et sécuritaires? Les Mainois pourront-ils voter par correspondance? Quel sera le taux de participation? Ce contexte représente une nouvelle inconnue pour l'avenir du projet NECEC.

Un vent de protectionnisme en vue ?

La baisse marquée de la consommation d'électricité à l'heure de la COVID-19 pourrait fournir, en outre, des arguments additionnels aux opposants de ligne à haute tension NECEC. En effet, certains opposants [mentionnaient](#) parfois le risque que cette infrastructure fasse ombrage au secteur des énergies non renouvelables du Maine, notamment le gaz naturel et le nucléaire. D'autres [s'inquiétaient plutôt](#) de la compétition que le NECEC représenterait pour les autres énergies renouvelables au Maine, comme l'éolienne, le solaire et la biomasse. Dans un contexte où les prix sont déjà bas, en raison des surplus énergétiques et de la faible demande, les opposants au projet NECEC seront-ils tentés d'affirmer que l'hydroélectricité québécoise

représente un stress additionnel pour l'industrie locale ?

Bien qu'il soit encore difficile d'évaluer l'effet de la COVID-19 sur les relations entre le Québec et les États-Unis, [un vent de protectionnisme](#) pourrait souffler en sol américain à la suite de la présente crise. Selon l'Agence internationale de l'énergie, le secteur des énergies fossiles et, dans le cas qui nous intéresse, le gaz naturel [seront particulièrement touchés](#) par la crise économique à venir. On peut dès lors se demander si les autorités américaines, notamment fédérales, ne seront pas tentées de mettre en place des mesures pour protéger les centrales au gaz naturel et au charbon, en décourageant les fournisseurs locaux d'acheter de l'électricité provenant de l'extérieur des États-Unis. En ce sens, l'imposition de barrières aux importations dans le but de protéger le secteur de l'électricité américaine pourrait être considérée. Des discussions à cet effet avaient d'ailleurs été amorcées à la Chambre des représentants des États-Unis [en décembre dernier](#). Dans ce contexte, les efforts du gouvernement du Québec et d'Hydro-Québec pour faire valoir les mérites de l'électricité québécoise aux États-Unis apparaissent plus cruciaux que jamais.

—



Biden, Trump et la COVID-19 : deux visions pour une sortie de crise

Les enjeux de l'élection présidentielle du 3 novembre prochain s'annonçaient déjà majeurs avant même le début de la pandémie de COVID-19. Or, aujourd'hui, en plus d'impliquer le président le plus polarisant de l'histoire, la campagne électorale se déroulera dans le contexte d'une crise sanitaire sans précédent, ayant déclenché une crise économique dont les États-Unis mettront des années à se remettre. Sans surprise, la grande majorité des Américains s'inquiète des effets de la pandémie sur l'économie. Dans ce contexte, les plans que proposeront Donald Trump et Joe Biden pour relancer l'économie américaine prendront certainement une place centrale dans la campagne électorale.

Du côté du président Trump, on se montre optimiste quant à la vitesse à laquelle l'économie se redressera. En entrevue à Fox News, Jared Kushner, gendre et conseiller du président, prévoyait un retour à la normale dès le mois de juin. Or, même si les indicateurs économiques remontent, les Américains n'auront pas instantanément l'impression d'être sortis d'affaire. Un récent épisode du balado politique de FiveThirtyEight rappelait qu'une courte récession au début de 1992 avait coûté sa réélection au républicain George H. Bush et ce, même si l'économie s'était remise en marche au moment du scrutin. Dans ces conditions, au lieu d'axer sa campagne sur la prospérité économique comme il l'avait prévu, Donald Trump devra plutôt convaincre la population américaine qu'il est le mieux placé pour ramener l'économie à son niveau pré-COVID.

L'environnement comme vecteur de relance économique

Pour Joe Biden, la crise actuelle a révélé de nombreux problèmes au sein de la société américaine et ce contexte particulier peut servir de levier pour non seulement rebâtir l'économie, mais améliorer la vie de milliers

d'Américains. Le candidat démocrate voit la sortie de la crise comme une occasion de miser sur l'économie verte et les nouvelles technologies pour stimuler l'économie et créer de nouveaux emplois. Ainsi, avec son plan de relance, l'ancien vice-président propose non seulement une solution pour la crise actuelle, mais aussi un plan pour prévenir celle qui se trame à l'horizon : la crise liée aux changements climatiques.

« Le candidat démocrate voit la sortie de la crise comme une occasion de miser sur l'économie verte et les nouvelles technologies pour stimuler l'économie et créer de nouveaux emplois. »

À la lecture de la plateforme de Joe Biden, la stratégie paraît logique. Après tout, bien qu'il



@Gage_Skidmore



@Dominique A. Pineiro

soit généralement décrit comme un candidat modéré, l'ancien vice-président proposait déjà ce qui sera la plateforme environnementale la plus ambitieuse jamais mise de l'avant par un candidat d'un des deux principaux partis. Comparant le contexte actuel à l'après-guerre, Joe Biden souhaite donc miser sur l'innovation, les investissements en infrastructures et les énergies renouvelables pour mener une transition responsable et guider les États-Unis vers la carboneutralité [d'ici 2050](#). Grâce à sa *Clean Energy Revolution*, il veut également repositionner les États-Unis comme un leader mondial des technologies liées aux énergies vertes. Son plan de transition ne se limite pas au secteur de l'énergie et inclut, entre autres, l'agriculture et l'industrie automobile.

Cette proposition séduit plusieurs démocrates. Barack Obama lui-même [admet](#) qu'il est temps de proposer aux Américains une plateforme plus ambitieuse, tournée vers le futur et guidée par un impératif de changement. Même certains républicains, dont George P. Schultz et James A. Baker III, respectivement secrétaires d'État sous Reagan et George H. Bush, reconnaissent que les actions pour le climat représentent un [avantage stratégique](#) pour les États-Unis et une manière d'accélérer la reprise économique suite à la crise. Par ailleurs, [certains observateurs](#) soulignent que l'expérience de Biden, notamment lors de la crise financière de 2008-2009, prouve qu'il est le mieux placé pour orchestrer cette réorientation majeure de l'économie. Le plan qu'il propose aux Américains est cependant extrêmement ambitieux et il n'est pas certain que les électeurs aient le goût d'un tel changement en temps de crise.

Un allié de retour sur la scène internationale pour le Canada ?

La pandémie de la COVID-19 a démontré l'importance de la collaboration interétatique et a donné du poids à [un plaidoyer](#) pour un retour des États-Unis comme leader sur la scène internationale. Au-delà des efforts de relance qu'il veut déployer en sol américain, Joe Biden souhaite redonner aux États-Unis la place de leader dans la lutte aux changements climatiques, que le pays occupait avant Trump. Désirant réintégrer l'Accord de Paris, le [candidat démocrate](#) veut aussi pousser les autres grands émetteurs à [augmenter leurs cibles](#) de réduction des gaz à effet de serre et à faire preuve de davantage de transparence. Cette approche, axée sur les alliances, contraste fortement avec les décisions de la présente administration, et permettrait au gouvernement Trudeau de retrouver un allié avec une vision commune, sur les enjeux climatiques notamment.

Comparé à celui de l'administration Trump, le plan de sortie de crise de Biden correspond davantage à la vision de Justin Trudeau. Le style imprévisible et parfois frondeur de Trump à l'égard du Canada et de Justin Trudeau peut compliquer la tâche des autorités canadiennes, qui auront à gérer la relance des activités économiques nord-américaines au cours des prochains mois et années. La réouverture de la frontière canado-américaine, fermée d'un commun accord depuis le 21 mars, pourrait

devenir un dilemme pour le gouvernement libéral si les États-Unis souhaitent une réouverture prématurée. Un désaccord sur cette question pourrait mener les États-Unis à exercer des représailles contre le Canada. Trump pourrait décider d'imposer de nouveaux tarifs économiques au Canada, comme ceux précédemment appliqués sur l'acier et l'aluminium, ou limiter les exportations américaines de matériel médical, comme il a voulu le faire avec les [masques N95](#).

Nul ne sait comment la situation économique et sanitaire évoluera, ou comment la pandémie affectera les différentes sphères de la société américaine d'ici le 3 novembre. Chose certaine par contre, la COVID-19 a ajouté une dose considérable d'incertitude dans une course que plusieurs analystes jugeaient déjà imprévisible. Comme le veut la tradition, Justin Trudeau affirmera sans contredit sa neutralité en vue de la présidentielle américaine, laissant aux électeurs le soin de choisir leur candidat favori. Néanmoins, une victoire de Joe Biden ramènerait probablement les États-Unis vers une vision plus compatible avec celle du gouvernement libéral et vers une relation canado-américaine plus stable et prévisible. Dans tous les cas, la crise de la COVID-19 aura probablement transformé la relation canado-américaine pour les années à venir.

—



Novembre 2020 : des élections locales cruciales pour Ottawa et Québec

Depuis le début de la COVID-19, on a abondamment insisté sur les manières dont Justin Trudeau et Donald Trump ont géré la pandémie, affirmant que le ton des conférences de presse du président est fort différent de celui du premier ministre, ou encore que Trump souhaite rouvrir la frontière canado-américaine plus rapidement que Trudeau.

Et pour cause : leurs performances et décisions pour lutter contre le virus seront lourdes de conséquences pour l'avenir des relations canado-américaines. En effet, comment garantir la prospérité du Canada, dont près de 80 % des exportations sont destinées aux États-Unis, si Washington et Ottawa prennent des mois, voire des années, à rendre les territoires américain et canadien à nouveau sécuritaires pour la mobilité des travailleurs, étudiants, chercheurs, touristes, entrepreneurs et artistes qui traversent la frontière ? Que pourra Trudeau si Trump estime que la crise économique et les 15 % de chômage aux États-Unis exigent de nouvelles mesures pour protéger les travailleurs contre la compétition canadienne, un peu comme ses tarifs sur l'acier et l'aluminium canadiens, imposés de juin 2018 à mai 2019 ?

« Comment garantir la prospérité du Canada, dont près de 80% des exportations sont destinées aux États-Unis ? »

De telles questions illustrent que l'élection présidentielle américaine de novembre

prochain sera l'une des plus déterminantes de l'histoire des relations canado-américaines. Or, ce scrutin sera essentiel pour une autre raison : le même jour, les Américains voteront pour des milliers d'autres postes électifs partout au pays, dont des gouverneurs d'États (l'équivalent des premiers ministres provinciaux au Canada), législateurs d'États (l'équivalent des députés provinciaux au Canada), représentants et sénateurs au Congrès des États-Unis (l'équivalent des députés et sénateurs fédéraux à Ottawa), et maires de municipalités et de grandes villes américaines. Ces scrutins revêtent un caractère plus local que le duel entre Donald Trump et Joe Biden pour la présidence, mais ne sont pas moins cruciaux pour le Canada et le Québec.

Au moins 51 manières de gérer la pandémie

En effet, plusieurs de ces élus jouent un rôle de premier plan dans la gestion de la COVID-19. Comme au Canada, où il y a partage des compétences entre Justin Trudeau, les premiers ministres provinciaux et les maires de grandes villes, les États-Unis ont un système fédéral conférant notamment aux gouverneurs d'États et aux élus municipaux un rôle majeur dans la gestion de la crise.

Tableau 1 : Nombre de décès de la COVID-19, par État américain (11 mai 2020)

| État | Décès de la COVID-19 |
|---------------|----------------------|
| New York | 26 812 |
| New Jersey | 9 264 |
| Massachusetts | 4 979 |
| Michigan | 4 551 |
| Pennsylvanie | 8 823 |
| Illinois | 3 406 |
| Connecticut | 2 967 |
| Californie | 2 717 |
| Louisiane | 2 286 |
| Floride | 1 735 |

Source : Worldometer

Trump et le Congrès des États-Unis ont certes opté, à Washington, pour un plan d'aide financière fédéral destiné aux Américains des cinquante États, mais chaque gouverneur a, en plus des élus de grandes métropoles comme New York, privilégié des réponses à la COVID-19 jugées adaptées aux besoins des populations locales. Il n'y a donc pas une seule façon de gérer la COVID-19 (celle de Trump), [mais au moins 51 recettes si l'on ajoute celles des gouverneurs](#). À titre indicatif, certains d'entre eux, comme Andrew Cuomo (New York) et Gavin Newsom (Californie), ont opté pour des mesures de confinement et de distanciation sociale [plus précoces et plus strictes que d'autres](#), Brian Kemp (Georgie) et Ron DeSantis (Floride) notamment.

La COVID-19 ne touche pas tous les États de la même manière (tableau 1). En date du 11 mai

2020, New York, le New Jersey, le Massachusetts, le Michigan, la Pennsylvanie et l'Illinois comptaient le plus grand nombre de décès dus au virus. La plupart de ces États enregistraient également les plus grands nombres de cas recensés de la maladie aux États-Unis, un indicateur toutefois imparfait en raison des lacunes du dépistage.

Du point de vue du Canada, ce palmarès révèle une autre réalité : les États américains les plus durement touchés par la COVID-19 sont également ceux avec lesquels les Canadiens ont quelques-unes de leurs relations les plus essentielles à leur prospérité économique. Le cas du Québec en témoigne. Six des États susmentionnés figurent parmi les [dix principaux marchés d'exportation de la Belle Province](#) : New York, la Pennsylvanie, le Connecticut, le New Jersey, l'Illinois et le Michigan. Qui plus est, selon le ministère de l'Économie et de l'Innovation du Québec, le Connecticut et le



Massachusetts sont les deux États présentant les meilleures occasions d'affaires pour le Québec dans le [secteur de l'aérospatiale](#), New York et le New Jersey [dans les biotechnologies \(produits pharmaceutiques notamment\)](#), la Pennsylvanie dans le secteur de [l'industrie 4.0¹](#) (région de Pittsburgh) et [la construction](#) (grand Philadelphie).

« Les États américains les plus durement touchés par la COVID-19 sont également ceux avec lesquels les Canadiens ont quelques-unes de leurs relations les plus essentielles à leur prospérité économique. »

Il est encore tôt pour évaluer jusqu'à quel point la COVID-19 ébranlera de tels liens et pour combien de temps. Or, la réouverture de la frontière et la pleine relance des activités économiques canado-américaines ne dépendent pas uniquement de Trump; elles reposent également sur la gestion de crise plus ou moins efficace de gouverneurs d'États et de maires de grandes métropoles, dans des régions américaines dont dépendent des millions d'emplois au Canada.

1 Selon le [ministère de l'Économie et de l'Innovation du Québec](#), ce « terme très large » « englobe toute production manufacturière utilisant les technologies de l'information et l'automatisation afin de produire plus vite, avec plus de précision et moins de manipulation humaine ».

Le 3 novembre prochain, les Canadiens et les Québécois auront donc intérêt à surveiller les élections pour pourvoir ces postes. À titre d'exemple, les électeurs choisiront le successeur de Bill de Blasio comme maire de la ville de New York, un rôle à la fois essentiel pour la lutte contre la COVID-19 aux États-Unis et pour le développement économique du Québec (avant le début de la crise, de Blasio affirmait par exemple son désir d'importer davantage d'hydroélectricité québécoise pour les besoins de la métropole).

Qui plus est, six États frontaliers du Canada et du Québec voteront pour leurs gouverneurs : l'État de Washington, le Montana, le Dakota du Nord, l'Indiana, le Vermont et le New Hampshire. Même si ces États ne figurent pas parmi les plus touchés par la COVID-19, leur proximité géographique par rapport au Canada fait de leurs élus des interlocuteurs de première importance pour les premiers ministres de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Ontario et du Québec, sur des enjeux comme le tourisme, l'énergie, le transport, l'environnement et le commerce. Pour leur part, les gouverneurs des dix États du tableau 1 ne sont pas en réélection cette année, mais les votes de novembre pourraient engendrer des [alternances au pouvoir dans les législatures de certains de ces États](#), dont les sénats de New York et du Connecticut, augmentant ainsi les chances de querelles partisans susceptibles de ralentir la mise en œuvre des solutions pour lutter contre la COVID-19 sur ces territoires cruciaux pour le Canada et le Québec.



La diplomatie locale en période d'incertitude

Ottawa et Québec devront surveiller ces élections pour une autre raison : les diplomaties canadienne et québécoise aux États-Unis ont démontré depuis des décennies — et comme jamais depuis l'arrivée de Trump à la Maison-Blanche — qu'une stratégie visant à établir et cultiver le plus grand nombre de contacts de qualité possible avec les interlocuteurs politiques locaux dans les régions et États cruciaux pour le Canada et le Québec est essentielle en tout temps, surtout en temps de crise. Cette stratégie a permis de sauver les meubles après le 11 septembre 2001, quand les diplomates canadiens et québécois réfutaient sur toutes les tribunes — à raison — l'information selon laquelle certains responsables des attaques de New York et Washington étaient arrivés aux États-Unis par la frontière canado-américaine. Cette façon de faire a également permis d'éviter le pire lors de la renégociation de l'ALÉNA. En effet, Ottawa et Québec ont profité de toutes leurs rencontres avec des interlocuteurs américains pour rappeler l'importance des liens canado-américains non seulement pour les travailleurs canadiens, mais aussi pour les travailleurs américains.

À l'heure de la COVID-19 et de la crise économique qui se trame à l'horizon, certains décideurs américains pourraient être tentés de faire preuve de nationalisme économique et d'affirmer, un peu comme Trump depuis janvier 2017, qu'il faut faire passer les intérêts américains avant les intérêts des autres pays, et

préserver ou relancer l'économie américaine par tous les moyens, en faisant fi des effets néfastes sur les voisins des États-Unis.

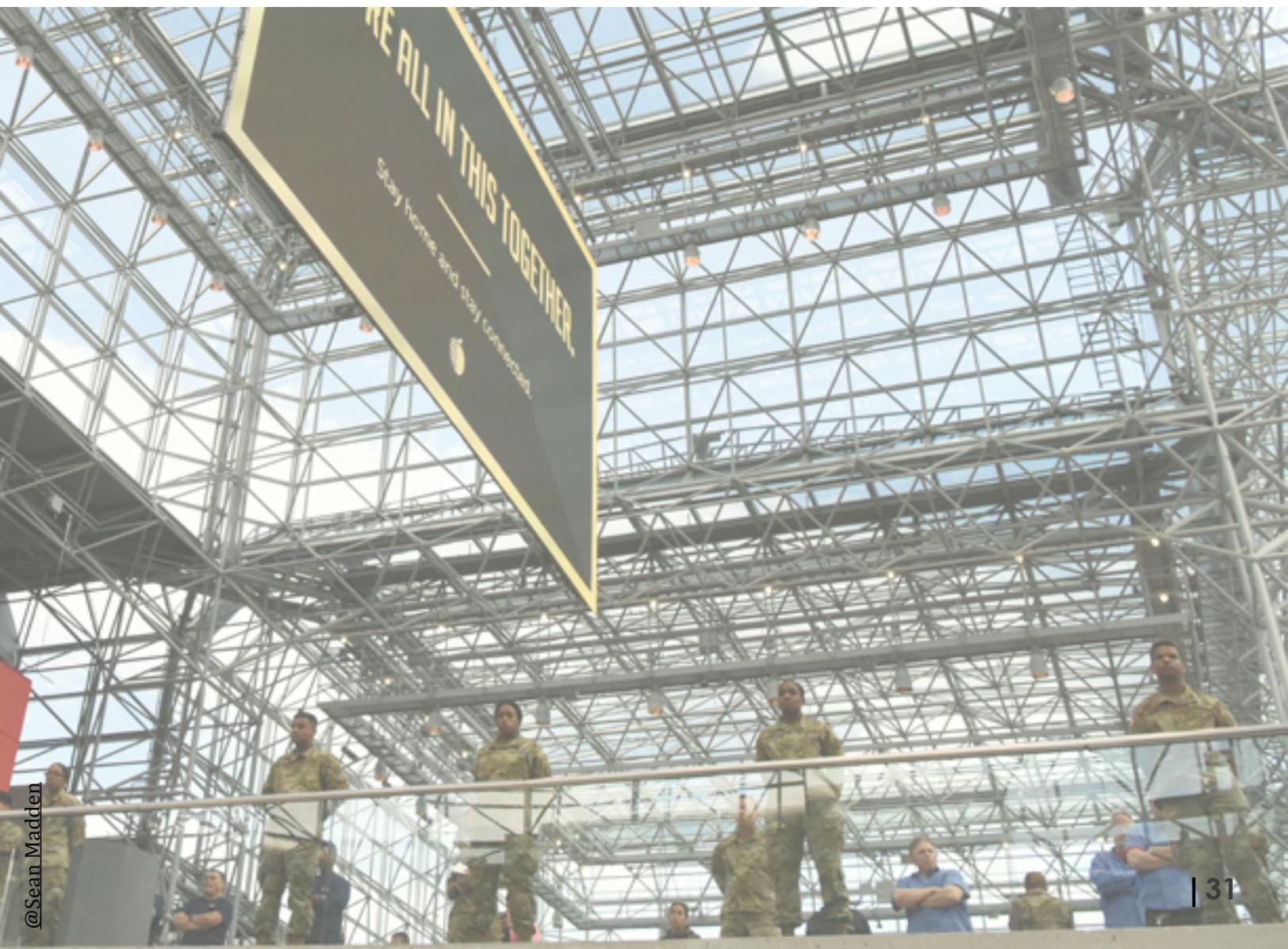
« Ottawa et Québec auront donc intérêt à mettre à profit leurs réseaux diplomatiques aux États-Unis pour amorcer, dès le lendemain des élections de novembre, les efforts de consolidation des liens avec les élus locaux. »

Ottawa et Québec auront donc intérêt à mettre à profit leurs réseaux diplomatiques aux États-Unis pour amorcer, dès le lendemain des élections de novembre, les efforts de consolidation des liens avec les élus locaux déjà convaincus de l'importance des échanges économiques canado-américains pour la prospérité des deux pays, mais aussi pour développer aussi rapidement que possible des liens avec les nouveaux élus dans les États et municipalités d'avenir pour les relations avec les États-Unis.

Si la crise de la COVID-19 n'est pas terminée après les élections de novembre, cette entreprise pourrait exiger de modifier les pratiques diplomatiques pour respecter la fermeture des frontières et la réduction de la

mobilité internationale, mais également les mesures de confinement et de distanciation sociale en vigueur au Canada, au Québec, à Washington et dans les États américains avec lesquels Ottawa et Québec font affaire. Se posera alors une multitude de questions pour les diplomates canadiens et québécois aux États-Unis : quelle place accorder à la diplomatie numérique pour préserver la relation avec les États-Unis ? Quelles forces le Canada et le Québec peuvent-ils faire valoir aux États-Unis à l'heure où l'économie se resserre et où il sera encore plus tentant pour les interlocuteurs américains « d'acheter local et de produire local » pour relancer « l'Amérique d'abord » ?

Quels sont les plans de contingence du Canada et du Québec si la pandémie se prolonge et empêche la réouverture de la frontière pendant plusieurs mois, voire plus d'une année ? Si la pandémie perdure, de quelles règles communes le Canada et les États-Unis peuvent-ils se doter pour favoriser autant que possible un retour à la normale en attendant la maîtrise ou la disparition du virus ? En somme, le rôle des représentants du Canada et du Québec aux États-Unis a rarement semblé plus crucial qu'aujourd'hui.



Équipe éditoriale

DIRECTION DU DOSSIER

Frédéric Gagnon

Christophe Cloutier-Roy

AVEC DES CONTRIBUTIONS DE

Frédéric Gagnon

Christophe Cloutier-Roy

Victor Bardou-Bourgeois

Gabriel Lévesque

Julie-Pier Nadeau

Daphné St-Louis Ventura

Frédérique Verreault

RÉVISION

Yvana Michelant-Pauthex

Louis Collerette

GRAPHISME ET MISE EN PAGE

Françoise Conea

UQÀM



CHAIRE RAOUL-DANDURAND
EN ÉTUDES STRATÉGIQUES ET DIPLOMATIQUES

Chaire Raoul-Dandurand | UQAM

C.P. 8888, Succ. Centre-Ville Montréal (Québec) Canada H3C 3P8

Tel. (514) 987-6781 | chaire.strat@uqam.ca | dandurand.uqam.ca

Suivez-nous sur [Twitter](#), [Facebook](#) et [Instagram](#)

Abonnez-vous au [Balado de la Chaire](#)



Conseil de recherches
en sciences humaines
du Canada

Canada

Social Sciences and
Humanities Research
Council of Canada

**Relations
internationales
et Francophonie**

Québec



FONDATION
MARC BOURGIE