

Ambassade de France au Canada
Service économique régional d'Ottawa

Le « One Canadian Economy Act » : une promesse de campagne de M. Carney, devenue un marqueur de son action

Le projet de loi C-5, dit « One Canadian Economy Act », discuté cette semaine au Parlement canadien, reflète l'ambition du nouveau gouvernement de Mark Carney de construire « l'économie la plus dynamique du G7 ». Visant à la fois à supprimer les barrières interprovinciales et à faciliter la mise en œuvre de grands projets d'infrastructures, le projet C-5, qui pourrait être adopté dès ce vendredi, suscite des critiques sur la procédure parlementaire retenue, jugée trop rapide par certains et insuffisamment protectrice du cadre environnemental et des droits des autochtones.

Le projet de loi C-5, priorité politique du Premier ministre Mark Carney, vise à unifier le marché canadien

Le projet de loi « One Canadian Economy » constitue la priorité absolue de Mark Carney depuis son élection fin avril 2025. Promesse centrale de la campagne menée par M. Carney, ce projet vise à mieux intégrer le marché canadien entre les treize provinces et territoires du Canada, un véritable « serpent de mer » de la politique canadienne : l'Accord de libre-échange canadien (ALEC) conclu en 2017, qui rénovait déjà l'Accord sur le commerce intérieur de 1995, visait déjà à renforcer l'intégration du marché canadien. Néanmoins, dans le contexte actuel des droits de douane américains et des saillies annexionnistes de Donald Trump concernant le « 51^{ème} Etat », Mark Carney a fait de ce sujet le principal marqueur politique de son début de mandat. Le projet C-5, qui doit permettre de « *construire une unique économie canadienne au lieu de treize* », est présentée par le gouvernement comme un vecteur de transformation économique, la « *plus importante depuis la Seconde Guerre mondiale* », mais aussi comme un instrument de cohésion nationale. Aussi, dès sa première conférence de presse à l'issue de son élection le 28 avril dernier, Mark Carney s'est engagé à faire adopter une loi supprimant les barrières commerciales avant le 1^{er} juillet 2025, jour de la fête nationale du Canada.

Fruits de l'histoire et des compétences élargies dévolues aux provinces, les barrières au commerce interprovincial coûteraient chaque année 200 Mds CAD (127 Mds EUR) à l'économie canadienne. Ces barrières, qui subsistent en raison des 291 exceptions au libre-échange prévues par l'ALEC, sont de natures variées : normes spécifiques par province pour la reconnaissance des qualifications professionnelles, exigences d'approvisionnement local pour les marchés publics, application de normes de production provinciales, distorsion fiscale et de protection sociale, ou encore interdiction d'expédier de l'alcool directement aux consommateurs privés entre provinces. La fragmentation du marché canadien qui en résulte - la valeur du commerce intérieur (18% du PIB) ne représente que la moitié du commerce international (34% du PIB, Statistique Canada) - se traduit par une moindre concurrence et une faible circulation des travailleurs, exacerbant la pénurie de main d'œuvre et réduisant les gains de productivité de l'économie. De nombreuses études, notamment de l'OCDE et du FMI, ont documenté ces dernières années le coût de ces barrières pour l'économie canadienne (cf [note du SER](#) d'Ottawa de mai 2024). Selon le gouvernement canadien, celui-ci s'élèverait chaque année 200 Mds CAD (127 Mds €), soit 9,3% du PIB, un chiffre repris par le Roi Charles III dans son discours du Trône le 29 mai.

Ce projet prévoit à la fois la suppression des barrières interprovinciales et l'accélération des procédures pour les grands projets d'infrastructure structurants

La première partie du projet C-5, portant « loi sur le libre-échange et la mobilité de la main d'œuvre au Canada », procède à une intégration négative du marché canadien, en supprimant les barrières interprovinciales. D'une part, concernant les biens et services, la loi instaure un système de reconnaissance mutuelle des normes de commercialisation provinciales : seront réputés conformes aux standards fédéraux, sans procédure additionnelle, tout bien ou toute prestation de service respectant les normes d'une province. La reconnaissance mutuelle concerne tous les secteurs, mais repose sur trois conditions : les normes provinciales doivent viser un objectif similaire aux standards fédéraux, porter sur le même aspect du bien en question et être entièrement satisfaites. D'autre part, concernant la mobilité du travail, la loi établit une équivalence entre une licence provinciale et une licence fédérale, pour l'ensemble des professions réglementées sans exception. En complément, la loi autorise le gouvernement à prendre des règlements pour supprimer les obstacles fédéraux à la libre circulation des biens, services et personnes. Cette disposition répond à l'engagement du gouvernement de réduire les exceptions fédérales liées à l'ALEC d'ici juillet, même si les marges de manœuvre restent limitées en raison de la part incompressible de dérogations attachées aux questions de sécurité, de langue et culture, de santé et de droits autochtones.

Outre la suppression des barrières interprovinciales, la deuxième partie du projet C-5, portant « loi visant à bâtir le Canada » (« Building Canada Act »), vise l'intégration positive de l'économie canadienne en facilitant la mise en œuvre de grands projets. La loi instaure une procédure spéciale et accélérée pour les travaux d'infrastructure identifiés comme Projets d'intérêt national (PIN) : une autorisation unique sera émise par le ministre responsable du projet. Ce dernier agit comme guichet unique et s'assure de mener les consultations requises, auprès des autres ministres ou organes consultatifs compétents, ainsi qu'en matière de prise en compte des droits des communautés autochtones ou d'études d'impact obligatoires. Ces PIN, qui ne sont pas identifiés par la loi mais qui relèvent d'une décision ultérieure du gouvernement, ont vocation à s'inscrire dans les grands intérêts économiques du Canada et à renforcer son autonomie, sa résilience et sa sécurité. Lors de la réunion des Premiers ministres provinciaux à Saskatoon le 2 juin 2025, durant lesquels ces projets ont été discutés, le Premier ministre Carney a en particulier souligné les besoins du Canada en matière d'infrastructures de transports (routes, rails, ports et aéroports), d'infrastructures énergétiques (pipelines, projets nucléaires, mines de minéraux critiques) et d'infrastructures sécuritaires duales dans l'Arctique.

Consensuel dans ses objectifs, le projet de loi C-5 est toutefois devenu clivant sur la méthode accélérée retenue pour le faire adopter, vue comme emblématique d'un Premier ministre à l'action très verticale

Globalement consensuel dans ses objectifs, le « One Canadian Economy Act » impliquera néanmoins que les Provinces, qui devront lever leurs propres barrières, s'engagent à sa bonne exécution. Le périmètre du projet C-5 couvre uniquement les barrières de niveau fédéral et les obstacles à la mobilité du travail et à l'échange des biens et services. Or, parmi les 291 exceptions prévues par l'ALEC, seules 60 sont de niveau fédéral et environ 40% d'entre elles concernent des restrictions aux marchés publics, non couvertes par le projet C-5. Pour rendre effective l'intégration du marché canadien, ce projet fédéral devra donc s'articuler à la révision de la législation de chaque province. Sur ce plan, après le sursaut provoqué par la hausse des droits de douane américain, la déclaration commune des Premiers ministres provinciaux du 5 mars 2025 a marqué le coup d'envoi d'un processus de négociations bilatérales visant à lever les barrières commerciales de chacune des provinces. L'Ontario, qui représente 40% du PIB canadien, a par exemple signé des protocoles d'ententes avec six provinces au cours des derniers mois (avec la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, le Manitoba, le Saskatchewan, l'Alberta et l'Île du Prince-Edouard). En outre, dépassant ce cadre de négociations bilatérales, les provinces cherchent à adopter une approche générale sur le modèle du projet C-5. L'Ontario a déposé en ce sens le projet de « loi de 2025 pour protéger l'Ontario en favorisant le libre-échange au Canada », qui prévoit un principe de reconnaissance mutuelle avec les normes fédérales ou celles d'autres provinces. Le Québec et le Manitoba ont suivi, avec des projets déposés en mai et juin 2025.

La volonté du Premier ministre de faire adopter ce projet avant le 1^{er} juillet, emblématique de sa volonté de mener la transformation au pas de charge, a commencé à crisper les oppositions. Mark Carney et son gouvernement minoritaire ont déposé le projet de loi le 6 juin, en utilisant une procédure accélérée visant à faire adopter le texte le 20 juin, date de la fin de la session parlementaire actuelle ; l'objectif est, ainsi que M. Carney l'avait promis lors de sa campagne, d'avoir une loi promulguée pour la fête nationale, le 1^{er} juillet. Le Bloc québécois, le Nouveau Parti Démocratique (NPD) et le Parti vert contestent toutefois de manière de plus en plus vocale la méthode, dénonçant un mépris du travail parlementaire. Sur le fond, le projet est critiqué sur deux fronts. Les associations, le Parti vert et le NPD s'inquiètent d'une part d'un retour en arrière en matière environnementale : de fait, le projet C-5 prévoit la possibilité d'exempter un projet d'intérêt national de l'application de toute disposition législative ou réglementaire, y compris de la Loi sur l'évaluation d'impact. D'autre part, les représentants des communautés autochtones déplorent l'absence de consultation sur le projet C-5 et estiment que la procédure des projets d'intérêt national prend insuffisamment en compte les droits des peuples autochtones. Le gouvernement Carney peut néanmoins compter sur l'appui du parti Conservateur, qui avait fait de l'accélération des procédures l'un des marqueurs de la récente campagne fédérale.