



Document d'orientation

Un nouveau Partenariat canadien

UNE CONJONCTURE PROMETTEUSE POUR
LE LIBRE-ÉCHANGE INTERPROVINCIAL

Par Ian Brodie
pour
Un pays, une économie

Halifax, Nouvelle-Écosse

Mars 2019



UN PAYS. UNE ÉCONOMIE.
Plus en savoir sur



IEDM

Des idées
pour une société
plus prospère

Un nouveau Partenariat canadien

UNE CONJONCTURE PROMETTEUSE POUR
LE LIBRE-ÉCHANGE INTERPROVINCIAL

Par Ian Brodie

pour

Un pays, une économie

Table des matières

Introduction	4
En quoi consistent les « barrières interprovinciales au commerce »?	6
N’y a-t-il pas une solution nationale?	9
Néanmoins, des progrès sont possibles	12
Références	16

Halifax, Nouvelle-Écosse

Mars 2019



UN PAYS. UNE ÉCONOMIE.
Pour la prospérité.



Des idées
pour une société
plus prospère

À propos de l'auteur

IAN BRODIE

Ian Brodie est professeur agrégé en science politique à l'Université de Calgary et membre de l'Atlantic Institute for Market Studies.

De 2003 à 2008, il a agi comme conseiller politique sénior de Stephen Harper. Il a été directeur exécutif du Parti conservateur du Canada, puis chef de cabinet tant au Bureau du chef de l'opposition qu'au Cabinet du Premier ministre.

Les points de vue ici exprimés sont ceux de M. Brodie et ne représentent pas nécessairement ceux de l'AIMS, de la CCF ou de l'IEDM – les trois organismes qui ont parrainé le programme Un pays, une économie. En outre, ils ne représentent pas nécessairement la position de l'une ou l'autre des organisations auxquelles M. Brodie a été associé. L'auteur remercie les lecteurs critiques des instituts pour leurs suggestions.



UN PAYS UNE ÉCONOMIE
Pour un marché uni

UN PAYS, UNE ÉCONOMIE

Le mouvement Un pays, une économie est une campagne à laquelle collaborent la Canadian Constitution Foundation, l'Institut économique de Montréal et l'Atlantic Institute for Market Studies. Ce mouvement vise à instaurer le libre-échange interne et une libéralisation économique au sein du Canada pour notre avantage économique collectif. La campagne a débuté après qu'un résident du Nouveau-Brunswick, Gérard Comeau, se soit vu imposer une amende pour avoir transporté de l'alcool au-delà des frontières provinciales. Sa cause, qui a été entendue jusqu'en Cour suprême du Canada, a servi de point de départ à la campagne qui se poursuit aujourd'hui. Vous trouverez des renseignements supplémentaires à l'adresse URL <https://www.onecountryonemarket.ca/?lang=fr>.



IEDM

Des idées
pour une société
plus prospère



Introduction

Nous, les habitants du Canada, vivons du commerce. Des millions d'entre nous contribuent à notre commerce international et leurs emplois, indirectement, existent parce que les entreprises canadiennes bénéficient d'un accès fiable à de nombreux marchés étrangers.

Cet accès fiable résulte de douzaines d'accords commerciaux internationaux. Le Canada a été l'une des parties à l'origine de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) et un membre fondateur de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Nous avons aussi des accords commerciaux avec les États-Unis, le Mexique, plusieurs pays d'Amérique latine, la plupart des États européens, Israël, la Jordanie, la Corée et les principaux pays de la côte du Pacifique. D'autres accords sont en voie de négociation ou au stade exploratoire. Puisque nous comptons sur le commerce extérieur, le système international fondé sur des règles a été très avantageux pour le Canada.

Les Canadiens profitent depuis plus longtemps encore d'un accès fiable à nos marchés intérieurs. Le projet d'une Confédération a gagné en intérêt quand les colonies britanniques d'Amérique du Nord ont perdu leur accès fiable aux marchés des États-Unis après l'abrogation, en 1866, du Traité de réciprocité de 1854. Les visées économiques de la Confédération ressortent clairement de l'accord juridique qui l'a fondée, la *Loi constitutionnelle de 1867*. Les délégués aux conférences de la Confédération se sont entendus pour conférer de forts pouvoirs économiques au Parlement du Dominion et ont rédigé le document en s'attendant à ce que l'union s'étende bientôt au-delà des quatre provinces d'origine. La Politique nationale de sir John A. Macdonald, même si elle ne faisait pas en soi la promotion du libre-échange, dépendait quand même de la libre circulation des biens entre provinces – entre le cœur industriel et l'arrière-pays.

Comme les Canadiens le savent, un engagement ferme et raisonné en faveur du libre-échange peut coexister avec de solides sentiments d'attachement à la famille, au voisinage et à la communauté. Ceci veut dire que les leaders politiques doivent constamment chercher à élargir notre accès fiable aux marchés. S'il n'y a pas d'engagement politique en faveur de règles et d'institutions solides, la préférence normalement accordée au contexte local a tendance à l'emporter. Il faut raviver l'intérêt envers le libre-échange international par des doses régulières de volonté politique, tout comme l'intérêt envers le libre-échange intérieur.

Alors que le Canada s'est assuré un accès à des marchés internationaux de plus en plus nombreux, beaucoup d'observateurs se sont demandé s'il est plus facile pour les entreprises canadiennes de faire affaire au-delà des frontières internationales qu'au-delà de nos frontières provinciales. Indirectement, ce doute tenace – voulant que la mondialisation se soit développée plus rapidement que notre intégration économique nationale – fait du projet de libre-échange intérieur un enjeu politique persistant. Et ce doute tenace a joué un rôle dans la négociation



UN PAYS. UNE ÉCONOMIE.
Pour le monde.

du premier Accord sur le commerce intérieur (1995), de l'Accord de libre-échange canadien (2017) et de l'ordre du jour de la récente réunion des premiers ministres.

Dans le présent exposé, j'examine comment, au cours des prochaines années, les leaders politiques canadiens pourront maintenir l'élan en faveur de ce projet. Comment pouvons-nous progresser vers un véritable marché commun pour l'ensemble des Canadiens?



En quoi consistent les « barrières interprovinciales au commerce »?

La première étape dans l'établissement d'un programme politique de libre-échange intérieur vise à s'assurer que nous comprenons les termes que nous employons. De quoi parle-t-on quand il est question d'entraves au commerce interprovincial? Souvent, les discussions sur les « barrières commerciales » rassemblent en un seul bloc différents types de problèmes. Ceci rend les progrès plus ardues au lieu de les faciliter.

En fait, il n'existe qu'un petit nombre de barrières formelles au commerce des biens matériels au-delà des frontières provinciales. Les provinces n'ont jamais pu imposer de tarifs intérieurs sur les produits d'une autre province. L'article 121 de la *Loi constitutionnelle de 1867* exige que tous les articles « du crû, de la provenance ou manufacture » d'une province soient « admis en franchise » dans les autres provinces. Au fil du temps, l'interprétation judiciaire a déplacé les limites de cette garantie – et des provinces pourraient mettre à l'essai de nouvelles barrières par suite de la récente décision *R. c. Comeau* – mais le sens fondamental de l'article 121 est demeuré intact depuis 1867.

Les exceptions à la règle du commerce interprovincial des biens ont habituellement été imposées par des lois fédérales et provinciales agissant de concert. Prenons le cas du commerce interprovincial de l'alcool : la *Loi sur l'importation des boissons enivrantes* (LIBE) qu'a adoptée Ottawa laisse les gouvernements provinciaux contrôler la circulation de la bière, du vin et de l'alcool en provenance et à destination de leur territoire. Les provinces ont utilisé ce pouvoir pour imposer des taxes ou majorations de prix au détriment de leurs consommateurs. Certaines provinces perçoivent leur dû par l'intermédiaire de grossistes monopoleurs dont elles sont propriétaires; d'autres le font par le truchement de détaillants monopoleurs leur appartenant. En avril 2018, dans l'arrêt *Comeau*, la Cour suprême du Canada a confirmé la version néo-brunswickoise de ce stratagème. En conséquence, au Nouveau-Brunswick, il demeure illégal de rapporter chez soi plus qu'une petite quantité de bière, de vin ou d'alcool achetée dans une autre province. De fait, la province protège ses magasins de spiritueux provinciaux contre la concurrence pour leur permettre de réclamer des prix élevés. Les provinces se servent aussi de la LIBE pour protéger les brasseries, entreprises vinicoles et distilleries locales contre la concurrence interprovinciale (Knopff, 2018).

Ces dernières années, certains progrès ont été accomplis en vue de réduire les barrières au commerce d'alcool. En 2012, Dan Albas, un député fédéral de la vallée de l'Okanagan, a obtenu le soutien de tous les partis en vue d'adopter le projet de loi C-311, un projet de loi d'initiative parlementaire qui modifiait la LIBE pour permettre à des particuliers canadiens d'expédier ou de transporter du vin au-delà des frontières provinciales si une province l'autorise. (Jusqu'à maintenant, trois provinces ont modifié leurs lois en ce sens.) Sous le régime de l'Accord de



libre-échange canadien, les provinces ont aussi établi un groupe de travail sur la libéralisation du commerce intérieur d'alcool. Il reste encore beaucoup à faire en ce domaine mais la démarche d'Albas laisse entendre que, s'il y a une volonté politique de « libéraliser le vin », on pourrait peut-être, politiquement parlant, libéraliser le reste de ce commerce.

Les barrières interprovinciales au commerce de biens qui nous coûtent le plus cher sont probablement celles visant les produits agricoles de base régis par la gestion de l'offre. Les lois d'Ottawa et des provinces autorisent des offices de commercialisation fédéraux et provinciaux à contrôler la production et la distribution des produits laitiers, des œufs et de la volaille. Bien qu'il existe des règlements différents pour chaque produit soumis à la gestion de l'offre, tous ont généralement le même effet. Les producteurs de chaque province se voient allouer un certain quota qu'ils peuvent produire et les gouvernements limitent ensuite le commerce interprovincial en conséquence. Comme la gestion de l'offre est un irritant commercial pour certains des plus importants partenaires internationaux du Canada, nos récents accords commerciaux ont permis à certains producteurs étrangers de vendre une portion de leurs produits sur le marché canadien sans être frappés de tarifs astronomiques. Néanmoins, le commerce interprovincial des produits laitiers, des œufs et de la volaille demeure étroitement réglementé. Malgré les efforts de certains groupes de réflexion et chroniqueurs de la presse, la gestion de l'offre jouit d'un soutien solide auprès des grands partis fédéraux et les efforts visant à « libéraliser le lait » ou à « libéraliser les œufs » n'ont pas suscité beaucoup d'intérêt sur le plan politique.

Quoi qu'il en soit, ces exceptions à la règle générale de l'article 121 sont mineures. Le coût des barrières interprovinciales visant l'alcool et les produits de base régis par la gestion de l'offre est modeste par rapport à la taille de l'économie canadienne. L'obstacle beaucoup plus important au commerce interprovincial résulte de barrières moins tangibles. Quand les analystes calculent le coût des barrières interprovinciales au commerce dans notre pays, ils tiennent compte de ces moyens moins tangibles par lesquels les gouvernements entravent le commerce.

En 2016, Lukas Albrecht et mon collègue de l'Université de Calgary, Trevor Tombe, ont produit une étude exhaustive sur le coût total des barrières interprovinciales au commerce. Ils estiment que l'élimination de ces barrières pourrait ajouter entre 50 et 130 milliards de dollars au PIB canadien. Leur analyse montre à quel point la plupart des barrières sont intangibles. Par exemple, ils soulignent l'impact des exigences liées aux permis d'exercice des professions et métiers, de la sécurité des produits, des règlements sur le transport et des politiques d'approvisionnement avantageant les fournisseurs locaux. Dans un article du *Financial Post*, Tombe a chiffré le coût de ces barrières à 7500 \$ annuellement par ménage et a souligné, entre autres barrières, l'obligation de procéder à des inspections de sécurité lorsqu'une automobile est transportée d'une province à une autre et la paperasserie administrative due à l'existence de multiples régulateurs provinciaux des valeurs mobilières. Aussi, l'étude



UN PAYS. UNE ÉCONOMIE.
Plus on travaille, plus on prospère.

menée par Laura Dawson en 2015 a dressé une liste similaire de moyens permettant de libéraliser le marché intérieur canadien, notamment par une meilleure mobilité de la main-d'œuvre, l'harmonisation des programmes d'apprentissage et de formation, l'établissement d'un seul registre des entreprises, la promotion d'une « cohérence réglementaire » dans la réglementation de l'énergie et de l'environnement ainsi qu'une libéralisation du secteur laitier. Des chercheurs de Statistique Canada estiment que les barrières interprovinciales équivalent à un tarif de presque sept pour cent (Bemrose, Brown et Tweedle, 2017).

Assurément, certaines de ces barrières au commerce interprovincial peuvent résulter de mesures protectionnistes à l'ancienne tout autant que d'une réglementation inefficace. Mais il ne s'agit pas là de « barrières commerciales » traditionnelles. Les conférences de la Confédération ont réussi pour l'unique raison que les délégués se sont entendus pour conférer certains pouvoirs aux provinces. L'exercice de ces pouvoirs nuit presque inévitablement au commerce entre provinces et complique certainement la réduction de telles barrières. À mesure que les provinces exercent leur fonction légitime de réglementation concernant les normes du travail, le transport routier, l'immatriculation des véhicules automobiles, le commerce des valeurs mobilières, les professions et métiers ainsi que l'approvisionnement provincial et municipal, toutes sortes de différences s'établiront entre provinces. Même en 1867, rien ne donnait à penser que l'article 121 pourrait, par exemple, faire obstacle au pouvoir discrétionnaire des provinces concernant la réglementation de la profession juridique ou l'établissement des règles de base de la sécurité routière. Réduire le coût du fédéralisme nécessite donc une attention politique constante.



UN PAYS. UNE ÉCONOMIE.
Pour le monde.



N’y a-t-il pas une solution nationale?

En novembre, l’ex-ministre fédéral de l’Industrie, James Moore, a proposé de régler ces problèmes par une mesure politique nationale (Moore, 2018). Il a suggéré que le Parlement invoque sa compétence constitutionnelle relative aux échanges et au commerce, une compétence rarement exercée, pour tout bonnement réaffirmer l’article 121 dans une loi fédérale et créer une version canadienne de l’Interstate Commerce Commission (ICC) des États-Unis en vue d’abolir rapidement les règles provinciales qui entravent le commerce entre provinces. Mais est-ce là un moyen de résoudre pour de bon les problèmes du commerce interprovincial?

Les pouvoirs constitutionnels du gouvernement fédéral ne sont pas si clairs et nets. Bien que la *Loi constitutionnelle de 1867* accorde au Parlement de vastes pouvoirs économiques, elle consacre aussi la compétence des provinces dans un grand nombre des domaines de réglementation qui causent des problèmes entre provinces. Pensons, par exemple, à la réglementation des marchés de valeurs mobilières. Dans son discours du Trône de 2007, le gouvernement Harper s’est très directement engagé à assumer « le leadership qui incombe à cet égard au gouvernement fédéral afin de renforcer l’union économique » du Canada. La difficulté à faire circuler des biens et services entre provinces, y lisait-on, nuit à la compétitivité du Canada mais « par-dessus tout, [cet état de fait] ne correspond pas à nos attentes comme pays ». Le discours promettait l’adoption d’une loi à venir qui appliquerait les pouvoirs constitutionnels du Parlement en vue d’« assurer un meilleur fonctionnement de notre union économique, au profit [...] des Canadiennes et des Canadiens » (Gouverneure générale, 2007).

La première mesure qui s’ensuivit était un projet d’établissement d’un seul organisme national de réglementation des valeurs mobilières. Pendant qu’il perfectionnait son projet, Jim Flaherty, un des ministres les plus résolus et compétents du gouvernement, a pu convaincre plusieurs provinces de s’y rallier. Néanmoins, certaines provinces ont résisté à la centralisation de ces pouvoirs économiques entre les mains du fédéral et la Cour suprême du Canada a statué unanimement que le projet Flaherty constituait un empiètement inconstitutionnel sur les compétences provinciales (*Renvoi relatif à la Loi sur les valeurs mobilières*, 2011). En 2018, un plan moins ambitieux a été confirmé (*Renvoi relatif à la réglementation pancanadienne des valeurs mobilières*, 2018). Comme Laura Dawson nous en a avertis, les appels à l’application de mesures nationales en vue de réduire les barrières interprovinciales doivent tenir compte du contexte constitutionnel (Dawson, 2015).

Manifestement, la principale difficulté en l’espèce n’est pas l’absence de pouvoirs constitutionnels fédéraux. Plutôt, il s’agit fondamentalement d’un problème politique. Rappelons-nous que la *Loi constitutionnelle de 1867* fournit déjà une voie permettant d’uniformiser les réglementations provinciales. L’article 94 autorise les législatures des provinces



de common law à céder leur compétence à Ottawa. En donnant un nouveau souffle à l'article 94, on éliminerait donc les barrières réglementaires au commerce interprovincial. Cependant, il est impossible d'imaginer qu'une province accepterait quelque arrangement de ce genre. Tout d'abord, les provinces canadiennes ont des intérêts économiques, points de vue culturels et allégeances politiques dissemblables. Les provinces moins peuplées voient d'un mauvais œil toute proposition du type Ottawa-a-toujours-raison qui viserait à renforcer les pouvoirs économiques nationaux, étant donné qu'Ottawa tient naturellement compte des intérêts des provinces plus peuplées (Cooper, 2009). Les longues querelles fédérales-provinciales à propos des ressources naturelles nous servent d'avertissement. L'Alberta et les autres provinces productrices de pétrole se méfient toujours des plans et stratégies du fédéral en matière d'énergie, à juste titre d'ailleurs, car les provinces consommatrices d'énergie élisent plus de députés à Ottawa. Les Albertains d'un certain âge comprennent la menace posée par de tels programmes centralisés parce qu'ils se souviennent du Programme énergétique national de Pierre Trudeau. Le fait est que les provinces moins peuplées auront toujours des intérêts économiques particuliers, même quand elles partagent l'objectif de libéralisation économique du gouvernement en place à Ottawa, quel que soit ce dernier. Peter Lougheed, ex-premier ministre de l'Alberta, avait raison d'insister sur l'ajout de l'article 92A à la Constitution pour garantir la compétence provinciale sur les ressources naturelles.

Cette dynamique politique aggrave le conflit d'idéaux naturel entre les « n'importe où » cosmopolites, qui voient l'humanité comme une communauté mondiale d'individus déracinés aptes à vivre en tout lieu du monde, et les « quelque part » qui sont liés à des communautés, voisinages et familles à l'échelle locale (Harper, 2018; Goodhart, 2017). Les « n'importe où » mondialistes sont intolérants envers les États-nations qui insistent sur l'importance de l'État national. En matière de commerce international, ils rêvent d'un temps où des autorités mondiales pourront imposer leur volonté aux États-nations. Au Canada, les partisans de mesures fédérales fortes comme Moore risquent de devenir des « n'importe où » de chez nous. En élargissant la portée interprétative des pouvoirs fédéraux, on en viendra à permettre aux autorités nationales d'imposer leur volonté aux provinces récalcitrantes (qu'on pense à des enjeux comme la taxe sur le carbone).

Ce conflit entre « n'importe où » et « quelque part » pose un défi particulier à qui souhaite réaliser une « harmonisation réglementaire ». L'uniformisation des règlements est inévitablement un travail minutieux, bureaucratique. Les autorités supranationales de l'UE imposent des règlements harmonisés aux États-nations, avec des résultats prévisibles. Les créateurs de *Yes, Minister* ont cerné le problème quand ils ont fait de la campagne de Jim Hacker contre les « Eurosaucisses » uniformisées de l'UE l'élément-clé qui l'a catapulté au poste de premier ministre (*Yes, Minister*, épisode 22, « Party Games », diffusé pour la première fois le 17 décembre 1984). La prise de position publique de Hacker, d'une poésie si peu caractéristique, est aussi actuelle en l'ère du Brexit qu'elle l'était il y a plus de 30 ans :

UN PAYS. UNE ÉCONOMIE.
Pour le monde.

*Ils ont changé nos chopines en litres et nos verges en mètres.
Nous avons renoncé au sixpence, à la piécette de trois pence,
À la pièce de deux shillings et à la demi-couronne.
Mais ils ne peuvent et ne pourront détruire la saucisse britannique!*

Si la réduction des barrières au commerce interprovincial dépend du renforcement d'Ottawa, la cause sera désespérée. Les obstacles constitutionnels et politiques sont presque insurmontables.



Néanmoins, des progrès sont possibles

Heureusement, il existe d'autres solutions que les solutions nationales. Des progrès réalisés à l'initiative de provinces ont donné de bons résultats pour ce qui est de réduire le coût du commerce interprovincial et il se peut que 2019 soit l'année où de tels progrès seront accomplis sur une grande échelle.

Le New West Partnership offre un modèle des progrès que les provinces peuvent réaliser de leur propre chef. Le NWP, qui a été signé en 2010, était à l'origine un accord entre des gouvernements aux vues similaires, ceux de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de la Saskatchewan. Il avait pour but de réduire le coût du commerce transfrontalier entre ces provinces par une meilleure mobilité de la main-d'œuvre, la reconnaissance des inscriptions au registre des entreprises de l'une et l'autre des provinces, l'uniformisation de règlements et l'ouverture du marché d'approvisionnement provincial/municipal. En 2016, le Manitoba a aussi adhéré au NWP après qu'un nouveau gouvernement provincial y ait pris le pouvoir.

La coalition de gouvernements provinciaux aux vues similaires qui avait négocié le NWP s'est effritée et l'élan politique qui l'avait fait avancer s'est enrayé en 2011 quand l'élection de Christy Clark comme première ministre de la Colombie-Britannique a déclenché une querelle avec l'Alberta concernant l'énergie et les oléoducs. Néanmoins, le NWP demeure en vigueur et, aujourd'hui encore, il est plus facile qu'en 2010 de faire des affaires interprovinciales dans les quatre provinces de l'accord. Même la menace de représailles albertaines ciblant les vins de la Colombie-Britannique, en réaction à l'impasse sur les oléoducs, n'a pas paralysé l'accord. Le NWP montre qu'une vision politique et une mise en œuvre intelligente au niveau provincial peuvent établir des règles et institutions qui auront un effet durable. Des premiers ministres faisant preuve d'un sens pratique et respectant la logique du marché sont capables de mettre en place un projet pragmatique axé sur les marchés et de le faire durer.

En 2019 pourrait apparaître une convergence encore plus forte de gouvernements aux vues similaires et toutes les provinces doivent être prêtes à en tirer profit.

En 2018, le Saskatchewanais Scott Moe, l'Ontarien Doug Ford et le Néo-Brunswickois Blaine Higgs se sont joints au Manitobain Brian Pallister au nombre des premiers ministres provinciaux partisans des marchés. Stephen McNeil, de la Nouvelle-Écosse, et Wade MacLauchlan, de l'Île-du-Prince-Édouard, ont aussi promis d'appuyer un libre-échange interprovincial. Moe maintient son attachement envers le NWP et c'est Pallister qui a piloté l'adhésion du Manitoba au partenariat. Higgs examine des moyens d'assurer la croissance économique du Nouveau-Brunswick. Ford a déclaré que sa province est « ouverte aux affaires » et a rencontré Moe pour discuter d'une libéralisation du commerce entre leurs deux provinces. Et François Legault a été élu premier ministre du Québec sur la foi d'un programme similaire, en promettant de saisir les opportunités qui s'offriront à la province d'accroître suffisamment sa richesse pour ne plus



UN PAYS. UNE ÉCONOMIE.
Pour le Manitoba.

compter sur les paiements de péréquation.

Dans les prochaines semaines, Jason Kenney pourrait devenir premier ministre de l'Alberta. Kenney, qui a fait des promesses ambitieuses en vue de développer le libre-échange interprovincial (Kenney, 2018) et devra jeter les bases d'un accord interprovincial sur la construction de pipelines, entretient déjà des liens étroits avec Pallister, Moe, Ford et Higgs. Si ces cinq premiers ministres peuvent inciter Legault à adhérer à une coalition provinciale favorable au libre-échange intérieur, ils jouiraient d'un poids considérable (ensemble, les six provinces représentent plus de 82 pour cent de l'économie canadienne). On peut même imaginer que le groupe pourrait s'élargir par l'ajout de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et même de Terre-Neuve-et-Labrador. Collectivement, ce groupe détient plus du double du poids économique du New West Partnership et sera fortement motivé à développer un projet encore plus ambitieux visant à réduire les barrières interprovinciales au commerce des Rocheuses jusqu'au Saint-Laurent.

Compte tenu de la taille du marché potentiel et en prenant l'accord du New West Partnership comme point de départ, jusqu'où pourraient aller ces six provinces? Pourraient-elles s'entendre sur une reconnaissance réciproque de leurs cartes de compétence et permis d'exercice d'une profession? Pourraient-elles faciliter les occasions d'affaires interprovinciales des avocats, comptables, ingénieurs et autres? Pourraient-elles ouvrir les appels d'offres pour tous les marchés publics? Pourraient-elles harmoniser les règles du transport et créer un corridor routier qui serait régi, des montagnes Rocheuses jusqu'à l'océan Atlantique, par les mêmes règlements sur le camionnage? Permettraient-elles aux institutions financières régies par une province de faire affaires au-delà des frontières provinciales? En pensant à leur main-d'œuvre future, ces six gouvernements pourraient-ils faire en sorte que les crédits obtenus dans un collège ou une université soient transférés entre leurs établissements d'enseignement supérieur aussi facilement qu'ils le sont entre établissements de l'Alberta? Leur accord pourrait-il inclure un chapitre sur l'énergie qui instaurera la confiance relativement aux normes de sécurité sur la fracturation hydraulique, les pipelines et les lignes électriques? Cet accord permettrait-il au Canada d'exploiter une plus grande part de ses richesses en ressources naturelles?

Voici pourquoi l'optimisme est permis : le premier New West Partnership a réduit les barrières entre trois provinces qui représentaient environ 36 pour cent de l'économie canadienne. Un nouveau Partenariat canadien pourrait aller plus loin s'il englobait 80 pour cent de l'économie du pays. Un accord plus exhaustif et plus large revigorerait fortement le contexte des affaires canadien et améliorerait les perspectives du pays tout entier. Il donnerait aux Canadiens un contrôle accru sur leur avenir économique commun. Et, si on le réalise de manière appropriée et sans tarder, les autres provinces et territoires seront obligés d'y adhérer un jour.

D'ici aux élections albertaines, il faudrait que les partisans d'un marché commun renforcé au Canada dressent une liste de domaines où les six provinces précitées peuvent s'entendre pour exploiter la conjoncture favorable offerte au pays et qu'ils se préparent à tirer profit de cette



opportunité qui approche. Si Kenney devient premier ministre de l'Alberta, les provinces et territoires disposeront d'une brève période favorable pour élaborer ce nouveau Partenariat canadien.

Les négociations du New West Partnership ont duré un an. Il faudrait que les premiers ministres intéressés prescrivent à leurs négociateurs d'en arriver à un accord de principe sur un nouveau Partenariat canadien d'ici à la fête du Travail de 2019. Un échéancier d'urgence permettrait aux premiers ministres d'utiliser l'élan ainsi donné pour faire front commun durant la campagne électorale fédérale de l'automne. Et, en signant le nouveau Partenariat canadien, ils devraient mettre les partis fédéraux au défi de publier, pendant la campagne électorale, le plan qu'ils suivront pour faciliter le commerce au Canada. Dans le nouveau Partenariat, il y aurait lieu d'éliminer les barrières et préférences provinciales liées à la bière, au vin et à l'alcool, une mesure qui serait populaire et qui donnerait une impulsion politique au projet. Les premiers ministres pourront alors mettre au défi les partis fédéraux, à tout le moins, de s'engager à abroger entièrement les restrictions de la LIBE concernant l'importation d'alcool dans une province. Par ce geste, on s'assurerait qu'aucun retour en arrière ne sera possible dans la libéralisation du commerce de la bière, du vin et de tous les spiritueux. Les premiers ministres pourraient faire pression sur les partis fédéraux pour qu'on réduise la réglementation et la taxation fédérales qui sont néfastes à la croissance et qu'on fasse concorder les règlements fédéraux avec les normes du nouveau Partenariat canadien.

La négociation d'un tel partenariat comportera des défis. Les exigences linguistiques du Québec concernant les professions et métiers, ainsi que son droit civil, devront être considérées. Certaines provinces ne souhaiteront peut-être pas assujettir toutes leurs routes à des règles de sécurité uniformisées. Le nouveau Partenariat canadien devra peut-être prévoir l'émission de permis d'exercice temporaires aux professionnels québécois et se limiter, aux fins de son application, à certains corridors routiers. Néanmoins, vu la taille du marché, les partenaires provinciaux devraient trouver moyen de concrétiser les bienfaits potentiels de l'accord. Et, tout comme la Confédération a été conçue, dès le départ, pour que l'union puisse admettre de nouvelles provinces, le nouveau Partenariat canadien devrait être conçu pour en faciliter lui aussi l'admission. Le Partenariat devrait aussi créer une équipe de fonctionnaires qui mesureront l'impact économique de ses dispositions, recommanderont de nouveaux domaines à y ajouter et établiront son bien-fondé pour inciter d'autres provinces à y adhérer.

Depuis 1945, le Canada a immensément profité de la libéralisation du commerce international. Celle-ci ne s'est pas réalisée parce que des nations auraient unilatéralement abattu des barrières commerciales, comme de nombreux libertariens auraient pu l'espérer. Et elle ne s'est pas réalisée parce qu'une institution mondiale aurait imposé une solution, comme certains partisans de la gouvernance mondiale auraient pu l'espérer. En fait, des nations qui comprenaient qu'une libéralisation des échanges leur serait bénéfique ont négocié un système fondé sur des règles et créé des institutions pour encourager toutes les nations à observer ces règles.



UN PAYS. UNE ÉCONOMIE.
Pour le monde.



Et ces règles et institutions ont fait leurs preuves. Le libre-échange entre nations s'est bâti au fil du temps par l'adoption de mesures gouvernementales réfléchies. Il a procuré des bienfaits incalculables à des milliards d'habitants, dans tous les pays qui ont accepté d'y participer. Cette libéralisation internationale fondée sur des règles nous a apporté richesse, santé et un environnement plus propre.

En 2019, le temps est venu d'exploiter cette opportunité de faire avancer la libéralisation du commerce interprovincial dans notre pays.



Références

- Albrecht, L., et T. Tombe, « Internal Trade, Productivity and Interconnected Industries: A Quantitative Analysis », *Revue canadienne d'économique*, 2016. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/caje.12196>.
- Bemrose, Robby K., W. Mark Brown et Jesse Tweedle, *Parcourir tout le trajet: estimer l'effet des frontières provinciales sur le commerce lorsque l'unité géographique compte*, Statistique Canada, Ottawa, 2017.
- Dawson, Laura, « Toward Free Trade in Canada: Five Things the Federal Government Can Do To Open our Internal Market », Institut Fraser, 2015. <https://www.fraserinstitute.org/studies/toward-free-trade-in-canada-five-things-the-federal-government-can-do-to-open-our-internal-market>.
- Goodhart, David, *The Road to Somewhere: The Populist Revolt and the Future of Politics*, Hurst, Londres, 2017.
- Gouverneure générale, « Un leadership fort. Un Canada meilleur. », Discours du Trône, 2007. http://publications.gc.ca/collections/collection_2007/gg/SO1-1-2007F.pdf.
- Harper, Stephen, *Right Here, Right Now*, McClelland & Stewart, Toronto, 2018.
- Kenney, Jason, « Discours » prononcé à la réunion de fondation du United Conservative Party of Alberta, Red Deer, 5 mai 2018.
- Knopff, Rainer, *Booze Policy in Alberta: Small Beer or Big Deal*, 2018.
- Moore, James, « Observations présentées à la conférence Un pays, une économie », Ottawa, 2018.
- Renvoi relatif à la réglementation pancanadienne des valeurs mobilières*, 2018 CSC 48.
- Renvoi relatif à la Loi sur les valeurs mobilières*, 2011 CSC 66.
- Tombe, Trevor, « A Stunning \$7,500 per Household Is the Annual Cost of Unfree Provincial Trade », *Financial Post*, 28 mars 2016. <https://business.financialpost.com/opinion/trevor-tombe-a-stunning-7500-per-household-is-the-annual-cost-of-unfree-provincial-trade>.
- Willis, John, « Securing Uniformity of Law in a Federal System – Canada », *The University of Toronto Law Journal*, 1944, 5 (2), 352–67.



UN PAYS. UNE ÉCONOMIE.
Pour le monde.

