



DES MURS À DÉMOLIR

DES MURS À DÉMOLIR : DÉMANTÈLEMENT DES BARRIÈRES AU COMMERCE INTÉRIEUR AU CANADA

Rapport du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce

L'honorable David Tkachuk, président
L'honorable Joseph A. Day, vice-président

Juin 2016



Les Canadiens devraient avoir le droit fondamental d'exercer leur profession ou leur métier, d'exploiter un commerce dont les produits ou les services peuvent traverser librement les frontières provinciales et territoriales, et d'acheter des biens et des services librement et sans pénalité à la grandeur de notre pays. Le fait que nous en soyons incapables nous diminue en tant que pays et rend les citoyens et les commerces encore plus attachés à leur région plutôt qu'à leur nation. Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce demande aux dirigeants du pays, à l'échelle fédérale, provinciale, territoriale et locale, de donner effet à ce droit à l'approche du 150^e anniversaire de notre pays. Faisons en sorte que la 150^e année du Canada se termine à l'image des débuts du Canada il y a un siècle et demi : exempt de barrières au commerce interprovincial et interterritorial. Notre grand pays y gagnera en richesse, à la fois spirituelle et financière. C'est le meilleur cadeau de 150^e anniversaire que les Canadiens pourraient recevoir.

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce

Pour plus d'information, prière de communiquer avec nous :

par courriel : BANC@sen.parl.gc.ca

par téléphone : 613-990-0088

sans frais : 1-800-267-7362

*par la poste : Comité sénatorial permanent des
banques et du commerce*

Sénat, Ottawa (Ontario), Canada K1A 0A4

Le rapport peut être téléchargé à l'adresse suivante :

www.senate-senat.ca/banc.asp

This report is also available in English

TABLE DES MATIÈRES

Ordre de renvoi	i
Membres	ii
Sommaire.....	iii
Liste des recommandations	v
Introduction	1
<i>L'Accord sur le commerce intérieur</i>	2
A. Vue d'ensemble	2
B. Méthode de la liste négative	4
C. Reconnaissance réciproque.....	4
D. Harmonisation réglementaire	5
E. Règlement de différends.....	5
F. Commerce de services	6
G. Coprésidence du Comité du commerce intérieur.....	7
H. Recommandations du comité	7
Un renvoi à la cour suprême du Canada.....	8
A. Vue d'ensemble	8
B. Plan d'urgence	8
C. Recommandation du comité	9
Autres mesures fédérales nécessaires	10
A. Vue d'ensemble	10
B. Le leadership fédéral est incontournable	10
C. Organismes de réglementation professionnelle.....	11
D. Données et recherche.....	11
E. Un organisme de réglementation des valeurs mobilières commun	12
F. Corridors nationaux	13
G. Recommandations du comité	14
Conclusion	15
ANNEXE A – Résumé des témoignages	16
A. Aperçu du commerce intérieur au Canada et des barrières à ce commerce	16
B. Les effets possibles de l'abaissement des barrières au commerce intérieur	22
C. Les barrières au commerce intérieur qui subsistent.....	27
D. Mécanismes pouvant réduire les barrières au commerce intérieur	36
ANNEXE B – Liste de témoins.....	47
ANNEXE C – Liste des personnes et organisations rencontrées au cours de la mission d'étude.....	51
ANNEXE D – Mémoires.....	52

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 16 février 2016 :

L'honorable sénateur Tkachuk propose, appuyé par l'honorable sénateur Patterson,

Que le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce soit autorisé à examiner, pour en faire rapport, les questions relatives aux barrières au commerce intérieur, notamment :

- les barrières actuelles au commerce intérieur, leur raison d'être, et leurs répercussions économiques, sociales et autres sur la population, les entreprises et l'économie canadiennes;
- la diversité des exigences réglementaires d'une province et d'un territoire à l'autre, et la manière dont cette diversité peut entraver la libre circulation des produits et des services à travers le Canada;
- les mesures que pourraient prendre les gouvernements fédéral et provinciaux territoriaux pour faciliter la réduction — voire l'élimination — des barrières au commerce intérieur, afin de favoriser le commerce et de promouvoir la croissance économique et la prospérité.

Que le comité présente son rapport final au plus tard le 10 juin 2016 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions dans les 180 jours suivant le dépôt du rapport final.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Charles Robert

MEMBRES

Les honorables sénateurs ayant participé à cette étude :

David Tkachuk, président

Joseph A. Day, vice-président

et

Douglas Black, c.r., LL.B.

Larry W. Campbell

Tobias C. Enverga Jr.

Stephen Greene

Paul J. Massicotte

Pierrette Ringuette

Larry Smith

Scott Tannas

Membres d'office du comité :

Les honorables sénateurs Peter Harder, C.P., (ou Diane Bellemare) et Claude Carignan, C.P. (ou Yonah Martin).

Anciens membres du comité ayant participé à cette étude :

Les honorables sénateurs Bellemare, Doyle, Hervieux-Payette, C.P.*, MacDonald et Patterson.

Autre sénateur ayant participé, de temps à autre, à cette étude :

L'honorable sénateur Pamela Wallin.

Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement :

Dylan Gowans et Brett Stuckey, Analysts, analystes.

Greffière du comité :

Lynn Gordon

Direction des comités du Sénat :

Julie Flannery, adjointe administrative

*retraité du Sénat

SOMMAIRE

En juillet 2017, le Canada célébrera le 150^e anniversaire de la Confédération. Les Pères de la Confédération envisageaient un Canada uni, faisant honneur à la promesse évoquée à l'article 121 de la *Loi constitutionnelle de 1867* : « Tous articles du crû, de la provenance ou manufacture d'aucune des provinces, seront admis en franchise dans chacune des autres provinces. » Près de 150 ans après la naissance officielle de notre pays, on compte beaucoup trop de divergences réglementaires et législatives superflues entre nos provinces et territoires. Ces divergences créent des « murs » qui empêchent la libre circulation des gens, des biens, des services et des investissements entre les provinces et les territoires. Elles entraînent aussi des coûts pour les entreprises canadiennes, dont beaucoup peinent à croître et à demeurer concurrentielles sur les marchés globaux de plus en plus compétitifs.

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce a entrepris une étude des barrières au commerce intérieur au Canada, en vue de déterminer les mesures que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux doivent appliquer en priorité pour éliminer ces barrières au commerce intérieur.

Le comité constate que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont réalisé des progrès remarquables dans la libéralisation du commerce international depuis la signature, en 1994, de l'*Accord sur le commerce intérieur*. En effet, s'ils avaient au départ un accord de libre-échange avec seulement deux pays, les États-Unis et le Mexique, ils en comptent aujourd'hui avec 15 pays et en ont conclu 36 autres. Le comité était outré d'entendre que, grâce à certains des accords de commerce international négociés récemment, il serait plus facile pour les entreprises étrangères de commercer avec le Canada que pour les entreprises canadiennes de faire des affaires d'une province ou d'un territoire à l'autre. Il est déconcertant de voir qu'avec tous ces progrès en commerce international, le Canada n'a presque pas avancé pour ce qui est du commerce intérieur. Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux doivent agir sans délai pour remédier à cette situation déplorable.

Le Comité du commerce intérieur, qui supervise la mise en œuvre et l'application de l'*Accord sur le commerce intérieur*, avait donné à croire aux Canadiens qu'un accord renouvelé leur serait annoncé au plus tard en mars 2016. Or nous voilà en juin, et rien n'a été annoncé. Les Canadiens n'ont pas entendu parler non plus d'une nouvelle échéance pour la conclusion des négociations. Le comité estime qu'il y a péril en la demeure. La priorité absolue du gouvernement doit être de finaliser les négociations qui aboutiront à un *Accord sur le commerce intérieur* renouvelé et efficace. À l'approche du 150^e anniversaire du Canada, rien ne conviendrait mieux comme célébration que l'annonce d'un *Accord sur le commerce intérieur*, un accord axé sur l'avenir, qui contribuerait à paver la voie à la croissance et à la prospérité d'un bout à l'autre du Canada. Le comité est convaincu qu'un tel accord doit contenir une méthode de la liste négative, une reconnaissance réciproque, une harmonisation réglementaire, un mécanisme de résolution des différends efficace, une attention accrue au commerce des services et une coprésidence fédérale permanente pour le Comité du commerce intérieur.

Le comité ne saurait trop insister sur l'urgence pour les gouvernements de notre pays de faire ce qui est dans l'intérêt supérieur du Canada et de conclure les négociations sur le renouvellement de l'accord dans les plus brefs délais. Étant donné l'importance de cet accord pour concrétiser le souhait des Pères de la Confédération, l'annonce d'une conclusion heureuse des négociations n'a que trop tardé. En fait, si les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ne réussissent pas à conclure un *Accord sur le commerce intérieur* renouvelé d'ici le 1^{er} juillet 2017, ou si le nouvel accord ne comprend pas le type de dispositions pouvant contribuer à un avenir prospère, le gouvernement fédéral doit immédiatement demander un renvoi à la Cour suprême du Canada concernant l'article 121 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Bien que le comité estime que cette mesure serait nécessaire, il préférerait de loin une mesure de nature politique, c'est-à-dire la conclusion prompte d'un accord renouvelé efficace.

Outre un *Accord sur le commerce intérieur* renouvelé, ce qui constitue la meilleure option, pourvu qu'il ait les caractéristiques que l'on trouve dans les accords de commerce internationaux du Canada, ou un renvoi à la Cour suprême du Canada, certaines mesures fédérales doivent être prises dès maintenant – aujourd'hui – pour tenter d'abattre les murs qu'engendrent les barrières au commerce intérieur. Le gouvernement fédéral doit faire preuve de leadership dans ses efforts pour éliminer les barrières au commerce intérieur. Il devrait faciliter la mobilité de la main-d'œuvre dont les entreprises et les gens ont besoin en consultant les organismes de réglementation professionnels qui ont réussi à réduire les barrières à la mobilité de la main-d'œuvre. Il doit consacrer des fonds à la collecte de données ainsi qu'à la recherche sur le commerce intérieur. Il doit poursuivre ses efforts en vue de créer un organisme national de réglementation des valeurs mobilières, un objectif qu'il poursuit depuis plus d'un demi-siècle. Enfin, il devrait envisager la création d'un corridor national qui établirait un réseau de transport et de communication unissant le pays d'un océan à l'autre.

Après avoir étudié une gamme de sujets relatifs aux barrières au commerce intérieur au Canada, le comité estime que les mesures à prendre pour avancer sont on ne peut plus évidentes. Le temps presse : les gouvernements canadiens doivent agir sans délai.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

1. Que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux s'attachent sans tarder à conclure les négociations en vue d'un *Accord sur le commerce intérieur*. L'accord devrait être finalisé d'ici le 1^{er} juillet 2017 et comprendre les six caractéristiques suivantes :
 - la méthode de la liste négative;
 - la reconnaissance réciproque;
 - un mécanisme officiel facilitant l'harmonisation de la réglementation;
 - un mécanisme de règlement des différends entre investisseurs et États dont les décisions sont contraignantes et assorties de voies de recours prescrites exécutoires;
 - la prise en compte adéquate du commerce de services;
 - une coprésidence permanente au Comité du commerce intérieur occupée par le gouvernement fédéral.

2. Que, si un *Accord sur le commerce intérieur* renouvelé n'est pas conclu d'ici le 1^{er} juillet 2017 ou si l'accord renouvelé est insuffisant, le gouvernement fédéral demande le renvoi, par l'intermédiaire du gouverneur en conseil, de l'article 121 de la *Loi constitutionnelle de 1867* à la Cour suprême du Canada.

Un éventuel renvoi devrait mettre l'accent sur deux points : s'il faut interpréter les articles 91 et 92 dans le contexte de l'article 121; et si l'article 121 s'applique au commerce intérieur de services.

3. Que le gouvernement fédéral travaille activement avec les provinces et les territoires pour garantir que les lois, les règlements, les règles et les politiques ne limitent pas inutilement la libre circulation des personnes, des biens, des services et de l'investissement au Canada.

À cette fin, le premier ministre du Canada et le ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique fédéral devraient faire de l'élimination des barrières au commerce intérieur une priorité absolue.

4. Que le gouvernement fédéral consulte les organes de réglementation professionnelle, dont Ingénieurs Canada, en vue de trouver des façons de les aider à adopter la reconnaissance réciproque. La transférabilité des diplômes d'études et des titres de compétence professionnelle d'une province et d'un territoire à un autre devrait être une priorité.
5. Que le gouvernement fédéral augmente le financement accordé à deux entités : le Secrétariat du commerce intérieur, aux fins de la recherche et de la préparation et de la publication des rapports d'étape réguliers sur les barrières au commerce intérieur au

Canada; et Statistique Canada, aux fins de l'élargissement et de l'amélioration des données sur le commerce intérieur.

6. Que le gouvernement fédéral conclue un accord avec les gouvernements provinciaux et territoriaux qui désirent participer à un régime de réglementation des valeurs mobilières englobant un certain nombre d'autorités.

L'actuel système de passeport à l'égard de la réglementation des valeurs mobilières devrait être maintenu pour les gouvernements provinciaux et territoriaux qui ne souhaitent pas participer au régime de réglementation des valeurs mobilières proposé pour le moment.

7. Que le gouvernement fédéral soutienne la création d'un « corridor national » qui permettrait le transport de produits et de services jusqu'à la côte par le truchement d'oléoducs, de voies ferrées, de réseaux de fibre optique et d'autres moyens pertinents.

INTRODUCTION

Le 16 février 2016, le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce (le comité) a obtenu du Sénat l'autorisation d'examiner les questions relatives aux barrières au commerce intérieur du Canada et d'en faire rapport. Dans son étude, le comité s'est concentré sur trois sujets :

- les barrières au commerce intérieur actuelles, les raisons de leur existence et leurs effets économiques, sociaux et d'autres natures pour les Canadiens, les entreprises canadiennes et l'économie du pays;
- les différentes exigences réglementaires dans les provinces et les territoires et les façons dont ces différences peuvent limiter la libre circulation des personnes, des produits, des services et des investissements au Canada;
- les mesures que le gouvernement fédéral et les provinces et territoires pourraient prendre pour faciliter l'élimination des barrières au commerce intérieur en vue de renforcer le commerce et de promouvoir la croissance et la prospérité économiques.

Le comité a tenu à entendre des intervenants gouvernementaux et non gouvernementaux de partout au Canada qui sont touchés par des barrières au commerce intérieur ou qui ont des opinions à leur sujet. Pour cette raison, le comité a tenu des réunions à Ottawa et a mené une mission d'information à Vancouver et à Calgary. À cette fin, et tel qu'il est résumé à l'annexe A, le comité a entendu à Ottawa 42 témoins et reçu des observations de 10 groupes et particuliers durant sa mission d'information. Les annexes B, C et D présentent les listes des mémoires et des témoins, notamment des fonctionnaires de ministères fédéraux et provinciaux et des représentants d'autres entités, de groupes de réflexion, du milieu universitaire, d'organismes de représentation, d'associations professionnelles et de particuliers.

Le 1^{er} juillet 2017, le Canada célébrera le 150^e anniversaire de la Confédération. De l'avis du comité, les Pères de la Confédération ont pavé la voie à l'union économique du Canada et envisageaient un pays exempt de barrières au commerce intérieur. Toutefois, un demi-siècle plus tard, les différences réglementaires et législatives en vigueur dans les provinces et territoires ont fait surgir des « murs » qui empêchent la libre circulation des gens, des biens, des services et des investissements entre provinces et territoires, une réalité qui ne correspond pas à la vision du Canada qu'avaient les Pères de la Confédération. L'élimination des barrières au commerce intérieur relève principalement du fédéral, et le gouvernement du Canada doit travailler promptement et de façon coopérative avec les gouvernements des provinces et des territoires pour aplanir les différences réglementaires et législatives inutiles qui divisent le pays. Le commerce intérieur s'en trouvera amélioré, tout comme la croissance et la prospérité économiques du pays.

Le comité est convaincu que les recommandations du présent rapport, une fois mises en œuvre, contribueront à éliminer les barrières au commerce intérieur, ce qui profitera à tous les Canadiens. Par ordre de priorité, les recommandations portent sur les domaines suivants :

- renouvellement urgent de l'Accord sur le commerce intérieur, avec des dispositions s'inspirant des principales caractéristiques des accords de commerce international du Canada;
- renvoi possible à la Cour suprême du Canada;
- autres mesures fédérales qui contribueraient à l'élimination des barrières au commerce intérieur.

L'ACCORD SUR LE COMMERCE INTÉRIEUR

A. Vue d'ensemble

Les estimations de l'effet que la réduction des barrières au commerce interne aurait sur l'économie canadienne varient beaucoup et le comité a entendu des chiffres variant de 0,05 % à 7 % du produit intérieur brut, soit entre 1 et 130 milliards de dollars. Les études récentes sur ce point utilisent les meilleures données et méthodes disponibles, tentent d'estimer la valeur la plus probable des échanges en l'absence de barrières provinciales et internationales, et s'emploient à tenir compte de barrières impossibles à modifier, par exemple les barrières physiques que représentent les montagnes Rocheuses ou une étendue d'eau. Dans ce contexte, le comité souscrit aux estimations récentes selon lesquelles les barrières au commerce intérieur réduisent le produit intérieur brut du Canada de 50 à 130 milliards de dollars.

Le comité trouve que certains exemples de barrières au commerce intérieur dont les témoins ont fait état sont alarmants. En particulier, certaines barrières réglementaires et d'autres natures persistent dans une vaste gamme de domaines, dont le transport, les boissons alcoolisées et les médicaments. La nature coûteuse et apparemment injustifiable de certains de ces exemples exige des mesures immédiates pour éliminer les barrières au commerce international. Les administrations publiques ont un devoir de faciliter, au lieu d'entraver, le commerce et, par voie de conséquence, la croissance économique.



DES CHANGEMENTS S'IMPOSENT...

Bref, l'Accord actuel sur le commerce intérieur constitue un point de départ important, mais il est dépassé. L'accord a 20 ans et nous constatons que des barrières au commerce persistent dans un trop grand nombre de secteurs. L'Accord accuse vraiment un retard sur les ententes commerciales internationales du Canada.



Ministre Navdeep Bains

Peu importe la façon dont les coûts des barrières au commerce intérieur du Canada sont calculés, il apparaît évident pour le comité que les gouvernements fédéral et provinciaux ou territoriaux ont créé ces barrières et leur ont permis de perdurer. Il est tout aussi évident que ces barrières imposent un coût considérable aux consommateurs, aux entreprises et aux travailleurs canadiens et que certaines barrières existent pour d'autres raisons que la protection de la santé et de la sécurité.

Le comité est conscient que 34 ans se sont écoulés depuis la création de la Commission royale sur l'union économique et les perspectives de développement du Canada, aussi appelée la Commission Macdonald. La Commission avait présenté un mécanisme pour lever les barrières au commerce intérieur du Canada, mais ce n'est qu'en 1994, 10 ans après la publication du rapport de la Commission, que le processus recommandé en vue de créer une union économique efficace a abouti à la signature de l'*Accord sur le commerce intérieur* (ACI). L'ACI, dont le gouvernement fédéral et tous les gouvernements provinciaux et territoriaux sont signataires à l'exception du Nunavut, constituait à l'époque une importante réalisation. L'ACI a créé, dans une certaine mesure, un cadre pour éliminer les barrières au commerce intérieur dans des secteurs économiques précis. Cependant, les progrès ont été trop lents et il reste beaucoup de travail à accomplir.

L'ACI n'a pas atteint son plein potentiel, il faut donc modifier l'approche à l'égard de l'ACI ainsi que du processus de négociation pour le modifier. En particulier, l'ACI devrait être modernisé pour tenir compte de la nature et de la portée actuelles du commerce intérieur, ainsi que des besoins des entreprises et des citoyens canadiens. En outre, l'ACI devrait renfermer des mécanismes lui permettant de suivre le rythme de l'évolution potentielle de la situation.

Au moment de la signature de l'ACI en 1994, le Canada avait conclu des accords de libre-échange avec deux pays : les États-Unis et le Mexique. Aujourd'hui, le Canada a des accords commerciaux en vigueur avec 15 pays et a conclu 36 autres accords. Étant donné que le Canada a réussi à conclure un si grand nombre d'accords commerciaux, le comité estime que l'on devrait déployer autant d'efforts à conclure l'ACI renouvelé afin d'abattre les murs que causent les barrières au commerce intérieur au Canada.

Le comité a été déçu d'entendre que l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne ferait en sorte qu'il serait plus facile pour des entreprises européennes de faire des affaires avec le Canada que ce l'est actuellement pour des entreprises canadiennes d'une province ou d'un territoire de faire des affaires dans d'autres provinces ou territoires. À une époque où le Canada semble chercher activement à réduire les barrières au commerce international, il est curieux de voir que les gouvernements fédéral et provinciaux et territoriaux éprouvent tant de difficulté à s'entendre pour éliminer les barrières au commerce intérieur du Canada.

« Une fois que l'**Accord économique et commercial global** entrera en vigueur le Canada donnera-t-il aux sociétés étrangères un meilleur accès au Canada qu'il donne actuellement aux sociétés canadiennes. Nous devons, à tout le moins, nous assurer que notre accord sur le commerce intérieur soit conforme à ce que nous offrons aux sociétés étrangères. »

C.D. Howe Institute

Le 29 août 2014, le Comité du commerce intérieur avait convenu de réaliser un examen complet de l'ACI en vue de son renouvellement au plus tard en mars 2016. Cette date butoir est passée, aucune annonce n'a été faite au sujet d'un ACI renouvelé et aucun renseignement n'a

été fourni sur un nouveau délai pour mener à terme les négociations. Cela est inacceptable. Il est impératif de conclure les négociations relatives à un ACI renouvelé, de faire une annonce sur l'accord renouvelé avant le 150^e anniversaire de la Confédération et que l'accord renouvelé élimine les barrières au commerce intérieur le plus efficacement possible.

En vue d'augmenter l'efficacité de l'ACI, le comité estime que les six caractéristiques suivantes devraient être incorporées dans un ACI renouvelé : la méthode de la liste négative; la reconnaissance réciproque; un mécanisme officiel facilitant l'harmonisation de la réglementation; un mécanisme de règlement des différends entre investisseurs et États dont les décisions sont contraignantes; la prise en compte adéquate du commerce de services ainsi que la création d'une coprésidence permanente au Comité du commerce intérieur, poste que devrait occuper le gouvernement fédéral.

B. Méthode de la liste négative

Le comité estime que l'ACI renouvelé devrait être négocié sur la base de la méthode de la liste négative comme celle utilisée lorsque le Canada a négocié plusieurs de ses récents accords commerciaux internationaux, notamment l'Accord de libre-échange Canada-Corée (ALECC) et l'Accord économique et commercial global Canada-Union européenne (AECG). Selon cette méthode, l'ACI couvrirait l'ensemble des personnes, des biens, des services et des investissements, sauf s'ils sont explicitement visés par une exception.

Le comité est convaincu que la méthode de la liste négative offre plusieurs avantages. Premièrement, elle serait compatible avec la méthode retenue pour certains accords de commerce internationaux du Canada.

Deuxièmement, elle assurerait une transparence accrue parce que les gouvernements seraient tenus de cerner les lois, les règlements, les politiques et les pratiques en vigueur qui sont incompatibles avec les obligations créées par l'ACI, puis de les modifier ou de demander une exception. Enfin, elle garantirait la pertinence continue de l'ACI parce que les technologies et services non envisagés seraient automatiquement couverts.

« Premièrement, l'Accord sur le commerce intérieur doit être aussi ambitieux et aussi exhaustif que tout autre accord commercial international que signe le Canada. Une façon d'y parvenir est d'adopter l'approche des listes négatives intégrée dans l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne. »

Conseil canadien des affaires

C. Reconnaissance réciproque

Le comité félicite les provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de la Saskatchewan des progrès qu'elles ont accomplis dans le contexte du New West Partnership Trade Agreement. Cet accord a mieux réussi à éliminer des barrières au commerce intérieur que l'ACI et il incorpore une idée qui s'est avérée efficace, soit la reconnaissance réciproque. La reconnaissance réciproque – selon laquelle une personne, un bien, un service ou un investissement conforme à une norme ou à une mesure normative dans une province ou un

territoire est réputé être conforme avec la norme ou la mesure normative d'une autre province ou d'un autre territoire sans devoir être modifié, testé, certifié, rebaptisé ou subir une quelconque procédure d'évaluation supplémentaire – est un élément essentiel d'un ACI renouvelé.

« La reconnaissance réciproque est le fondement de l'accord sur le commerce intérieur des Australiens et de leur entente avec la Nouvelle-Zélande. Il s'agit aussi du fondement de l'Accord sur le commerce, l'investissement et la mobilité de la main-d'oeuvre, qui est ensuite devenu le New West Partnership, de même que de l'Accord économique et commercial global avec l'Europe, ou l'Accord économique et commercial global. »
International Trade Policy Consultants

Par exemple, le comité souligne que la reconnaissance réciproque a été utilisée dans des accords nationaux entre des gouvernements en

Australie, dans l'Union européenne et en Suisse, ainsi que dans des accords internationaux entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande, le Canada et la Corée du Sud, et le Canada et l'Union européenne.

D. Harmonisation réglementaire

La reconnaissance réciproque est une façon d'éliminer les barrières au commerce intérieur, mais l'harmonisation réglementaire est une autre solution pour réaliser cet objectif. Le gouvernement fédéral et les provinces et territoires devraient partager l'objectif commun de faire en sorte que le pays se dote du meilleur ensemble de lois et de règlements possible et que les nouveaux textes législatifs et règlements soient véritablement nécessaires pour réaliser des objectifs précis de la politique officielle et ne créent pas des barrières au commerce superflues.

Bien que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux devraient travailler ensemble pour harmoniser leur réglementation si possible, le comité est d'accord avec les témoins qui ont dit qu'il faut s'employer à éviter d'adopter la norme réglementaire la plus faible, à moins que cette norme permette de réaliser des objectifs de la politique officielle. En outre, les intervenants devraient être consultés au sujet de l'harmonisation afin qu'ils puissent faire part de leurs points de vue particuliers et souvent concrets.

« La reconnaissance mutuelle étant acquise, les provinces et les territoires peuvent ensuite s'en inspirer et continuer à travailler à des normes et à des règlements communs par l'harmonisation. »

E. Règlement de différends

— *Chambre du commerce du Canada*

Le règlement de différends est efficace lorsque les entreprises et les particuliers peuvent avoir accès à des processus décisionnels et lorsque les décisions aboutissent à des changements concrets et visibles aux lois, aux règlements, aux politiques et aux programmes. Cela dit, le comité est conscient qu'il peut être difficile de négocier des mécanismes de règlement des

différends efficaces, en partie parce que la participation volontaire à un accord qui renferme un mécanisme de règlement de différends contraignant oblige les signataires à renoncer à leur capacité de ne pas tenir compte des décisions.

« Le processus actuel de conformité à l'Accord sur le commerce intérieur entraîne des disputes longues qui traînent en longueur et dont le règlement est rarement satisfaisant pour les deux parties, ou rarement soucieux de l'intérêt général de la libéralisation des échanges. »

Fédération canadienne de l'entreprise

Le comité croit fermement que le mécanisme de règlement des différends prévu dans l'ACI est inefficace et il estime qu'il conviendrait d'envisager d'incorporer, dans un ACI renouvelé, les mécanismes prévus dans d'autres accords commerciaux, dont l'Accord nord-américain de libre-échange, l'Accord économique et commercial global Canada-Union européenne et le New West Partnership Trade Agreement.

De l'avis du comité, un mécanisme de règlement des différends amélioré pour l'ACI devrait avoir deux caractéristiques. Premièrement, les particuliers devraient avoir accès au processus décisionnel, peut-être par le truchement d'un mécanisme qui ressemble au mécanisme de règlement des différends entre investisseurs et États prévu dans certains des accords commerciaux internationaux du Canada. Deuxièmement, les décisions devraient être contraignantes, assorties de voies de recours prescrites exécutoires pour régler des situations d'inobservation de ces décisions; ces voies de recours devraient être définies dans l'ACI et prévoir des sanctions pécuniaires ou des modifications législatives et réglementaires. Un mécanisme de règlement des différends comportant ces caractéristiques aiderait sûrement le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux à se conformer davantage à l'ACI.

F. Commerce de services

« La question des barrières au commerce intérieur a besoin d'être considérablement élargi et non pas se borner au commerce et au transport de marchandises. Il doit aussi englober le mouvement des services entre les provinces. »

AdvantageBC

Le comité est conscient que les progrès technologiques et les innovations commerciales survenus depuis la signature de l'ACI, en 1994, ont augmenté le commerce de services. Par exemple, un chirurgien peut maintenant utiliser un ordinateur pour opérer un patient dans une

autre province ou un autre territoire. Des services financiers et du soutien informatique peuvent maintenant être fournis de n'importe où.

Étant donné l'époque où il a été conclu, l'ACI mettait principalement l'accent sur le commerce de produits, bien que la mobilité de la main-d'œuvre et les investissements aient aussi été pris en compte. Depuis 1994, la croissance du commerce de services a dépassé celle du commerce de produits, et le comité estime que cette tendance se maintiendra dans un avenir prévisible. Par conséquent, dans le contexte du renouvellement de l'ACI, il est impératif d'accorder beaucoup plus d'attention au commerce intérieur de services.

G. Coprésidence du Comité du commerce intérieur



L'actuel système de présidence en alternance du Comité du commerce intérieur offre à chaque administration la possibilité de jouer ce rôle. Ce système est équitable, mais il peut être responsable en partie de la lenteur des négociations relatives au renouvellement de l'ACI, celles-ci risquant de prendre une orientation différente lorsque le comité change de président. En réalité, ce changement pourrait entraîner des retards ou la perte de consensus dans des domaines sur lesquels les parties se sont déjà entendues.

Par ailleurs, le comité est conscient que les élections fédérales, provinciales et territoriales peuvent avoir une incidence sur la volonté de participer aux négociations de l'ACI. Par exemple, le premier ministre d'une province ou d'un territoire qui estime que ses électeurs n'appuient pas les négociations commerciales pourrait hésiter à y participer avant ou durant une campagne électorale, mais pourrait être disposé à le faire s'il est réélu.

Le comité est d'avis que toutes les options possibles pour l'exercice d'un leadership fédéral par rapport aux barrières au commerce intérieur doivent être envisagées. Une continuité accrue à la présidence du Comité du commerce intérieur réduirait le risque qu'un changement de présidence, quelle qu'en soit la raison, retarde les négociations de l'ACI ou entraîne une annulation de dispositions convenues. Une coprésidence permanente du Comité assurerait une continuité et aiderait à garantir que les modifications nécessaires de l'ACI sont apportées en temps utile. Le gouvernement fédéral, en sa qualité d'intendant de l'économie du pays, devrait être ce coprésident permanent.

H. Recommandations du comité

Pour éliminer les barrières au commerce intérieur au Canada et concrétiser la vision des Pères de la Confédération, soit une union économique exempte de barrières internes, le renouvellement de l'ACI est indispensable. Toutefois, pour y parvenir, les négociations doivent

se terminer bientôt et l'accord doit comprendre certaines caractéristiques. À cet égard, le comité recommande :

que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux s'attachent sans tarder à conclure les négociations en vue d'un *Accord sur le commerce intérieur*. L'accord devrait être finalisé d'ici le 1^{er} juillet 2017 et comprendre les six caractéristiques suivantes :

- **la méthode de la liste négative;**
- **la reconnaissance réciproque;**
- **un mécanisme officiel facilitant l'harmonisation de la réglementation;**
- **un mécanisme de règlement des différends entre investisseurs et États dont les décisions sont contraignantes et assorties de voies de recours prescrites exécutoires;**
- **la prise en compte adéquate du commerce de services;**
- **une coprésidence permanente au Comité du commerce intérieur occupée par le gouvernement fédéral.**

UN RENVOI À LA COUR SUPRÊME DU CANADA

A. Vue d'ensemble

Malgré le souhait du comité, il se pourrait que les négociations perdurent encore longtemps ou que le nouvel ACI ne contienne pas les six caractéristiques énumérées plus haut. Dans un cas comme dans l'autre, le gouvernement fédéral doit trouver d'autres solutions pour exercer son leadership dans l'élimination des barrières au commerce intérieur.

B. Plan d'urgence

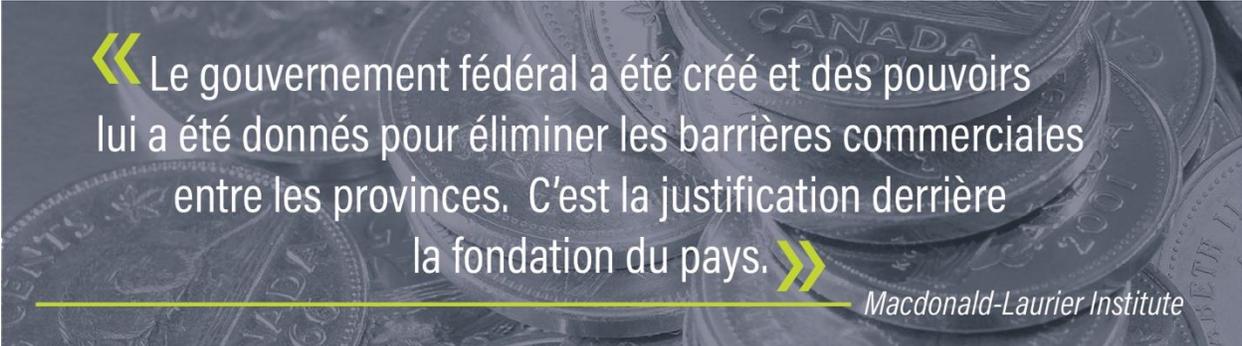
La création de la Confédération en 1867 s'inscrivait dans une volonté de bâtir une économie nationale tout en exploitant les forces des différentes régions du pays et en tirant parti du commerce interrégional. À cette fin, l'article 121 de la *Loi constitutionnelle de 1867* interdit les barrières explicites au commerce entre les provinces : « Tous articles du crû, de la provenance ou manufacture d'aucune des provinces seront, à dater de l'union, admis en franchise dans chacune des autres provinces. »

D'un autre côté, le comité est conscient que le fédéralisme canadien (par rapport auquel la répartition des pouvoirs est essentiellement prévue aux articles 91 et 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*) avait été conçu pour tenir compte de la diversité du Canada, avec des dispositions sociales, économiques et politiques inévitablement différentes. La Fédération offre un régime de gouvernance qui permet l'expression de ces différences.

« Ce serait formidable si les avocats du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux demandaient à la Cour suprême du Canada de trancher si oui, il doit y avoir libre-échange entre les provinces ou si, au contraire, ce n'est pas ce qui avait été envisagé dans une perspective plus étroite. »

Cyndee Todgham-Cherniak

En outre, le commerce de services n'était pas un concept envisagé en 1867. Par conséquent, l'article 121 n'y réfère pas explicitement. Toutefois, comme ce type de commerce est à la hausse et qu'on s'attend à ce qu'il continue de croître, le comité est d'avis que les Pères de la Confédération, s'ils vivaient aujourd'hui, modifieraient l'article 121 pour qu'il s'applique bel et bien aux barrières intérieures au commerce de services.



« Le gouvernement fédéral a été créé et des pouvoirs lui a été donnés pour éliminer les barrières commerciales entre les provinces. C'est la justification derrière la fondation du pays. »

Macdonald-Laurier Institute

Comme la date butoir pour le renouvellement de l'ACI est passée, et que le Comité du commerce intérieur n'a pas annoncé de nouveau délai, le comité juge que le gouvernement fédéral a le devoir d'établir des plans, non seulement pour la mise en œuvre d'un ACI renouvelé, mais aussi en vue de la possibilité qu'un accord renouvelé ne puisse pas être conclu en temps utile ou soit insuffisant.

C. Recommandation du comité

Le gouvernement fédéral a un rôle de leadership évident à jouer pour garantir que les progrès se poursuivent en vue d'éliminer les barrières au commerce intérieur et il devrait se servir, au besoin, des outils à sa disposition pour déterminer la façon dont l'article 121 devrait être interprété. C'est pourquoi le comité recommande :

que, si un *Accord sur le commerce intérieur* renouvelé n'est pas conclu d'ici le 1^{er} juillet 2017 ou si l'accord renouvelé est insuffisant, le gouvernement fédéral demande le renvoi, par l'intermédiaire du gouverneur en conseil, de l'article 121 de la *Loi constitutionnelle de 1867* à la Cour suprême du Canada.

Un éventuel renvoi devrait mettre l'accent sur deux points : s'il faut interpréter les articles 91 et 92 dans le contexte de l'article 121; et si l'article 121 s'applique au commerce intérieur de services.

AUTRES MESURES FÉDÉRALES NÉCESSAIRES

A. Vue d'ensemble

Outre le renouvellement en temps utile d'un ACI adéquat et le fait de préciser l'interprétation de l'article 121 de la *Loi constitutionnelle de 1867*, il existe d'autres mesures que le gouvernement fédéral aurait avantage à prendre, de façon unilatérale ou en coopération avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, dans le but d'éliminer les barrières au commerce intérieur. Le gouvernement du Canada doit faire preuve de leadership dans ce domaine.

« Pour atteindre l'objectif du libre-échange intérieur au Canada, il faut que le gouvernement fédéral, les provinces et les territoires fassent preuve de leadership politique. »

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante

Par exemple, il devrait faciliter la mobilité de la main-d'œuvre au Canada en consultant les organismes de réglementation professionnelle qui ont réussi à réduire les barrières à la mobilité de la main-d'œuvre, et devrait trouver des fonds pour la collecte de données ainsi que la recherche sur le commerce intérieur. De même, le gouvernement fédéral devrait travailler avec les provinces et les territoires intéressés pour poursuivre ses efforts en vue de créer un organisme commun de réglementation des valeurs mobilières, un objectif qu'il poursuit depuis plus d'un demi-siècle, et devrait envisager la création d'un corridor national qui établirait un réseau de transport et de communication unissant le pays d'un océan à l'autre.

B. Le leadership fédéral est incontournable

En sa qualité d'intendant de l'économie du Canada, le gouvernement fédéral a la responsabilité de faciliter l'élimination des barrières au commerce intérieur et il doit, dorénavant, jouer un rôle plus grand à cet égard. Au cours des dernières années, le gouvernement fédéral a déployé beaucoup d'efforts pour négocier des accords qui réduisent les barrières commerciales avec d'autres pays. Ces efforts ont été déployés alors que d'importantes barrières commerciales persistent à l'intérieur du Canada. Le gouvernement fédéral doit s'efforcer davantage de faciliter le commerce intérieur, et ses efforts doivent être au moins égaux à ceux qui ont été déployés pour le commerce et l'investissement internationaux.

« La vraie réforme peut seulement venir d'Ottawa, comme il a été prévu dans la Constitution que nous avons créée en 1867. »

Institut Macdonald-Laurier

Le comité estime qu'il est plus que temps que le gouvernement fédéral se concentre sur l'élimination des barrières au commerce intérieur. Bien entendu, l'avenir n'est pas entièrement prévisible et les répercussions possibles pour le Canada de certains événements ne sont pas claires, comme l'élection d'un nouveau président des États-Unis qui pourrait ne pas être favorable aux accords de libre-échange, de même que la sortie possible du Royaume-Uni de l'Union européenne. Il ne fait aucun doute que le gouvernement fédéral doit se montrer plus proactif qu'il ne l'a été jusqu'à présent dans l'élimination des barrières au commerce intérieur, et devrait à cet égard travailler sans relâche et avec vigueur avec les gouvernements des provinces et des territoires.

Le ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique fédéral a de nombreuses priorités, dont les objectifs de commerce international exposés dans la lettre de mandat ministériel du premier ministre. De la même façon que les accords de libre-échange et de commerce international équitables aident à assurer la croissance, le comité estime qu'un accord sur le commerce intérieur qui aiderait à éliminer les barrières au commerce intérieur est essentiel à la prospérité de la nation. Le ministre doit avoir l'appui du premier ministre dans cette tâche.

C. Organismes de réglementation professionnelle

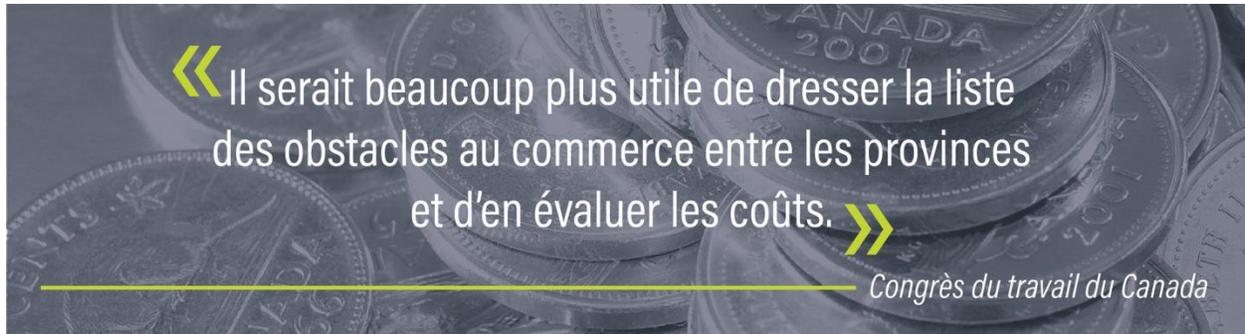
Le comité a été impressionné par les progrès accomplis par certains organismes de réglementation professionnelle à l'égard de la reconnaissance réciproque de diplômes d'études et de titres de compétence professionnelle, et souligne que ces efforts ont été déployés hors de l'ACI. Les établissements d'enseignement et les centres de formation du Canada figurent parmi les meilleurs au monde et les pratiques de certification canadiennes sont très rigoureuses.

De l'avis du comité, il n'y a pas de raison qu'un professionnel qui a reçu ses titres de compétence d'une province ou d'un territoire ne puisse obtenir facilement la reconnaissance de ces mêmes titres de compétence dans une autre province ou un autre territoire. La reconnaissance réciproque dans ce domaine est à la fois efficace et rentable, et les organes de réglementation professionnelle qui n'ont pas de mécanisme de reconnaissance réciproque devraient obtenir de l'aide pour en développer.

D. Données et recherche

Le comité estime que les données et les études sur le commerce intérieur du Canada sont insuffisantes et qu'une liste détaillée des barrières au commerce intérieur et de leurs coûts connexes permettrait au gouvernement fédéral et aux provinces et territoires d'axer leurs

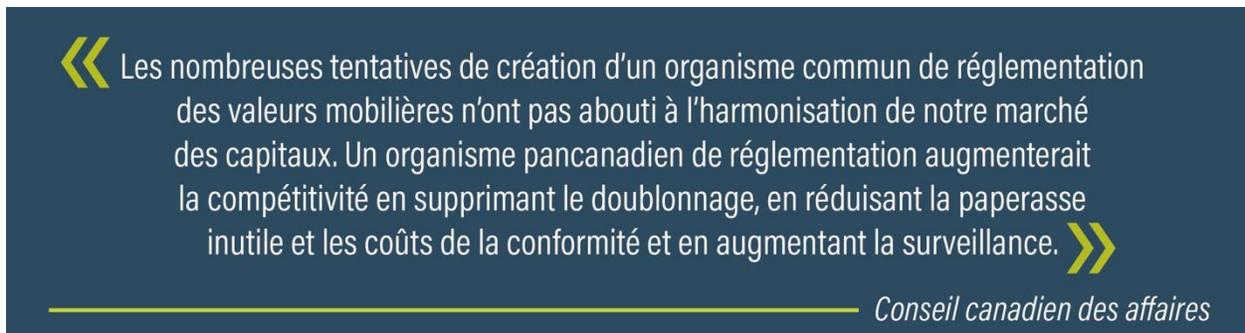
négociations sur l'élimination des barrières les plus coûteuses. À cette fin, le Secrétariat du commerce intérieur devrait jouer un rôle plus actif dans l'exécution de recherches et dans la préparation et la publication de rapports d'étape réguliers qui seraient rendus publics dans le site Web du Secrétariat.



Statistique Canada est la source reconnue de données nationales fiables. Le comité estime aussi que la disponibilité et la fiabilité des données sur le commerce intérieur y gagneraient si Statistique Canada disposait de ressources supplémentaires, de façon à permettre à des chercheurs d'améliorer les modèles économiques utilisés pour estimer le coût des barrières au commerce intérieur.

E. Un organisme de réglementation des valeurs mobilières commun

Le comité est conscient des défis auxquels le gouvernement fédéral est confronté pour obtenir le consentement unanime des gouvernements provinciaux et territoriaux à la création d'un organisme de réglementation des valeurs mobilières commun, mais il souligne que l'idée d'un tel organisme de réglementation remonte aux années 1960.



Lors de la comparution du ministre des Finances dans le cadre de l'étude que le comité a menée en 2006 sur la protection des consommateurs dans le secteur des services financiers, il avait été question du projet fédéral de créer un organisme commun de réglementation des valeurs mobilières. En particulier, la représentante du Ministère avait dit que « [i]l faut être réaliste : progresser [au sujet de la création d'un organisme de réglementation des valeurs mobilières commun] ne veut pas dire que tout le monde va donner son accord dès le départ. Il faut envisager un modèle facultatif auquel les provinces pourront adhérer lorsqu'elles se sentiront prêtes, quitte à en modifier la formule avec nous ». Le comité constate que le

gouvernement fédéral n'a pas atteint l'objectif de mettre sur pied un organisme commun de réglementation des valeurs mobilières au 30 juin 2007, la date fixée dans la recommandation contenue dans le rapport de 2006 du comité, intitulé *La protection des consommateurs dans le secteur des services financiers : une tâche inachevée*.

Plus de 50 ans se sont écoulés depuis le début des discussions sur un organisme de réglementation des valeurs mobilières commun. De l'avis du comité, le Canada n'est pas sensiblement plus près aujourd'hui de réaliser cet objectif qu'il l'était il y a cinq décennies, bien qu'il ait un régime de passeport. Ce régime de passeport permet aux participants de faire viser un prospectus ou d'obtenir une dispense d'inscription discrétionnaire ou de s'inscrire comme courtier ou représentant, en obtenant une décision du régulateur en valeurs mobilières de leur province ou de leur territoire, décision qui sera valide dans toutes les autres compétences prenant part au régime.

Cela dit, la création d'un organisme commun de réglementation des valeurs mobilières, un objectif qui remonte à plus d'un demi-siècle, demeure encore nécessaire, et estime qu'un accord entre le gouvernement fédéral et les administrations provinciales et territoriales intéressées pourrait constituer un premier pas. Le comité espère que le fonctionnement efficace d'un tel organisme convaincra les autres provinces et territoires d'adhérer au régime.

F. Corridors nationaux

Durant les audiences, le comité a été intrigué par l'idée de « corridors nationaux » pour le transport de produits et services à l'échelle du Canada, qui lui ont rappelé les réseaux ferroviaires et routiers qui ont contribué à construire le pays. Manifestement, les besoins de transport et de communication d'aujourd'hui sont fondamentalement différents de ceux du passé, et le comité estime que des corridors de transport et de communication de pointe, à l'échelon national, unissant le pays d'un océan à l'autre, sont importants dans la quête de la croissance et de la prospérité économiques.



Les sociétés canadiennes sont souvent confrontées à une concurrence féroce sur les marchés étrangers et toutes les mesures possibles devraient être prises afin d'éliminer les barrières à l'intérieur du Canada; un aspect de la réduction des barrières tient à l'amélioration des réseaux de transport et de communication. L'une des mesures présentant un grand intérêt sous cet angle est la mise en place d'un ensemble d'oléoducs, de voies ferrées, de réseaux de fibre optique, de lignes de transmission et d'autres mécanismes pertinents qui s'étendraient sur l'ensemble du pays. Le comité espère étudier cette idée et exhorte le gouvernement fédéral à entreprendre sa propre analyse de la faisabilité de

corridors nationaux, soit simultanément ou après la présentation du rapport du comité.

G. Recommandations du comité

Il est impératif que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux concluent promptement les négociations en vue d'un ACI renouvelé et efficace. S'ils échouent, le gouvernement fédéral devrait demander un renvoi à la Cour suprême du Canada pour déterminer la façon dont l'article 121 de la *Loi constitutionnelle de 1867* devrait être interprété. Estimant qu'il existe d'autres mesures que le gouvernement fédéral devrait prendre pour éliminer les barrières au commerce intérieur, le comité recommande :

- **que le gouvernement fédéral travaille activement avec les provinces et les territoires pour garantir que les lois, les règlements, les règles et les politiques ne limitent pas inutilement la libre circulation des personnes, des biens, des services et de l'investissement au Canada.**

À cette fin, le premier ministre du Canada et le ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique fédéral devraient faire de l'élimination des barrières au commerce intérieur une priorité absolue.

- **que le gouvernement fédéral consulte les organes de réglementation professionnelle, dont Ingénieurs Canada, en vue de trouver des façons de les aider à adopter la reconnaissance réciproque. La transférabilité des diplômes d'études et des titres de compétence professionnelle d'une province et d'un territoire à un autre devrait être une priorité.**
- **que le gouvernement fédéral augmente le financement accordé à deux entités : le Secrétariat du commerce intérieur, aux fins de la recherche et de la préparation et de la publication des rapports d'étape réguliers sur les barrières au commerce intérieur au Canada; et Statistique Canada, aux fins de l'élargissement et de l'amélioration des données sur le commerce intérieur.**
- **que le gouvernement fédéral conclue un accord avec les gouvernements provinciaux et territoriaux qui désirent participer à un régime de réglementation des valeurs mobilières englobant un certain nombre d'autorités.**

L'actuel système de passeport à l'égard de la réglementation des valeurs mobilières devrait être maintenu pour les gouvernements provinciaux et territoriaux qui ne souhaitent pas participer au régime de réglementation des valeurs mobilières proposé pour le moment.

- **que le gouvernement fédéral soutienne la création d'un « corridor national » qui permettrait le transport de produits et de services jusqu'à la côte par le truchement d'oléoducs, de voies ferrées, de réseaux de fibre optique et d'autres moyens pertinents.**

CONCLUSION

Le comité a entendu différents points de vue sur les barrières au commerce intérieur dans le cadre de la présente étude, mais une conclusion est incontestable : près de 150 ans après la Confédération, des barrières au commerce intérieur perdurent au Canada. Souvent frustrants et coûteux, ils limitent la libre circulation des personnes, des produits, des services et des investissements à l'intérieur du pays.

Le comité estime que bon nombre des différences réglementaires et législatives actuelles entre les administrations canadiennes sont superflues et lourdes, et il est convaincu de la nécessité d'agir immédiatement pour abattre les « murs » créés par les barrières au commerce intérieur du Canada. Tout retard supplémentaire imposerait non seulement des coûts inutiles, mais placerait le Canada dans une position concurrentielle défavorable sur le marché mondial.

Il y a un urgent besoin d'intervention et de leadership de la part du gouvernement fédéral pour éliminer les barrières au commerce intérieur, et le comité espère que les recommandations formulées dans le présent rapport seront pleinement et promptement mises en œuvre.

ANNEXE A – RÉSUMÉ DES TÉMOIGNAGES

Entre le 24 février 2016 et le 12 mai 2016, le comité a entendu le témoignage de groupes et de particuliers à Ottawa et entrepris une mission d'étude à Vancouver et Calgary au sujet des barrières au commerce intérieur au Canada. En particulier, les témoins :

- ont donné un aperçu du commerce intérieur au Canada et des barrières à ce commerce;
- ont parlé des répercussions possibles de la réduction des barrières au commerce intérieur au Canada;
- ont décrit les barrières au commerce intérieur toujours en vigueur au Canada;
- ont parlé des mécanismes en place et des mécanismes potentiels pour réduire les barrières au commerce intérieur au Canada.

Voici un résumé de leurs observations dans chacun de ces quatre domaines.

A. Aperçu du commerce intérieur au Canada et des barrières à ce commerce

Les témoins ont parlé de la nature et de l'ampleur du commerce intérieur au Canada, des catégories et des définitions couvrant les barrières au commerce intérieur, des droits constitutionnels et des responsabilités des gouvernements canadiens à l'égard du commerce intérieur ainsi que des accords de commerce intérieur au Canada.

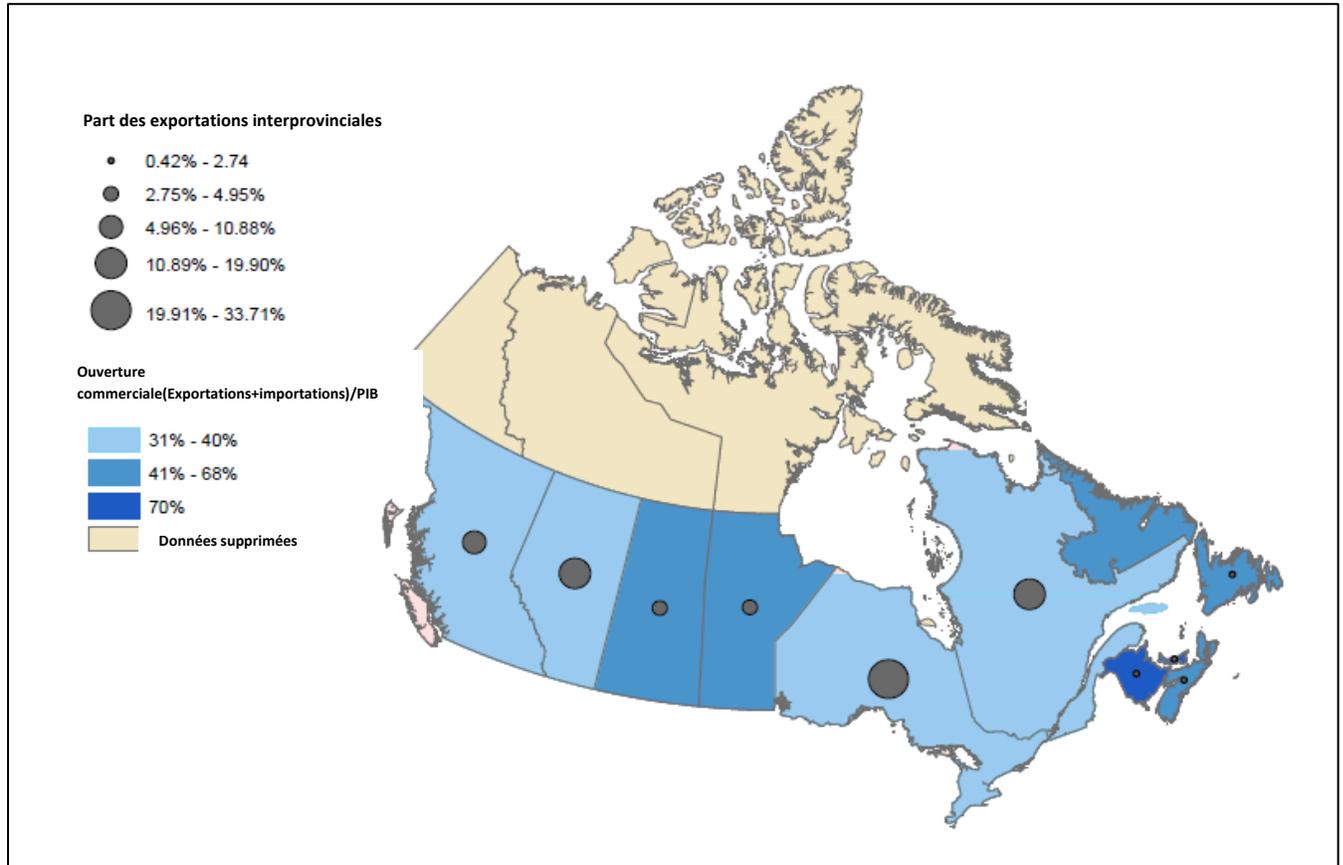
1. Nature et ampleur du commerce intérieur au Canada

Les témoins ont brossé un portrait du commerce intérieur au Canada. Selon un représentant de Statistique Canada, au cours de la période 1981–2014, la valeur du commerce intérieur au Canada a crû selon un taux annuel moyen de 4,2 %. Il a souligné que ce taux de croissance était inférieur à celui du produit intérieur brut (PIB), qui s'élève à 5,3 %, de même qu'à celui de la valeur des importations internationales et des exportations internationales, qui se chiffrent respectivement à 6,2 % et à 6,1 %. Toutefois, il a fait valoir que depuis le début de l'année 2000, le taux de croissance annuel moyen du PIB et celui de la valeur du commerce intérieur étaient pratiquement égaux et qu'ils avaient dépassé les taux de croissance des importations intérieures et des exportations intérieures. Il a également déclaré que même si la valeur du commerce intérieur des marchandises avait tour à tour augmenté et diminué au cours des 30 dernières années, celle du commerce intérieur des services avait continuellement augmenté.

Soulignant les différences, d'une province à l'autre, entre les taux de croissance annuels moyens du volume du commerce intérieur pour la période 1981–2014, le représentant de Statistique Canada a précisé que c'est à Terre-Neuve-et-Labrador, en Colombie-Britannique, en Saskatchewan et en Alberta que la croissance était la plus forte, ce qui rend compte de l'augmentation du volume du commerce intérieur des ressources naturelles, comme le pétrole brut, la potasse et d'autres minerais. Selon lui, au cours de cette période, c'est au Québec et en

Ontario que la croissance annuelle moyenne de la valeur du commerce intérieur était la plus faible, ces provinces étant relativement plus dépendantes des produits manufacturés et des services. Il ajouta que l'importance du commerce intérieur pour une province donnée, qui se mesure par rapport au PIB, est plus élevée dans les petites provinces que dans les grandes. En effet, toujours pour la même période, c'est l'Ontario qui affichait le rapport le plus faible (environ 34 %) et l'Île-du-Prince-Édouard, le rapport le plus fort (environ 80 %).

Figure 1 – Rapport moyen entre le commerce interprovincial et le produit intérieur brut et part moyenne des exportations interprovinciales, par province, 1981–2014



Notes : L'ouverture commerciale d'une province donnée est égale à la somme de ses importations interprovinciales et de ses exportations interprovinciales divisée par son produit intérieur brut.

La part des exportations interprovinciales est égale au pourcentage du total des exportations interprovinciales provenant d'une province donnée.

Les données pour les territoires ne sont pas significatives.

Source : Carte produite par la Bibliothèque du Parlement à l'aide de données de Statistique Canada, tableau 384-0038, Canada Atlas Lambert.

Selon le représentant de Statistique Canada, en 2014, la valeur des exportations de biens et de services vers les autres provinces et territoires a dépassé la valeur des importations intérieures pour l'Ontario, le Québec et l'Alberta. Il a mentionné que les biens et les services échangés à l'intérieur servaient souvent d'intrants dans la production d'autres biens et services.

L'honorable Navdeep Bains, ministre fédéral de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique du Canada, a dit au comité que 40 % de la valeur totale des exportations provinciales et territoriales étaient destinées à d'autres provinces et territoires, plutôt qu'à d'autres pays, et que ces exportations intérieures représentaient 20 % du PIB.

La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante a fait savoir que 46 % des petites entreprises avaient fait des ventes dans d'autres provinces et territoires au cours des trois dernières années, tandis que 73 % avaient fait des achats dans d'autres provinces et territoires.

2. Catégories et définitions relatives aux barrières au commerce intérieur

Les témoins ont déclaré que les barrières au commerce intérieur pouvaient être différentes des barrières au commerce international, étant donné qu'aucun droit de douane n'est appliqué aux biens et services qui traversent les frontières des provinces et des territoires. Pour la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, une barrière au commerce intérieur s'entend de tout règlement ou obligation émanant du gouvernement et nuisant au commerce entre les provinces et les territoires ou imposant un coût supplémentaire à ce commerce.

La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante a aussi relevé trois catégories de barrières au commerce intérieur : les barrières prohibitives; les barrières techniques; ainsi que les barrières réglementaires et administratives. La Fédération a expliqué que les barrières prohibitives étaient des lois qui empêchaient explicitement le commerce, comme l'interdiction d'expédier des boissons alcoolisées directement au consommateur. Elle a dit que les barrières techniques étaient des règlements propres à chaque secteur qui diffèrent d'une province et d'un territoire à l'autre, comme les règlements sur la taille des contenants de colorant à café. Enfin, en ce qui concerne les barrières réglementaires et administratives, elle a précisé qu'il s'agissait d'un surcroît de paperasse dont doivent s'occuper les entreprises qui fonctionnent dans plusieurs provinces et territoires à la fois; elles sont par exemple obligées de demander une certification technique et de sécurité dans chaque province ou territoire où elles sont en exploitation.

Pour certains témoins, le terme « barrières » ne convenait pas, parce qu'on pourrait le définir comme étant des droits de douane ou des restrictions sur les importations; quelques témoins estiment que le terme « irritants » serait plus approprié. L'Alliance canadienne du camionnage a souligné que la distinction entre ces termes n'était pas nette et a déclaré que peu importe qu'on les qualifie de barrières ou d'irritants, ces entraves rendent les entreprises moins efficaces et leur imposent des coûts de conformité supplémentaires.

3. Droits constitutionnels et responsabilités des gouvernements canadiens à l'égard du commerce intérieur

Des témoins ont cité l'article 121 de la *Loi constitutionnelle de 1867* (la Constitution) : « Tous articles du crû, de la provenance ou manufacture d'aucune des provinces seront, à dater de l'union, admis en franchise dans chacune des autres provinces. » Selon certains témoins, cet article confère au gouvernement fédéral le droit d'adopter des lois visant à réduire les barrières au commerce intérieur.

Étant donné que certaines barrières au commerce intérieur reflètent les divers lois et règlements des provinces et territoires, Cyndee Todgham Cherniak, qui témoignait à titre personnel, a mentionné que si l'on interprète l'article 121 de la Constitution comme donnant au gouvernement fédéral certains droits relatifs aux barrières au commerce intérieur, alors cet article contredisait peut-être les articles 91 et 92, qui dressent la liste des domaines dans lesquels le gouvernement fédéral, d'une part, et les gouvernements provinciaux et territoriaux, d'autre part, peuvent légiférer.

Des témoins ont laissé entendre que l'on pourrait interpréter l'article 121 de la Constitution comme s'appliquant uniquement à l'élimination des droits de douane et non pas au manque d'harmonisation entre règlements ou au commerce des services. Certains témoins ont relaté que la Cour suprême du Canada, dans des décisions passées, avait interprété cet article d'une façon qui ne donnait pas au gouvernement fédéral le pouvoir de créer des lois conçues pour réduire toutes les barrières au commerce intérieur. Par exemple, les témoins ont parlé de l'affaire *Gold Seal Ltd. c. Alberta (Procureur général)*, qui remonte à 1921, et du renvoi du gouvernement fédéral à la Cour suprême du Canada en vue de déterminer si le gouvernement fédéral avait le droit d'établir un organisme national de réglementation des valeurs mobilières.

Toutefois, M^{me} Todgham Cherniak a avancé que la décision de 2016 dans l'affaire *R. c. Comeau* pouvait changer l'interprétation juridique de l'article 121 de la Constitution. Décrivant cette affaire, elle a expliqué que M. Gerard Comeau avait reçu une amende pour avoir transporté des caisses de bière du Québec au Nouveau-Brunswick et que le juge avait statué que l'article 134b) de la *Loi sur la réglementation des alcools* du Nouveau-Brunswick, qui restreint l'importation d'alcool dans la province, était une barrière au commerce intérieur et donc inconstitutionnel, compte tenu de l'article 121. M^{me} Todgham Cherniak a précisé que, dans cette décision, le juge avait cité des allocutions des Pères de la Confédération dans lesquelles ils disaient que l'un des objectifs du Dominion du Canada était l'élimination des barrières au commerce entre les provinces.

Christopher Kukucha, qui témoignait à titre personnel, a laissé entendre que les auteurs de la Constitution canadienne n'avaient sans doute pas envisagé la possibilité d'un conflit entre l'article 121, d'une part, et les articles 91 et 92, d'autre part. À son avis, compte tenu du peu de règlements qui existaient à l'époque, on n'avait sans doute pas pensé que des articles contradictoires pouvaient mener à des barrières au commerce intérieur.

4. Accord sur le commerce intérieur

Les témoins ont dit au comité que l'Accord sur le commerce intérieur (ACI), auquel toutes les provinces et tous les territoires, à l'exception du Nunavut, sont signataires, est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1995. Un représentant de l'Île-du-Prince-Édouard a fait savoir que, depuis ce temps, les signataires de l'ACI avaient adopté 14 protocoles de modification. Des témoins ont souligné que les principaux protocoles portaient sur la mobilité de la main-d'œuvre, la résolution des différends et les marchés publics.

De même, des témoins ont indiqué qu'à l'été 2014, le Conseil de la Fédération avait annoncé que le gouvernement fédéral, les provinces et les territoires négocieraient un ACI renouvelé d'ici mars 2016.

James Moore, qui témoignait à titre personnel, a confié qu'en 2013, les négociations sur le renouvellement de l'ACI étaient au point mort, mais que plusieurs événements survenus en 2014 avaient changé le climat politique et rendu les réformes de l'ACI plus plausibles. Par exemple, s'agissant du Québec, M. Moore a dit que le gouvernement séparatiste, dirigé par Pauline Marois, avait été remplacé par un gouvernement fédéraliste, dirigé par Philippe Couillard, qui est relativement plus intéressé à réformer l'ACI.

En outre, plusieurs témoins, dont M. Moore, ont déclaré que, dans certains cas, avec les dispositions de l'Accord économique et commercial global Canada-Union européenne (AECG), il serait plus facile pour les entreprises européennes de commercer avec le Canada que pour les entreprises canadiennes de faire des affaires d'une province ou d'un territoire à l'autre. Les témoins ont précisé que cela serait particulièrement vrai dans le cas des marchés publics. Divers témoins ont expliqué que les provinces et les territoires avaient été consultés par le gouvernement fédéral dans le cadre des négociations de l'AECG, et qu'ils avaient convenu de donner aux entreprises européennes un accès aux marchés publics provinciaux et territoriaux qui serait plus vaste que l'accès dont jouissent actuellement les entreprises canadiennes des autres provinces et territoires. Par conséquent, ces témoins sont d'avis que les provinces et les territoires seraient prêts à négocier, pour l'ACI, de nouvelles règles qui donneraient aux entreprises canadiennes faisant des affaires au Canada un accès aux marchés publics au moins aussi favorable que l'accès dont jouiraient les entreprises européennes une fois que l'accord entre le Canada et l'Union européenne serait ratifié.

Plusieurs témoins ont aussi exprimé l'espoir qu'un ACI renouvelé prévoirait une coopération réglementaire accrue et reposerait sur la méthode de la liste négative. Selon cette méthode, les biens, les services, les personnes et les investissements seraient tous couverts par l'accord, à moins d'en être explicitement exclus.

Les témoins estiment qu'il conviendrait de réformer l'ACI sans attendre. Selon l'Atlantic Institute for Market Studies (ou Institut atlantique des études de marché) et M. Moore, les partenaires commerciaux internationaux du Canada montrent des signes de protectionnisme de plus en plus strict. M. Moore en a donné pour preuve les plateformes politiques de Donald Trump et Hillary Clinton, qui ont tous les deux donné à entendre qu'ils ne signeraient pas le Partenariat transpacifique, ainsi que le référendum tenu au Royaume-Uni pour décider si le pays devait ou non rester au sein de l'Union européenne. Compte tenu de cette tendance au protectionnisme, des témoins sont d'avis qu'un commerce intérieur accru pourrait compenser la diminution potentielle du commerce international. Le représentant de l'Île-du-Prince-Édouard, pour sa part, a dit douter que les partenaires commerciaux du Canada deviennent plus protectionnistes, faisant remarquer qu'avec l'ampleur du commerce bilatéral et la prévalence des chaînes de valeur mondiales qui traversent notre frontière commune, il est peu probable qu'un président américain limiterait le commerce avec le Canada. Plusieurs témoins ont proposé que l'on renouvelle l'ACI de façon qu'il soit plus conforme aux accords de commerce international

récents du Canada, dont l'Accord économique et commercial global Canada-Union européenne et le Partenariat transpacifique.

Le ministre Bains, qui a comparu devant le comité avant l'échéance annoncée du 30 mars 2016 pour le renouvellement de l'ACI, croyait qu'il serait possible de respecter cette échéance. En outre, il était certain que le nouvel ACI serait fondé sur la méthode de la liste négative et qu'il comprendrait des dispositions améliorées sur les marchés publics et la coopération réglementaire.

Certains témoins ayant comparu après l'échéance du 30 mars 2016 ont fait remarquer qu'aucune annonce n'avait été faite au sujet d'un ACI renouvelé. De plus, rappelant au comité que l'ACI exigeait l'assentiment de toutes les parties, certains témoins ont dit douter que le nouvel ACI soit très différent de celui en vigueur; avec un si grand nombre de parties, il peut être difficile d'atteindre le consensus. À titre d'exemple, la Chambre de commerce du Canada a cité les négociations de l'ACI de 2009, où l'on n'avait pu inclure à l'accord un nouveau chapitre sur l'énergie parce qu'une des parties s'y opposait.

Eugene Beaulieu, qui comparait à titre personnel, a déclaré que les provinces et les territoires n'avaient aucun intérêt politique à améliorer l'ACI. Certains témoins étaient d'avis que, dans certains cas, les barrières au commerce intérieur sont avantageuses pour les provinces et les territoires : d'un point de vue financier, par exemple avec les revenus que génèrent les taxes sur les ventes des régies des alcools, et d'un point de vue politique, par exemple quand les barrières aident les entreprises locales à croître. D'autres témoins étaient d'avis que les barrières au commerce intérieur sont des conséquences non voulues, du fait que les provinces et les territoires élaborent leurs règles séparément.

Le représentant de l'Île-du-Prince-Édouard, qui a comparu devant le comité après le 30 mars 2016, a dit ne pas douter qu'un ACI renouvelé serait annoncé, tout en soulignant que les réalités politiques pouvaient retarder la publication d'une telle annonce. Par exemple, la tenue récente d'élections provinciales pouvait influencer sur la date d'une annonce.

M^{me} Todgham Cherniak a déclaré qu'en 2009, dans l'affaire *Northrop Grumman Overseas Services Corporation c. Canada (Procureur général)*, la Cour suprême du Canada a statué que l'ACI était un accord politique entre les provinces et les territoires, et qu'il n'avait donc aucune force exécutoire.

5. Autres accords de commerce intérieur

Outre l'ACI, les témoins ont cité plusieurs autres accords de commerce intérieur au Canada, dont l'Accord Ontario-Québec sur la mobilité de la main-d'œuvre, l'Accord Ontario-Québec sur le commerce et la coopération, l'Accord de partenariat Nouveau-Brunswick-Nouvelle-Écosse sur la réglementation et l'économie, l'Entente sur les marchés publics de l'Atlantique, l'Accord provisoire sur le commerce intérieur des produits agricoles et des produits alimentaires, l'Accord sur le commerce, l'investissement et la mobilité de la main-d'œuvre ainsi que le New West Partnership Trade Agreement.

Dylan Jones, qui comparaisait à titre personnel, a expliqué que l'Accord sur le commerce, l'investissement et la mobilité de la main-d'œuvre conclu entre la Colombie-Britannique et l'Alberta comprend maintenant aussi la Saskatchewan, raison pour laquelle il s'appelle maintenant le New West Partnership Trade Agreement. Divers témoins ont mentionné que le Manitoba avait récemment changé de gouvernement, et qu'il était donc probable qu'il se joigne au New West Partnership Trade Agreement.

Plusieurs témoins ont fait valoir que le New West Partnership Trade Agreement avait fait davantage que l'ACI pour réduire les barrières au commerce intérieur. Par exemple, M. Kukucha a dit que l'ACI reposait sur des priorités « défensives », qui protègent les intérêts sectoriels, plutôt que sur des priorités « offensives », qui visent les nouveaux marchés. Selon lui, l'ACI n'est pas tant une affaire de priorités offensives qu'une façon d'élaborer et de préciser les règles du commerce intérieur au Canada. Il estime d'ailleurs que la plupart des autres accords de commerce régionaux au pays sont aussi basés sur des priorités défensives, mais a expliqué que le New West Partnership Trade Agreement avait été négocié sur la base de priorités plus offensives, notamment grâce à l'approche de la liste négative.

La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante a trouvé que le mécanisme de résolution des différends prévu dans le New West Partnership Trade Agreement était supérieur à celui de l'ACI, alors qu'International Trade Policy Consultants, Inc. trouvait que l'harmonisation de l'enregistrement des entreprises prévue par le New West Partnership Trade Agreement représentait une amélioration des dispositions pertinentes de l'ACI. Jon R. Johnson, comparaisant à titre personnel, trouvait que la reconnaissance réciproque était plus solide dans le New West Partnership Trade Agreement que dans l'ACI; selon l'approche de la reconnaissance réciproque, une personne, un bien, un service ou un investissement qui est conforme à une norme ou à une mesure normalisée dans une province ou un territoire serait réputé être conforme à ces normes ou mesures dans une autre province ou un autre territoire sans qu'il soit nécessaire de modifier, tester, obtenir une certification, renommer ou entreprendre d'autres mesures d'évaluation.

Toutefois, d'autres témoins avaient des réserves sur le New West Partnership Trade Agreement. La Chambre de Calgary a dit que certaines entreprises n'avaient pas enregistré les progrès que laissait entrevoir l'accord à sa signature et M. Moore a fait remarquer que le gouvernement de l'Alberta ne semblait plus s'y intéresser.

B. Les effets possibles de l'abaissement des barrières au commerce intérieur

Les témoins parlent des effets possibles de l'abaissement des barrières au commerce intérieur sur ce qui suit : la croissance économique et le commerce et l'investissement internationaux; les consommateurs et les travailleurs; le secteur des boissons alcoolisées et les recettes qu'en retirent les gouvernements; la protection des consommateurs, la santé et la sécurité.

1. La croissance économique et le commerce et l'investissement internationaux

Un certain nombre de témoins parlent de l'effet des barrières au commerce intérieur sur la croissance économique du Canada et sur le commerce et l'investissement internationaux. La

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante et le Conseil canadien du commerce de détail sont d'avis que ces barrières abaissent le potentiel de croissance de l'économie en faisant diminuer la productivité des entreprises. Le Conseil canadien des affaires appuie le point de vue de M. Moore, qui a expliqué que les barrières au commerce intérieur limitent la capacité de croissance des entreprises; il émet l'hypothèse que les restrictions qui pèsent sur la croissance expliquent pourquoi aucune autre entreprise canadienne n'a connu une réussite semblable à celle de BlackBerry. Comme l'abaissement des barrières au commerce intérieur peut avoir un effet positif sur la croissance économique, la Chambre de commerce de Calgary voit là une forme de mesure de stimulation particulièrement utile lorsque les autres formes de stimulation ne sont pas possibles ou ont cessé d'avoir un effet. Elle souligne aussi que, si les entreprises pouvaient dépenser moins d'argent pour se conformer à une réglementation qui varie entre les provinces et les territoires, elles pourraient investir davantage et donc prétendre à une plus forte croissance.

Plusieurs témoins avancent que l'abaissement des barrières au commerce intérieur renforcerait la croissance de la productivité et rendrait donc les entreprises canadiennes plus concurrentielles au niveau international, ce qui se traduirait par une augmentation des exportations. Par exemple, le Conseil canadien des affaires soutient que, si les barrières au commerce intérieur étaient moins importantes et plus rares, il serait plus facile pour les entreprises de prendre de l'expansion, et les grandes entreprises seraient plus portées à exporter leurs produits; ainsi, l'abaissement de ces barrières aurait un effet favorable sur les exportations du Canada. M. Jones juge important d'augmenter les exportations à la faveur d'une réduction des barrières au commerce intérieur, car les autres moyens de stimuler la croissance économique, notamment par l'endettement des ménages et des pouvoirs publics, atteignent leur limite. Les exportations sont un autre moyen d'assurer la croissance.

L'Association des vignerons du Canada affirme que les gouvernements devraient atténuer les barrières au commerce intérieur des produits alcoolisés, de sorte que les établissements vinicoles du Canada puissent croître et affronter la concurrence des producteurs américains, qui n'ont pas les mêmes barrières à surmonter. De la même façon, la Fédération canadienne de l'agriculture fait observer que les barrières au commerce intérieur qui pèsent sur le secteur ovin non seulement freinent la croissance de ce secteur, mais facilitent aussi l'importation d'agneau de l'étranger, puisque les éleveurs canadiens sont moins concurrentiels.

Faisant remarquer que la diminution des barrières peut se traduire par une augmentation du commerce intérieur, l'Atlantic Institute for Market Studies cite un rapport de la Nova Scotia Commission on Building Our New Economy, couramment appelé le rapport Ivany. Selon ce rapport, le commerce intérieur ou international est pour la Nouvelle-Écosse un moyen de surmonter les barrières à la croissance économique que sont l'exode de la population, la hausse des impôts, l'augmentation de la dette, le vieillissement démographique, l'exode rural, la dégradation des infrastructures, le déplacement des investissements à l'étranger, la baisse de la productivité et des services d'éducation qui ne sont pas à la hauteur.

Des témoins signalent que les barrières au commerce intérieur nuisent non seulement au commerce international du Canada, mais aussi à l'investissement international au Canada.

AdvantageBC et un responsable de l'Agence canadienne d'inspection des aliments font remarquer que ces barrières rendent le Canada moins attrayant comme destination de l'investissement international. Ainsi, AdvantageBC donne l'exemple du régime de passeport pour les valeurs mobilières canadiennes, qui, à son avis, est complexe et décourage l'investissement international dans les titres canadiens.

Un certain nombre de témoins proposent des estimations de l'effet positif que l'élimination de toutes les barrières au commerce intérieur pourrait avoir sur le PIB du Canada; elles varient entre 0,05 et 7 % du PIB, ou entre 1 milliard et 130 milliards de dollars. Le Centre canadien de politiques alternatives se demande si la plus basse de ces estimations n'est pas trop élevée, puisque les barrières sont moins importantes qu'au moment où les estimations ont été calculées. Le Congrès du travail du Canada est d'accord et signale que des progrès importants ont été accomplis dans la reconnaissance des certifications professionnelles acquises à l'extérieur de la province ou du territoire, par exemple grâce au programme Sceau rouge.

M. Beaulieu soutient que, même si les effets des barrières au commerce intérieur sont difficiles à mesurer, cela ne veut pas dire que ces barrières n'existent pas : les enquêtes auprès des entreprises confirment leur présence et toutes les estimations montrent que leur suppression serait bénéfique.

Le représentant du gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard avance que la fourchette très large des estimations des effets positifs sur le PIB de l'abaissement des barrières tient au fait que les hypothèses de départ sont elles-mêmes très variables. Il ajoute que l'augmentation du PIB découlant de cette action n'est pas forcément toujours le meilleur moyen de mesurer ses effets bénéfiques sur l'économie. En effet, la réduction des barrières peut entraîner des coûts, si bien que les études qui présentent seulement l'augmentation estimative du PIB sont peut-être des analyses incomplètes de l'effet global sur l'économie.

Jack Mintz, qui témoigne à titre personnel, est d'avis que les estimations basses des effets sur le PIB de l'abaissement des barrières au commerce intérieur omettent souvent de tenir compte de certaines caractéristiques de l'économie canadienne, comme la présence de secteurs non concurrentiels. Selon lui, la prise en compte de ces éléments peut faire augmenter l'impact estimatif. Le Congrès du travail du Canada a trouvé que certaines estimations de l'effet sur le PIB reposent sur des hypothèses peu réalistes qui poussent les estimations à la hausse. D'après lui, ces hypothèses comprennent notamment un niveau statique de l'emploi et des taux de croissance identiques pour la valeur des importations et des exportations.

L'Institut C.D. Howe croit que certaines estimations du coût des barrières au commerce intérieur ne mesurent pas nécessairement l'augmentation du PIB qui résulterait de l'abaissement de ces barrières, mais plutôt les coûts qu'entraîne l'obligation de se conformer aux règlements et tous les autres coûts. Il ajoute que ces estimations ne tiennent pas compte du coût pour l'économie de la décision d'entreprises de s'abstenir d'une activité parce que les coûts sont trop élevés ou de l'avantage pour l'économie d'une petite entreprise, moins touchée par les barrières au commerce intérieur, qui peut croître, voire accéder aux marchés étrangers.

Plusieurs témoins se reportent à une étude selon laquelle l'élimination de toutes les barrières au commerce intérieur ferait augmenter le PIB du Canada de 50 à 130 milliards de dollars. L'auteur de cette étude, Trevor Tombe, comparaît devant le comité à titre personnel. Il explique que les méthodes employées pour calculer ces montants sont à l'avant-garde de la recherche sur le commerce international. M. Beaulieu fait remarquer qu'une meilleure disponibilité des données au niveau des entreprises rend possible l'application de ces méthodes et permet aux chercheurs de faire des hypothèses plus réalistes. M. Tombe explique que, même si les avantages de la réduction des barrières au commerce intérieur sont souvent non observables, ils peuvent être estimés grâce à une comparaison entre la valeur actuelle du commerce intérieur et celle qui se concrétiserait selon certaines hypothèses relatives au comportement des entreprises et des particuliers en l'absence de ces barrières.

M. Tombe a constaté que les coûts des barrières commerciales sont plus élevés pour les provinces plus petites ou plus pauvres. Son analyse n'a pas porté sur les territoires du Canada. Il précise également que la suppression des barrières dans des secteurs qui produisent des intrants pour d'autres secteurs aurait, toutes choses égales par ailleurs, les effets les plus importants sur le PIB. Par conséquent, la suppression des barrières dans les secteurs de l'agriculture et des mines, de l'alimentation, des textiles, des finances et du commerce de gros et de détail, entraînerait la plus forte hausse du PIB. M. Beaulieu fait remarquer que la méthodologie de M. Tombe diffère de celle qui a servi au calcul des estimations contenues dans le rapport de la Commission Macdonald, en 1984, qui détaillait ces barrières et en estimait le coût pour l'économie.

2. Les consommateurs et les travailleurs

Des témoins font remarquer que l'atténuation des barrières au commerce intérieur donnerait plus de choix aux consommateurs, qui auraient plus facilement accès aux produits provenant de tout le Canada. AdvantageBC et la Chambre de commerce de Calgary avancent l'idée que les consommateurs profiteraient également de meilleurs prix.

Le Bureau canadien de soudage et la Chambre de commerce de Calgary font remarquer que les barrières au commerce intérieur qui entravent la circulation des travailleurs entre les provinces et les territoires peuvent exacerber les pénuries de main-d'œuvre, parce qu'il devient plus difficile pour les travailleurs d'occuper les postes vacants un peu partout au Canada.

L'Institut C.D. Howe explique au comité qu'une plus grande mobilité de la main-d'œuvre au Canada, grâce à des barrières moins importantes au commerce intérieur, donnerait aux travailleurs une plus grande sécurité économique, car le bassin des emplois qu'ils pourraient postuler serait plus important, et ils auraient donc plus de chance de trouver du travail. Un représentant d'Emploi et Développement social Canada fait remarquer qu'une plus grande mobilité facilite la redistribution des travailleurs depuis les régions où la demande est faible vers celles où il y a des débouchés.

Le Conseil canadien du commerce de détail soutient que les entreprises qui doivent dépenser moins pour se conformer aux règlements sont en mesure de consacrer plus d'argent à

l'embauche de travailleurs. De la même façon, l'Atlantic Institute for Market Studies estime que l'abaissement des barrières au commerce intérieur a notamment pour effet de faire augmenter l'emploi.

3. Le secteur des boissons alcoolisées et les recettes que le gouvernement en retire

Un certain nombre de témoins font porter sur les boissons alcoolisées leurs observations sur les barrières au commerce intérieur. Dan Albas, qui a témoigné à titre personnel, prévoit que la loi néo-écossaise visant à libéraliser le commerce des boissons alcoolisées et à autoriser les livraisons directes au consommateur non seulement stimulera la production de vin dans la province, mais fera aussi augmenter le tourisme. L'Association des vignerons du Canada et Tinhorn Creek Vineyards s'entendent pour dire qu'une réduction des barrières ferait augmenter le tourisme dans les régions viticoles et permettrait aux établissements vinicoles de réaliser de meilleures ventes et de fidéliser leur clientèle. Tinhorn Creek Vineyards estime que l'autorisation des expéditions directes aux consommateurs encouragera les établissements vinicoles à expédier leurs produits au Canada plutôt qu'à l'étranger.

L'Association des vignerons du Canada dit que, en l'absence de modifications de la politique fiscale, les provinces et territoires qui autorisent les livraisons directes de boissons alcoolisées aux consommateurs voient leurs revenus diminuer parce que certains achats de ces boissons ne seront plus faits par l'entremise des sociétés des alcools provinciales ou territoriales.

Par ailleurs, le Vintage Law Group fait remarquer que le Manitoba a éliminé les barrières à l'importation directe de boissons alcoolisées et que les revenus de la province provenant de ces boissons ont progressé à un rythme au moins aussi soutenu que dans les autres provinces et territoires. Il ne s'étonne pas de ces résultats. Aux États-Unis, en effet, où les livraisons directes de vin aux consommateurs sont en grande partie légalisées, ces livraisons ne représentent que 2 % de la valeur totale des ventes de vin. Le groupe ajoute que, au Canada, 90 % du vin est consommé dans les 48 heures suivant son achat; comme les délais de livraison sont souvent supérieurs à 48 heures, la plupart des achats ne se feraient pas avec livraison directe aux consommateurs. De plus, Tinhorn Creek Vineyards fait valoir que les livraisons directes aux consommateurs pourraient susciter plus d'enthousiasme pour le vin et faire augmenter le volume des vins achetés aux sociétés provinciales et territoriales des alcools, ce qui pousserait à la hausse les revenus des pouvoirs publics.

4. La protection du consommateur, la santé et la sécurité

Plusieurs témoins lancent une mise en garde : lorsque les barrières au commerce intérieur prennent la forme de règlements provinciaux et territoriaux différents, le fait de les abaisser pourrait nuire à la protection du consommateur, à la santé et à la sécurité. Le Centre canadien de politiques alternatives et le Congrès du travail du Canada soulignent que le fait d'exiger des gouvernements qu'ils montrent que les nouveaux règlements ne restreignent pas indûment le commerce les découragerait de prendre des règlements dans l'intérêt public, par exemple en imposant de nouvelles restrictions à l'utilisation des néonicotinoïdes, ou la teneur en gras trans ou en sucre des aliments.

Le Centre canadien des politiques alternatives affirme que le fait d'obliger les gouvernements à justifier les nouveaux règlements dans le contexte des restrictions au commerce inciterait les provinces et les territoires à harmoniser leurs normes au plus bas niveau. De la même façon, Environnement et Changement climatique Canada estime que toute approche visant à réduire les barrières au commerce intérieur devrait éviter d'encourager le nivellement par le bas dans les normes réglementaires harmonisées.

Le représentant de l'Agence canadienne d'inspection des aliments dit au comité qu'il pourrait y avoir un compromis entre l'abaissement des barrières, par exemple en révisant à la baisse les normes fédérales sur la production des viandes, et une réglementation efficace qui inspire confiance aux consommateurs.

Le Congrès du travail du Canada estime que les accords sur le commerce intérieur et international peuvent être avantageux pour les grandes entreprises, mais qu'ils protègent rarement les travailleurs ou l'environnement. Il ajoute que les accords sur le commerce intérieur risquent de limiter la capacité des administrations municipales et provinciales d'utiliser les politiques sur les marchés publics pour promouvoir l'intendance environnementale et le développement économique au niveau local.

Produits de santé consommateurs du Canada explique que les barrières au commerce intérieur relatives à l'approbation et à la vente de produits de santé pour les consommateurs risquent de faire augmenter les coûts des soins de santé pour les gouvernements provinciaux, territoriaux et fédéral. L'organisme soutient que, en compliquant l'accès aux médicaments nécessaires, ces barrières peuvent compromettre les résultats en matière de santé et donc faire augmenter le recours à d'autres services de santé.

C. Les barrières au commerce intérieur qui subsistent

Les témoins parlent non seulement des avantages de l'élimination des barrières au commerce intérieur, mais aussi des barrières existantes qui entravent le commerce au Canada. Plusieurs témoins signalent que le gouvernement fédéral a commandé à Ernst & Young un index des barrières au commerce intérieur au Canada; cet index doit être terminé d'ici la fin de 2016.

Des témoins parlent de barrières précises et attirent l'attention, plus particulièrement, sur les suivantes : le chevauchement des règlements et le manque d'uniformité dans les lois et règlements; la réglementation du camionnage et d'autres modes de transport; la réglementation environnementale; la réglementation des produits agricoles et alimentaires; les lois sur l'importation de boissons alcoolisées; la réglementation des médicaments; la mobilité de la main-d'œuvre et l'emploi; la réglementation en matière de finances et d'assurance; les approvisionnements; les subventions aux Premières Nations.

1. Le chevauchement des règlements et le manque d'uniformité dans les lois et règlements

Un certain nombre de témoins considèrent comme des barrières au commerce intérieur le chevauchement des règlements et le manque d'uniformité dans les lois et règlements des

provinces et des territoires. Ils estiment que ce chevauchement et manque d'uniformité font augmenter les coûts des entreprises qui sont actives dans plusieurs provinces ou territoires, puisqu'elles doivent comprendre les réglementations diverses et différentes, et s'y conformer.

Par exemple, la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante et l'Institut C.D. Howe mentionnent le système d'enregistrement des entreprises au Canada. Il arrive souvent qu'elles doivent s'enregistrer dans chaque province ou territoire où elles sont actives. À leur avis, cette approche entraîne des coûts supplémentaires inutiles pour les entreprises dont les activités s'étendent à plus d'une province ou d'un territoire. L'Institut C.D. Howe fait remarquer que seuls le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse ont une reconnaissance réciproque de l'enregistrement des entreprises, de sorte qu'une entreprise enregistrée dans l'une des provinces n'a pas à s'enregistrer dans l'autre. M. Albas décrit la situation d'une entreprise de la Colombie-Britannique qui fait venir des camions achetés au Québec : elle doit, pour traverser le territoire canadien, obtenir des rapports techniques des provinces et territoires de transit.

Les témoins donnent au comité plusieurs exemples de règlements qui diffèrent selon les provinces et territoires. Ainsi, le Conseil du patronat du Québec cite les différences dans les taxes de vente entre les administrations comme exemple de lois variables qui deviennent des barrières au commerce intérieur. M. Jones explique que, même si les provinces signataires du *New West Partnership Trade Agreement* ont harmonisé dans une grande mesure les domaines où on peut prendre des règlements, la responsabilité d'établir les règlements a souvent été donnée aux organismes de réglementation ou ministres des provinces ou territoires, qui peuvent appliquer les règlements de façon indépendante de l'approche de leurs homologues d'autres administrations. Il conclut donc que, souvent, le manque d'uniformité des règlements ne découle pas de lois divergentes, mais d'une prise de décisions indépendante par les organismes de réglementation et les ministres des provinces et territoires.

Des témoins font remarquer que, s'ils s'appliquent dans toutes les administrations, les règlements fédéraux ne peuvent constituer des barrières parce qu'ils ne manquent pas d'uniformité. Voilà pourquoi, l'Association canadienne des télécommunications sans fil propose que le gouvernement fédéral demeure la seule entité chargée de réglementer les télécommunications dans tout le Canada pour que les provinces et les territoires ne puissent pas prendre des règlements divergents. D'autre part, par exemple...

2. La réglementation du camionnage et d'autres modes de transport

Comparaissant devant le comité, les International Trade Policy Consultants, Inc. parlent d'un assemblage hétéroclite de règlements sur le camionnage dans les provinces et territoires. Des témoins de différentes associations de camionnage expliquent que certaines barrières au commerce intérieur dans leur secteur d'activité sont la conséquence de la déréglementation du secteur, en 1988, et de l'adoption par les provinces et les territoires du *Code national de sécurité*. D'après les témoins, le Code contient des dispositions exécutoires sur les heures de service des conducteurs, les exigences médicales pour les chauffeurs, les cotes de sécurité des transporteurs et les rondes de sécurité. Les témoins ajoutent que, même si toutes les provinces et tous les territoires ont adopté le Code, son interprétation et sa mise en œuvre varient d'une

province ou d'un territoire à l'autre. La British Columbia Trucking Association ajoute que les municipalités ont aussi des règlements différents sur les transports.

Pour donner un exemple des barrières au commerce intérieur qui peuvent découler d'une application variable du *Code national de sécurité*, la British Columbia Trucking Association signale que, exception faite de l'Alberta, l'ensemble des provinces et des territoires ont adopté une nouvelle norme sur les heures de conduite. Elle ajoute que toutes les provinces et tous les territoires, sauf l'Alberta, autorisent l'utilisation d'une barre à cliquet pour assujettir les chargements, et que les exigences relatives aux rondes de sécurité pour les autocars et les périodes d'inspection des véhicules diffèrent en Colombie-Britannique et en Alberta. Elle a constaté que certaines configurations de camion pouvaient être acceptées seulement le soir en Colombie-Britannique et seulement le jour en Alberta, si bien que les conducteurs doivent parfois attendre plusieurs heures avant de passer d'une province à l'autre. L'Alberta Motor Transport Association explique que cette différence entre les deux provinces s'explique par les conditions dangereuses sur les routes qui vont vers Fort McMurray. La British Columbia Trucking Association fait également observer que, en Ontario et au Québec, la vitesse des camions doit être bloquée à 105 kilomètres-heure. Elle dit également que certaines configurations de camion nécessitent des voitures pilotes, dont le nombre exigé varie d'une administration à l'autre.

La Chambre de commerce de Calgary donne l'exemple de Bison Transport, qui dépense des millions de dollars pour se conformer aux règlements, ce qui limite les fonds réinvestis pour produire des biens et services. Elle soutient que, lorsque les prix des ressources étaient élevés, Bison Transport acheminait de lourds chargements des provinces de l'Est vers celles de l'Ouest; toutefois, des règlements variables sur l'arrimage des charges et la fréquence d'expédition des charges faisaient augmenter les coûts et ralentir le transport des produits vers le secteur des ressources.

L'Alberta Motor Transport Association et l'Alliance canadienne du camionnage craignent que les innovations en matière de sécurité, notamment les enregistreurs électroniques qui consignent automatiquement l'activité des chauffeurs, puissent être adoptées dans certaines administrations, mais non dans d'autres, ce qui ferait apparaître de nouvelles barrières au commerce intérieur.

Plusieurs témoins font remarquer que les règlements sur le poids et les dimensions des camions varient entre les provinces et territoires. La British Columbia Trucking Association et l'Alberta Motor Transport Association expliquent que toutes les provinces et tous les territoires ont adhéré à un protocole d'entente sur le poids et les dimensions des camions et qu'un véhicule qui répond aux normes de ce protocole peut circuler partout au Canada. Elles ajoutent toutefois qu'il peut arriver que des provinces et territoires permettent chez eux des configurations de camion qui ne sont peut-être pas autorisées ailleurs. L'Alliance canadienne du camionnage signale une de ces différences de normes de poids et de dimensions entre les administrations : la disposition des essieux. De plus, M. Tombe fait remarquer qu'un dispositif d'attelage utilisé par les autocars Greyhound pour remorquer un transporteur de matériel ne peut être utilisé dans la totalité des provinces et territoires.

Des témoins mentionnent également plusieurs accessoires sur les camions ou technologies qui servent à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ils sont autorisés dans certaines administrations, mais pas toutes. Ils signalent par exemple une nouvelle génération de pneus uniques à bande large qui accroissent le rendement du carburant. Les pneus doubles sont remplacés par un pneu unique. Des témoins disent que, même si ces pneus sont acceptés partout sauf au Québec, en Ontario et au Manitoba, les camions qui les utilisent doivent réduire leur charge. L'Alberta Motor Transport Association croit que, même si les responsables de la réglementation de l'Alberta prétendent que des poids plus lourds sur ces pneus abîment le revêtement des routes, ces dommages sont mineurs, et ils sont compensés par des frais réduits pour les entreprises et une diminution des émissions de gaz à effet de serre. La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante précise que, à cause des différences dans la réglementation des dimensions des pneus, il faut changer les pneus des camions lorsqu'ils passent d'une province ou d'un territoire à un autre.

L'Alberta Motor Transport Association et l'Alliance canadienne du camionnage font remarquer que certains camions ont des réservoirs pour le gaz naturel, ce qui les rend plus économes en énergie, mais ces réservoirs sont plus lourds que les autres. Dans toutes les administrations sauf la Colombie-Britannique, les camions doivent transporter des chargements moins lourds pour compenser le poids supplémentaire du réservoir de carburant.

Des témoins font état du fait que d'autres technologies conçues pour améliorer le rendement énergétique n'ont pas encore été adoptées dans la totalité des provinces et territoires. Ces technologies comprennent les rétreints – dispositif placé à l'arrière d'une remorque pour en améliorer l'aérodynamisme – et la technologie des essieux 6 x 2, technologie avec laquelle, selon la charge transportée, l'essieu peut toucher le sol.

La British Columbia Trucking Alliance explique que les entreprises de camionnage dont les véhicules circulent dans plus d'une province ou d'un territoire doivent payer des taxes variables sur les intrants. Elle donne comme exemple les taxes sur les véhicules qui circulent dans plusieurs administrations : les taxes sur les achats de véhicule sont réparties au prorata entre les administrations en fonction de la distance parcourue dans chacune. L'Alliance ajoute que l'application des taxes sur ces véhicules entraîne des injustices, puisque les taux de remboursement pour les parties inutilisées des taxes dépendent du lieu de résidence de l'acheteur.

De la même façon, un mémoire que la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante a remis au comité souligne l'exaspération de l'un de ses membres, une entreprise de camionnage, devant les règlements sur les permis qui diffèrent dans les diverses provinces et les divers territoires et tout au long de l'année, ce qui peut donner lieu à des difficultés administratives et entraîner un manque d'efficacité. Le mémoire parle aussi d'un autre membre – encore une entreprise de camionnage – qui a formulé une plainte au sujet de l'obligation d'obtenir des permis de taxe sur les carburants et de l'enregistrement au prorata pour les déplacements entre plusieurs administrations au Canada. Ces exigences n'existent pas pour les déplacements à l'intérieur d'une seule province ou d'un seul territoire.

La Fédération canadienne de l'agriculture dit que la réglementation des transports a aussi un impact sur les agriculteurs, car les exigences varient d'une administration à l'autre relativement aux plaques d'immatriculation agricoles, au poids par essieu et à la hauteur des chargements. Elle explique aussi que les agriculteurs qui n'expédient que rarement des produits dans une autre province ou un autre territoire risquent de contrevenir aux règlements parce qu'ils ne les connaissent pas.

3. La réglementation environnementale

Le représentant d'Environnement et Changement climatique Canada explique au comité que la réglementation environnementale diffère entre les provinces et territoires, ce qui peut entraîner des coûts supplémentaires pour les entreprises. Il parle par exemple des exigences variables relatives à l'élimination des déchets.

Le Conseil canadien du commerce de détail dit qu'il existe au Canada plus d'une centaine de programmes de recyclage obligatoires auxquels doivent se conformer les détaillants qui sont présents dans plusieurs provinces et territoires. À propos du programme de consigne des contenants de boisson, il énumère une série de différences : le montant remboursé aux consommateurs, les frais additionnels, les frais de recyclage inscrits comme un élément distinct sur les reçus remis aux consommateurs et les structures hiérarchiques liées à la taxe sur les produits et services et la taxe de vente harmonisée applicables aux contenants.

Le Conseil du patronat du Québec estime que les différences de tarification du carbone entre les provinces et territoires sont une barrière au commerce intérieur. Le Québec et l'Ontario ont un système de plafonnement et d'échange, le Manitoba aura bientôt un système semblable, la Colombie-Britannique et l'Alberta ont une taxe sur le carbone, et les autres provinces n'ont aucune tarification. M. Johnson a fait remarquer que, en laissant les provinces et les territoires choisir leur propre approche de la lutte contre les changements climatiques, au lieu de prendre des mesures d'harmonisation, le gouvernement fédéral crée implicitement des barrières au commerce intérieur.

Le représentant d'Environnement et Changement climatique Canada souligne que la réglementation fédérale en matière d'environnement ne constitue pas une barrière au commerce intérieur; puisqu'elle s'applique uniformément dans toutes les provinces et tous les territoires, les entreprises n'ont pas à se conformer à des règlements différents.

Certains témoins sont d'avis que les obstacles que les gouvernements dressent contre la construction de pipelines sont une barrière au commerce intérieur. Le représentant d'Environnement et Changement climatique Canada fait remarquer que, étant donné que les pipelines traversent plusieurs provinces ou territoires, certaines de ces barrières sont de ressort fédéral.

4. La réglementation des produits agricoles et alimentaires

Les produits agricoles et alimentaires sont un autre domaine où des témoins soulignent que les différences entre les règlements provinciaux, territoriaux et fédéraux sont des barrières au

commerce intérieur. Par exemple, plusieurs témoins font observer que le secteur des viandes au Canada fait l'objet de règlements provinciaux ou territoriaux ou fédéraux. La réglementation fédérale vise les entreprises qui veulent faire du commerce dans plusieurs administrations au Canada et à l'étranger. La Fédération canadienne de l'agriculture signale que beaucoup de chaînes de marchés d'alimentation exigent que les normes fédérales soient respectées, même si leurs achats se font à l'intérieur d'une province ou d'un territoire. D'après certains témoins, les producteurs de viande qui souhaitent prendre de l'expansion et réaliser des ventes dans d'autres provinces, territoires ou pays doivent respecter les normes fédérales, qui entraînent souvent des coûts plus élevés que les exigences des provinces et des territoires, mais qui ne sont pas plus sûres. Toutefois, le représentant de l'Agence canadienne d'inspection des aliments soutient que les normes fédérales sont peut-être nécessaires si on veut gagner la confiance des consommateurs canadiens et étrangers.

La Fédération canadienne de l'agriculture remarque deux différences entre les règlements provinciaux ou territoriaux et fédéraux en ce qui concerne la viande : la définition de déchet et les règles sur l'assainissement. Elle dit que les têtes d'agneau sont considérées comme des déchets dans la réglementation fédérale alors que certains règlements provinciaux ou territoriaux les considèrent comme un produit utilisable. Pour ce qui est de l'assainissement, la Fédération estime que la réglementation fédérale est plus rigoureuse que les exigences des provinces et des territoires.

La Fédération canadienne de l'agriculture dit au comité que les coûts des transformateurs de viande sous réglementation fédérale sont plus importants. Pas nécessairement à cause de l'investissement initial à consentir pour s'y conformer, mais plutôt parce que les règlements changent fréquemment; les entreprises doivent continuer d'investir pour maintenir leur conformité.

Des témoins abordent aussi plusieurs autres barrières au commerce intérieur qui tiennent aux différences dans la réglementation des provinces et territoires sur les produits agricoles et alimentaires. La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante et la Chambre de commerce du Canada évoquent diverses normes sur la taille des contenants de lait et de crème de lait, le représentant de l'Agence canadienne d'inspection des aliments mentionne la diversité des normes sur la composition du yaourt dans les provinces et territoires, de même que des normes provinciales, territoriales et fédérales sur le sirop d'érable, tandis qu'un représentant d'Agriculture et Agroalimentaire Canada fait remarquer que les normes sur les aliments biologiques varient selon la province ou le territoire. Le Conseil canadien du commerce de détail signale que les produits non pasteurisés du Québec ne peuvent pas être expédiés à l'extérieur de la province.

Un certain nombre de témoins traitent de la question des régimes canadiens de gestion de l'offre. La Fédération canadienne de l'agriculture et le représentant d'Agriculture et Agroalimentaire Canada avancent que ces régimes ne constituent pas une barrière au commerce intérieur parce qu'ils limitent la production au lieu d'entraver le commerce. Du reste, ce sont des régimes nationaux. Cela dit, le représentant d'Agriculture et Agroalimentaire Canada admet qu'il existe des barrières au commerce intérieur dans les lois qui établissent ces

régimes. Elle cite la *Loi sur la mise en marché des produits agricoles*, qui régit la gestion de l'offre au Québec; elle prévoit une mesure qui limite le commerce du poulet entre le Nouveau-Brunswick et le Québec. M. Johnson affirme que, tout comme les lois provinciales et territoriales régissant le commerce intérieur des boissons alcoolisées, les régimes de gestion de l'offre reposent sur des lois fédérales, soulignant par exemple que la *Loi sur la Commission canadienne du lait* permet de créer des régimes de quotas laitiers dans les provinces et territoires.

5. Les lois sur les boissons alcoolisées

Plusieurs témoins décrivent les barrières au commerce intérieur des boissons alcoolisées. Ils font observer que, même si la *Loi modifiant la Loi sur l'importation des boissons enivrantes (importation interprovinciale de vin pour usage personnel)*, de 2012, et la *Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en œuvre d'autres mesures*, de 2014, ont levé des restrictions fédérales sur le commerce intérieur des boissons alcoolisées, les provinces et territoires limitent toujours la quantité de ces produits qui peuvent légalement passer d'une province ou d'un territoire à l'autre.

M. Johnson et l'Institut C.D. Howe affirment que, même si elles sont le résultat de lois provinciales ou territoriales, les restrictions qui pèsent sur le commerce intérieur des boissons alcoolisées sont en partie attribuables au gouvernement fédéral, puisque les lois provinciales et territoriales dépendent souvent de lois fédérales. Ils disent notamment au comité que la *Loi sur l'importation des boissons enivrantes* permet l'imposition de restrictions provinciales et territoriales à l'importation de boissons alcoolisées.

L'Association des vignerons du Canada explique que seuls la Colombie-Britannique, le Manitoba et la Nouvelle-Écosse permettent les expéditions directes de vin aux consommateurs entre provinces et territoires. Plusieurs témoins précisent que l'interdiction de ces livraisons directes dans certaines provinces et certains territoires fait que les petits établissements vinicoles du Canada ont moins de circuits de vente. Le représentant du gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard fait valoir que certaines sociétés des alcools peuvent autoriser les commandes électroniques qui permettent aux consommateurs de commander en ligne des produits qui ne se trouvent pas dans les magasins, mais l'Association des vignerons du Canada ajoute que les sociétés provinciales et territoriales des alcools appliquent souvent une majoration importante des prix, y compris pour les commandes en ligne. En Ontario, par exemple, cette majoration est de 66 %.

M. Moore donne l'exemple de Garrison Brewing, brasserie néo-écossaise qui voulait prendre de l'expansion du côté de Terre-Neuve-et-Labrador. Mais le gouvernement de cette province impose sur les bouteilles des normes différentes de celle à laquelle la brasserie se conforme pour vendre dans d'autres administrations. Selon lui, si Garrison Brewing voulait vendre ses produits à Terre-Neuve-et-Labrador, elle devrait établir un système de production distinct (bouteilles plus petites) pour cette province. Au lieu de faire cet investissement, Garrison Brewing a plutôt décidé de vendre ses produits aux États-Unis.

6. La réglementation des médicaments

Produits de santé consommateurs du Canada explique que, comme dans le cas des produits alimentaires, certains éléments de la réglementation des médicaments sont partagés entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux. Il apprend au comité que, pour transformer un médicament d'ordonnance en médicament en vente libre, il faut obtenir une approbation au niveau libéral et aussi, au moins une fois, au niveau provincial ou territorial. Donnant l'exemple de la naloxone, médicament qui annule les effets d'une surdose d'opiacé, il dit que, même si le gouvernement fédéral a terminé en mars 2016 le processus visant à mettre ce médicament en vente libre, huit des 10 provinces n'avaient toujours pas donné leur approbation en mai 2016.

7. La mobilité de la main-d'œuvre et l'emploi

La mobilité de la main-d'œuvre est un autre aspect, comme le font valoir plusieurs témoins, qui est touché par les différences des normes provinciales et territoriales. Le ministre Bains et le Centre canadien de politiques alternatives font remarquer que la modification apportée en 2009 à l'ACI prévoit la reconnaissance réciproque des certifications professionnelles, mais ils ajoutent que cette exigence n'est toujours pas entièrement respectée. Le Bureau canadien de soudage fait remarquer que, en dépit de l'ACI, une entrave qui gêne toujours la mobilité de la main-d'œuvre est le fait que la définition de certains métiers varie entre les provinces et les territoires. Il explique que le soudage, selon la province ou le territoire, est soit un métier reconnu, soit un métier reconnu à accréditation obligatoire, soit un métier assorti d'aucune désignation particulière.

Le représentant d'Emploi et Développement social Canada précise qu'il existe actuellement 44 exceptions à la reconnaissance réciproque de professions dont les membres ont une accréditation, aux termes du chapitre 7 de l'ACI; ces exceptions portent sur 14 professions. Il ajoute que le chapitre 7 ne prévoit pas la reconnaissance réciproque des apprentis. Par conséquent, un apprenti qui amorce sa formation dans une province ou un territoire risque d'avoir du mal à achever cette formation ailleurs. De plus, les programmes de formation en apprentissage diffèrent d'une administration à l'autre.

Le Bureau canadien du soudage note que les différences dans les règlements sur la formation constituent une entrave à la mobilité de la main-d'œuvre. Selon lui, des provinces et territoires exigent 1 200 heures de formation en emploi, par exemple, alors que d'autres en exigent 1 500. M. Tombe fait remarquer qu'il arrive souvent que des apprentis ne puissent terminer dans une administration donnée la formation amorcée dans une autre.

M. Kukucha signale que la mobilité de la main-d'œuvre ne va toujours pas sans difficulté pour quelques professions, même si l'ACI prévoit la reconnaissance réciproque. Il signale notamment les avocats, les professionnels de la santé, les hygiénistes dentaires et les infirmières auxiliaires autorisées. M. Jones soutient que d'autres témoignages présentés au comité ont exagéré l'ampleur des barrières qui subsistent à la mobilité de la main-d'œuvre.

Des témoins présentent leur opinion sur les normes de travail et de sécurité des travailleurs qui diffèrent entre les provinces et territoires. Selon eux, les normes sont souvent complexes et sèment la confusion chez les travailleurs. D'après le Bureau canadien du soudage, il peut arriver que des travailleurs ne sachent pas au juste s'ils ont besoin d'une nouvelle accréditation pour certaines compétences ou s'ils ont besoin d'un recyclage dans une autre administration, et l'Association canadienne des télécommunications sans fil explique que, selon le lieu de travail où ils se trouvent, certains travailleurs, comme les grimpeurs, ne savent pas trop s'ils doivent se conformer aux règlements fédéraux, provinciaux ou territoriaux sur la sécurité. La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante signale que les différences dans les normes de sécurité entre les administrations touchent parfois même le contenu des trousseaux de premiers soins.

Le Conseil du patronat du Québec est d'avis que les différences dans le financement des retraites sont une barrière au commerce intérieur, puisqu'il coûte plus cher aux employeurs de comprendre leurs obligations diverses en la matière, tandis que le Conseil canadien des affaires pense que le Régime de retraite de la province de l'Ontario accentuera les entraves à la mobilité de la main-d'œuvre.

Le Congrès du travail du Canada fait valoir que les différences de salaire minimum entre les provinces et territoires peuvent être une barrière au commerce intérieur. Il attire l'attention sur la situation des camionneurs qui travaillent dans plusieurs provinces et territoires; ils touchent le salaire minimum le plus élevé pratiqué dans les provinces et territoires où ils conduisent. Le Conseil canadien du commerce de détail estime que les différences de salaire minimum ne devraient pas être considérées comme une barrière au commerce intérieur, à l'inverse du mode de calcul des heures supplémentaires, qui devrait en être une.

En outre, le Congrès du travail du Canada est d'avis qu'un programme québécois visant à protéger les travailleuses enceintes peut être considéré comme une barrière au commerce intérieur. Il explique comment, pour les femmes dont le travail risque de nuire à leur grossesse, le programme oblige l'employeur à leur trouver un autre travail ou à leur offrir un congé à 90 % de leur salaire. Le Conseil du patronat du Québec est d'avis que le programme n'a eu aucun effet notable sur la santé des nouveau-nés et ne justifie donc pas les coûts qu'il entraîne pour les employeurs.

8. La réglementation en matière de finances et d'assurance

Plusieurs témoins disent que les différences dans les règlements en matière de finances entre les provinces et les territoires sont une barrière au commerce et à l'investissement intérieurs. Certains d'entre eux évoquent l'absence d'un organisme unique de réglementation des marchés des capitaux au Canada. AdvantageBC a indiqué que les règlements relatifs aux assurances captives et aux assurances en général varient d'une province ou d'un territoire à l'autre et donc, qu'ils constituent des barrières au commerce intérieur. Elle souligne aussi que les heures de règlement bancaire avantagent l'est du Canada, puisqu'elles se terminent à 18 heures, heure de l'Est. Par conséquent, les entreprises de l'ouest du Canada ont moins de temps en après-midi pour recevoir des paiements.

Les International Trade Policy Consultants, Inc. et M. Mintz apprennent au comité que, pour souscrire une assurance automobile, il faut avoir un permis de conduire de la province ou du territoire où le véhicule doit être assuré. Selon eux, étant donné que les Canadiens ne peuvent détenir un permis de conduire que dans une seule administration, il devient difficile d'être propriétaire de véhicules automobiles et de les assurer dans plusieurs provinces ou territoires.

9. Les approvisionnements

Des témoins dénoncent des barrières au commerce intérieur dans les marchés publics.

M. Mintz croit que les politiques provinciales et territoriales sur les marchés publics continuent de favoriser les fournisseurs de la province ou du territoire, alors que le ministre fait valoir que les approvisionnements fédéraux sont un domaine où il y a une excellente occasion de réduire les barrières au commerce intérieur. M. Moore et l'Institut C.D. Howe expliquent que, grâce à l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne, les entreprises européennes auront un meilleur accès au marché des approvisionnements que les entreprises canadiennes dans certaines circonstances. Un représentant de Services publics et Approvisionnement Canada avance que les barrières au commerce intérieur relativement aux approvisionnements fédéraux découlent indirectement du fait que le gouvernement fédéral se conforme aux lois provinciales et territoriales.

10. Les subventions aux Premières Nations

M. Moore informe le comité que les provinces et territoires subventionnent différemment les économies des Premières Nations. Ces subventions confèrent un avantage injuste aux entreprises des Premières Nations actives dans les provinces qui accordent des subventions.

D. Mécanismes pouvant réduire les barrières au commerce intérieur

Les témoins parlent au comité des mécanismes qui réduisent – ou peuvent réduire – les barrières au commerce intérieur au Canada. Ils mentionnent en particulier certains changements qu'il serait possible d'apporter à l'ACI relativement à l'harmonisation réglementaire, à une approche de listes négatives, à la reconnaissance réciproque des normes et à des mécanismes de règlement des différends. Les témoins évoquent également les pouvoirs conférés au gouvernement fédéral en vertu de l'article 121 de la *Loi constitutionnelle de 1867* (la Constitution), les barrières touchant les boissons alcoolisées, les questions liées à la mobilité de la main-d'œuvre, les mesures incitatives et les transferts conditionnels, les dispositions relatives à l'environnement des accords commerciaux, un système de corridors, le *New West Partnership Trade Agreement* et une entité qui se consacrerait aux données, à la promotion et aux recherches sur le commerce intérieur.

1. Harmonisation réglementaire

Compte tenu du fait que beaucoup des barrières au commerce intérieur sont attribuables aux différences qui existent entre les règlements des provinces et des territoires, plusieurs témoins sont d'avis que le Canada devrait suivre l'exemple de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et de certains pays de l'Union européenne qui ont entrepris d'harmoniser leur réglementation et leurs

normes. La Chambre de commerce du Canada dit que, pour parvenir à l'harmonisation réglementaire, le Canada devrait adopter un processus « de conformité ou de reddition de comptes » dans le cadre duquel les provinces et territoires seraient tenus d'aligner leur réglementation ou, à défaut, de donner les raisons pour lesquelles ils ne le font pas. Soutenant qu'un tel processus pourrait entraîner une baisse des normes réglementaires, le Centre canadien de politiques alternatives estime que les provinces et territoires devraient coopérer et harmoniser leur réglementation d'une façon qui relèverait les normes des administrations où elles sont moins rigoureuses qu'ailleurs. Des témoins proposent aussi que soit le gouvernement fédéral soit une entente provinciale-territoriale définisse un seuil minimal pour certaines régions, afin que l'harmonisation n'entraîne pas l'adoption de règlements manquant de rigueur.

De même, un fonctionnaire du Conseil du Trésor dit au comité que les provinces et territoires devraient chercher des occasions de relever leurs normes réglementaires et de travailler ensemble en vue d'atteindre cet objectif. D'après lui, cette façon de procéder ferait qu'aucune administration n'aurait l'impression de renoncer à sa souveraineté en adoptant la norme d'une autre. Il croit en outre que les administrations ne devraient pas être toutes tenues d'harmoniser leur réglementation, car les provinces et territoires seraient en meilleure position même si ce n'est qu'un nombre limité d'administrations qui réalisent l'harmonisation.

La Fédération canadienne de l'agriculture propose que le gouvernement fédéral définisse une norme minimale provinciale-territoriale qui pourrait être alignée sur les normes fédérales. M. Johnson estime que les normes établies par l'Organisation internationale de normalisation (ISO) peuvent servir de modèle en fonction duquel le gouvernement fédéral, les provinces et les territoires harmoniseraient leurs normes. Toutefois, le Conseil canadien des marchés publics croit que ces normes pourraient ne pas être suffisamment précises. Pour lui, les administrations pourraient aligner leurs normes sur celles de l'ISO sans pour autant adopter des normes identiques.

M. Jones est d'avis que l'harmonisation réglementaire revêt deux aspects : l'exécution commune et l'élaboration commune de règles. Il explique que l'exécution commune permettrait, par exemple, à une entreprise qui s'enregistre dans une province ou un territoire d'être automatiquement enregistrée dans les autres. De même, elle permettrait à des personnes qui suivent une formation en vue d'obtenir un agrément professionnel particulier d'étudier dans n'importe quelle administration parce que les programmes de formation seraient partout identiques. Pour M. Jones, l'élaboration commune de règles imposerait aux gouvernements provinciaux et territoriaux de rédiger en commun les textes législatifs et réglementaires. Il estime que, même si l'harmonisation est réalisée, les lois et les règlements relatifs à de nouveaux produits ou services pourraient différer avec le temps à moins de mettre en œuvre l'élaboration commune de règles.

Le Centre canadien de politiques alternatives et le Congrès du travail du Canada font une mise en garde : l'harmonisation réglementaire peut aboutir à des règlements socialement bénéfiques, mais difficiles à appliquer si, une fois mis en vigueur, ils ne sont pas immédiatement harmonisés avec ceux des autres administrations. Par exemple, le Congrès du travail du Canada informe le comité qu'il y a des provinces et des territoires qui ont été des chefs de file dans le passé pour

ce qui est de l'adoption de lois et de règlements socialement bénéfiques, et qu'il faut souvent du temps pour que les autres provinces et territoires adoptent des mesures semblables. Le Congrès estime que si toutes les administrations avaient l'obligation d'adopter simultanément de nouveaux règlements, il y aurait moins de chances que ces nouveaux textes soient adoptés.

2. Approche des listes négatives

Le ministre Bains et le Conseil canadien des affaires disent au comité que l'approche des listes positives qu'on trouve dans l'ACI – d'après laquelle les personnes, les biens, les services et les investissements ne sont couverts que s'ils sont expressément énumérés dans l'Accord – devrait être remplacée par l'approche de listes négatives adoptée dans l'Accord économique et commercial global Canada-Union européenne : tout est couvert à moins d'être expressément exempté. Les témoins notent que l'*Accord de libre-échange nord-américain*, l'*Accord sur le commerce, l'investissement et la mobilité de la main-d'œuvre* et le *New West Partnership Trade Agreement* utilisent aussi l'approche des listes négatives.

Pour les témoins, l'approche des listes négatives a plusieurs avantages, dont les suivants : les négociations sont plus rapides qu'avec l'approche des listes positives, qui impose de prendre des décisions sur chaque catégorie de personnes, de biens, de services ou d'investissements; il serait plus difficile pour les provinces et les territoires d'énumérer les exemptions parce qu'ils auraient à les justifier; les nouveaux secteurs seraient automatiquement couverts par l'Accord; enfin, il y aurait une certaine cohérence entre l'ACI et au moins quelques-uns des accords commerciaux internationaux du Canada.

3. Reconnaissance réciproque

Les témoins abordent aussi la reconnaissance réciproque, qui donne l'assurance qu'une personne, un bien, un service ou un investissement conforme à une norme équivalente ou à une mesure normative d'une administration est acceptable dans les autres sans qu'il soit nécessaire d'apporter une modification, de procéder à des essais, d'accorder un agrément, de renommer ou de soumettre à n'importe quelle autre procédure d'évaluation. Les témoins notent que la reconnaissance réciproque est utilisée dans les cas suivants : ententes nationales entre administrations en Australie et en Suisse; *Accord sur le commerce, l'investissement et la mobilité de la main-d'œuvre* et *New West Partnership Trade Agreement*, et accords internationaux de libre-échange entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande, le Canada et la Corée du Sud, les États membres de l'Union européenne et l'Accord économique et commercial global Canada-Union européenne. Certains témoins signalent que le chapitre 7 de l'ACI, qui traite de la mobilité de la main-d'œuvre, a déjà mis en œuvre la reconnaissance réciproque dans le cas des professions réglementées. Le Conseil du patronat du Québec souligne que la reconnaissance réciproque est un aspect de l'*Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario*.

D'après les témoins, l'adoption de la reconnaissance réciproque aurait plusieurs avantages. Par exemple, ils disent au comité que cette approche serait plus facile et plus rapide à mettre en œuvre que l'harmonisation réglementaire et qu'elle conviendrait bien à un pays comme le Canada, où les provinces et les territoires ont des objectifs similaires en matière de produits de

consommation et de sécurité des produits. De plus, ils croient que la reconnaissance réciproque atténuerait certaines pénuries de main-d'œuvre ou de compétences en augmentant la mobilité de la main-d'œuvre et, contrairement à l'harmonisation réglementaire, permettrait aux administrations d'établir plus facilement de nouveaux règlements. Quelques témoins signalent que les Canadiens hésitent rarement à consommer des produits ou des services lorsqu'ils sont en visite dans d'autres provinces ou territoires. Par conséquent, la reconnaissance réciproque ne devrait pas poser de problèmes parce que les Canadiens seraient sans doute disposés à importer des produits de provinces ou de territoires n'ayant pas les mêmes normes que leur propre administration.

4. Mécanismes de règlement des différends

Quelques témoins comparent le mécanisme de règlement des différends de l'ACI à ceux des accords commerciaux internationaux du Canada. Le ministre Bains et la Chambre de commerce du Canada croient que le mécanisme de l'Accord économique et commercial global Canada-Union européenne peut constituer un bon modèle pour l'ACI. La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante estime que le mécanisme de l'*Accord de libre-échange nord-américain* est celui qui convient, tandis que le Conseil canadien des affaires préfère le mécanisme de règlement des différends investisseur-État qu'on trouve dans quelques-uns des accords commerciaux internationaux du Canada.

M. Johnson décrit trois modèles de tels mécanismes : le modèle des accords commerciaux, le modèle investisseur-État et le modèle du règlement ayant force de loi. Dans le premier cas, seuls les gouvernements ont accès au mécanisme de règlement des différends. M. Johnson ajoute que, si un groupe spécial formé dans le cadre de ce processus conclut à une violation de l'accord, le gouvernement fautif ne peut pas être forcé à se conformer à l'accord, mais le gouvernement qui a déposé la plainte peut prendre des mesures de rétorsion, par exemple en majorant des droits de douane. M. Johnson note que le mécanisme de règlement des différends de l'ACI est semblable au modèle des accords commerciaux avec certaines exceptions : le gouvernement fautif doit payer une sanction pécuniaire, et les particuliers peuvent accéder au mécanisme après avoir obtenu l'appui du gouvernement de leur province ou territoire et avoir soumis le cas à un examinateur, qui décide s'il est fondé.

De plus, M. Johnson explique au comité que le modèle investisseur-État se trouve dans le chapitre sur l'investissement de l'*Accord de libre-échange nord-américain* ainsi que dans l'Accord économique et commercial global Canada-Union européenne. Il note que, dans ce modèle, des parties non gouvernementales peuvent accéder au mécanisme de règlement des différends sans obtenir au préalable l'appui de leur gouvernement. À son avis, si le groupe chargé du règlement du différend se prononce en faveur du plaignant, la partie fautive doit payer une sanction pécuniaire, souvent au plaignant. Il ajoute que le mécanisme de l'ACI impose fréquemment des sanctions pécuniaires inférieures à celles qu'on trouve ordinairement dans le cas des mécanismes investisseur-État. De plus, les particuliers qui ont accédé au mécanisme de règlement des différends de l'ACI n'ont jamais reçu eux-mêmes le montant des sanctions pécuniaires, qui a été versé plutôt dans un fonds spécial.

Enfin, M. Johnson décrit le modèle du règlement ayant force de loi, dans lequel le gouvernement fautif doit accepter les conclusions du groupe chargé d'étudier le cas et apporter les changements recommandés. Il donne deux exemples de ce modèle : le chapitre 19 de l'*Accord de libre-échange nord-américain* et le processus dont se sert le Tribunal canadien du commerce extérieur dans les affaires ayant trait aux marchés d'approvisionnement du Canada.

Des témoins affirment que les mécanismes de règlement des différends prévus dans les accords commerciaux internationaux du Canada sont plus efficaces que celui de l'ACI, qui comporte de longs processus. Quelques témoins sont d'avis que l'ACI devrait rendre le processus de règlement plus accessible aux parties privées, ce qu'il serait possible de faire en supprimant l'obligation d'obtenir l'appui de leur gouvernement. Ils croient en outre que le mécanisme devrait augmenter les coûts que doivent assumer les gouvernements qui ne se conforment pas à des décisions rendues contre eux. Le Conseil des affaires du Canada estime aussi que les rapports et les décisions des groupes de conformité et des groupes d'appel devraient pouvoir être soumis à un contrôle judiciaire.

M. Moore doute qu'un mécanisme efficace de règlement des différends puisse figurer dans un ACI renouvelé parce qu'à son avis, il ne serait pas acceptable pour l'ensemble des provinces et territoires.

5. Pouvoirs constitutionnels du gouvernement fédéral

Des témoins notent que, dans certains pays, le gouvernement fédéral intervient plus directement qu'au Canada pour réduire les barrières au commerce intérieur. M. Mintz et le cabinet International Trade Policy Consultants, Inc. décrivent l'utilisation par le gouvernement américain des pouvoirs que lui confère l'article 1 de la Constitution des États-Unis. En vertu de cet article, il a le droit de réglementer le commerce intérieur de façon à réduire les barrières. De même, l'Institut Macdonald-Laurier indique que les États australiens, ayant constaté qu'ils ne pouvaient pas s'entendre pour réduire les barrières au commerce intérieur, ont demandé au gouvernement fédéral de jouer un plus grand rôle à cet égard. M. Mintz mentionne que plusieurs décisions de la Cour européenne de justice ont servi à harmoniser certaines lois fiscales des États membres de l'Union européenne.

Compte tenu des précédents internationaux, plusieurs témoins sont d'avis qu'en dehors des négociations de l'ACI, le gouvernement fédéral devrait jouer un plus grand rôle pour faire aboutir les efforts conçus pour réduire les barrières au commerce intérieur, peut-être en recourant à ses pouvoirs en vertu de l'article 121 de la Constitution. Plusieurs témoins pensent qu'un rôle fédéral fort est souhaitable, car les négociations de l'ACI ne peuvent aboutir à une réduction des barrières que si les provinces et les territoires s'entendent pour les réduire. Pour ces témoins, les négociations n'ont entraîné jusqu'ici que des progrès minimes.

L'Institut Macdonald-Laurier croit que le gouvernement fédéral devrait user de ses pouvoirs en vertu de l'article 121 de la Constitution pour veiller à ce qu'aucun règlement ou règle d'un gouvernement ne puisse entraver le commerce intérieur. L'Institut C. D. Howe pense que le gouvernement fédéral devrait recourir à ces pouvoirs pour s'assurer – au minimum – que les

barrières qu'affrontent les entreprises canadiennes qui font du commerce au Canada ne sont pas plus importantes que celles que doivent affronter des entités étrangères faisant du commerce avec le Canada. M. Moore explique que le gouvernement fédéral peut faire adopter des mesures législatives garantissant un mouvement sans entraves des personnes, des biens des services et des investissements par-delà les frontières provinciales et territoriales.

Toutefois, certains témoins ne croient pas qu'il existe une base juridique qui permette au gouvernement fédéral d'établir des règles limitant les barrières au commerce intérieur. À l'appui de leur position, ces témoins citent les décisions rendues dans l'affaire *Gold Seal Ltd. v. Alberta (Attorney General)* ainsi que le renvoi fédéral à la Cour suprême du Canada concernant la création d'une Commission nationale des valeurs mobilières. Le Conseil canadien du commerce de détail estime que l'interprétation de l'article 121 de la Constitution traitant du mouvement des marchandises est trop étroite pour permettre d'éliminer toutes les barrières au commerce intérieur. De même, MM. Mintz et Johnson notent que l'article 121 ne s'applique vraisemblablement pas au commerce des services.

M. Johnson et Mme Todgham Cherniak pensent que le gouvernement fédéral devrait faire un renvoi à la Cour suprême du Canada afin d'établir si l'arrêt *R. c. Comeau* est valide, de déterminer comment les articles 91 et 92 de la Constitution devraient être interprétés parallèlement à l'article 121 et de décider si l'article 121 s'applique au commerce des services.

M. Moore est d'avis que plusieurs complications découleraient de l'adoption par le gouvernement fédéral d'une loi conçue pour réduire les barrières au commerce intérieur. Il croit par exemple qu'il y aurait de longs procès et pense, comme la Chambre de commerce du Canada, qu'une telle loi susciterait de sérieux conflits entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux et pourrait même renforcer le mouvement séparatiste au Québec. M. Moore estime aussi que l'adoption d'une telle loi n'entraînerait pas nécessairement une réduction immédiate des barrières au commerce intérieur. À son avis, les lois et les règlements provinciaux et territoriaux qui créent ces barrières ne seraient abrogés qu'assez lentement, souvent par suite de décisions judiciaires.

D'autres témoins souhaitent que le gouvernement fédéral collabore avec les provinces et les territoires au lieu de leur imposer une entente. Le Centre canadien de politiques alternatives et AdvantageBC signalent des cas où la coopération provinciale-territoriale a entraîné des progrès dans la réduction des barrières. Comme exemples, le Centre mentionne le renouvellement de l'ACI en 2009, qui a permis la reconnaissance réciproque des professions réglementées, et AdvantageBC cite l'*Accord sur le commerce, l'investissement et la mobilité de la main-d'œuvre* et le *New West Partnership Trade Agreement*. Le Conseil du patronat du Québec croit que la réduction des barrières est inévitablement lente dans un régime fédéral où les gouvernements provinciaux et territoriaux peuvent adopter des lois et des règlements dans l'intérêt de leurs citoyens.

M. Moore pense qu'au lieu de réduire les barrières au commerce intérieur, on pourrait envisager de créer un organisme semblable à l'Interstate Commerce Commission des États-Unis. D'après lui, un organisme de ce genre établirait des normes et des règlements pour tout bien ou service

échangé entre les provinces et territoires. Avec un tel système, provinces et territoires auraient encore la possibilité d'adopter des normes et des règlements régissant le commerce des biens et des services à l'intérieur de leur propre administration.

6. Barrières relatives aux boissons alcoolisées

Plusieurs témoins parlent des méthodes que le gouvernement fédéral pourrait utiliser pour atténuer les barrières au commerce intérieur des boissons alcoolisées. Certains croient par exemple qu'il devrait abroger la *Loi sur l'importation des boissons enivrantes*.

Des témoins signalent que, après l'affaire *Granholm v. Head*, en 2005, la Cour suprême des États-Unis a statué qu'il était inconstitutionnel de permettre la livraison directe au consommateur de boissons alcoolisées à l'intérieur d'un État tout en la refusant lorsque la livraison se fait d'un État à l'autre. Depuis cet arrêt, 45 États américains ont modifié leurs lois pour autoriser la livraison directe de vin à des consommateurs entre deux États.

Étant donné la décision judiciaire rendue dans l'affaire *R. c. Comeau*, certains témoins sont d'avis qu'un résultat semblable à la modification des lois des États américains au sujet des expéditions interétatiques de boissons alcoolisées est possible au Canada. L'Association des vignerons du Canada estime que, s'il y a appel, il est peu probable que la décision soit annulée. Qui plus est, elle croit qu'un appel à la Cour suprême du Canada serait un moyen de faire abaisser les barrières au commerce intérieur des boissons alcoolisées. M. Johnson et Mme Todgham Cherniak sont d'avis que, si l'arrêt *R. c. Comeau* fait l'objet d'un appel, il porte sur une affaire trop circonscrite pour qu'il y ait un effet appréciable sur les lois qui limitent l'importation de boissons alcoolisées entre provinces et territoires, puisque l'affaire ne porte pas sur la *Loi sur l'importation des boissons enivrantes*.

Le Vintage Law Group fait savoir que les Steam Whistle Breweries de l'Ontario citent le gouvernement de l'Alberta devant les tribunaux à cause d'une majoration préférentielle des prix de la bière produite en Colombie-Britannique, en Alberta et en Saskatchewan. L'audition aura lieu en juillet 2016. À son avis, la décision qui sera rendue dans cette affaire et l'appel interjeté au sujet de l'arrêt *R. c. Comeau* pourraient servir à éliminer les barrières au commerce intérieur des boissons alcoolisées.

Le Vintage Law Group dit également au comité que la *Loi sur l'importation des boissons enivrantes* permet « l'importation de vin, de bière ou de spiritueux d'une province à une autre province par un particulier, si celui-ci les apporte ou les fait apporter selon les quantités et les modalités permises par les lois de cette dernière, pour sa consommation personnelle et non pour la revente ou autre usage commercial ». Selon lui, cette disposition de la Loi, et particulièrement le passage « selon les quantités et les modalités permises par les lois de cette dernière », autorise les provinces et territoires à établir des règles régissant l'importation de boissons alcoolisées dans une province ou un territoire. Il estime donc que le gouvernement fédéral devrait soit préciser la quantité de boissons alcoolisées qui peuvent être apportées légalement dans une province ou un territoire, soit modifier la loi pour préciser que les particuliers peuvent en importer « une quantité raisonnable ».

De plus, le Vintage Law Group étudie la possibilité que, si la vente de la marijuana est légalisée au Canada, le gouvernement fédéral n'applique pas à l'importation sur le marché intérieur des restrictions semblables à celles qui existent pour les boissons alcoolisées. À supposer que les deux produits soient traités de la même manière relativement au commerce intérieur, il conclut que, si on ne le fait pas, il serait possible de soutenir qu'il faut éliminer les barrières à l'importation de boissons alcoolisées entre les provinces et territoires. Il croit que le gouvernement fédéral devrait aborder simultanément les questions qui se posent au sujet de l'importation de boissons alcoolisées et de marijuana entre les provinces et territoires.

7. Questions de mobilité de la main-d'œuvre

Plusieurs témoins parlent au comité de programmes conçus pour améliorer la mobilité de la main-d'œuvre entre les provinces et territoires. Par exemple, Ingénieurs Canada décrit son Entente de mobilité inter-associations, qu'il présente comme un précurseur du protocole de 2009 modifiant le chapitre 7 de l'ACI pour permettre la reconnaissance réciproque des certifications professionnelles entre provinces et territoires.

Ingénieurs Canada souligne aussi les efforts fructueux d'associations canadiennes d'ingénieurs visant à renforcer la mobilité de la main-d'œuvre dans la profession. Il cite par exemple le formulaire de demande en ligne de mobilité interprovinciale de l'Association des ingénieurs et des géoscientifiques de l'Alberta, qui permet aux ingénieurs d'autres provinces et territoires de recevoir un permis dans les trois à cinq jours suivant la demande. Il signale aussi que l'association analogue, en Colombie-Britannique, approuve 93 % des demandes de permis provenant d'autres provinces et territoires. De plus, Engineers Nova Scotia et Engineers Prince Edward Island ont un formulaire de demande double, si bien que les ingénieurs qui présentent une demande dans une province obtiennent un permis dans les deux.

Ingénieurs Canada fait savoir que, en 1965, il a mis en place un système d'agrément des programmes canadiens postsecondaires de génie pour normaliser la formation dans l'ensemble des provinces et territoires. Il a aussi créé ENGScope, ressource en ligne qui offre de l'information sur le marché du travail concernant l'emploi dans le secteur du génie, ce qui facilite la mobilité de la main-d'œuvre.

De plus, Ingénieurs Canada a appuyé des modifications des lois fédérales sur la protection des renseignements personnels pour faciliter l'échange de renseignements entre les associations provinciales et territoriales de réglementation. À son avis, il sera ainsi possible d'améliorer l'efficacité des approbations des demandes venant de l'extérieur de la province ou du territoire.

Le Bureau canadien de soudage présente son programme Acorn, conçu pour harmoniser les normes de formation entre les provinces et territoires. Il soutient que cette normalisation en matière de formation limite les raisons que les administrations peuvent invoquer pour refuser les titres de compétence des soudeurs formés dans une autre province ou un autre territoire. De plus, d'après le Bureau, Acorn permet aux soudeurs d'amorcer et de terminer leur formation dans des provinces ou territoires différents. Il ajoute que la Colombie-Britannique et l'Alberta ont la reconnaissance réciproque des titres de compétence des soudeurs.

L'Association canadienne des télécommunications sans fil décrit les efforts qu'elle déploie pour préciser si les règlements fédéraux ou les règlements provinciaux et territoriaux s'appliquent aux divers emplois dans ce secteur. Elle dit au comité qu'elle a mis sur pied un conseil pour établir des pratiques exemplaires à l'intention des travailleurs de ce secteur et ainsi s'assurer qu'ils reçoivent la bonne formation pour les divers emplois.

Plusieurs témoins parlent du programme Sceau rouge, qui établit des normes pour les métiers désignés qui sont acceptés dans la totalité des provinces et territoires. Le représentant d'Emploi et Développement social Canada signale que programme existe depuis les années 1950 et qu'il est donc un précurseur du système de reconnaissance réciproque prévu au chapitre 7 de l'ACI. Il explique cependant que, à la différence de l'ACI, le programme Sceau rouge a aussi harmonisé les programmes de formation et d'apprentissage; par conséquent, les apprentis peuvent commencer et terminer leur formation dans des provinces et territoires différents.

8. Transferts conditionnels et mesures incitatives

Les International Trade Policy Consultants, Inc. disent au comité que le gouvernement fédéral pourrait décider de ne verser des transferts aux provinces et territoires que lorsqu'ils ont éliminé diverses barrières au commerce intérieur. La British Columbia Trucking Association et la Canadian Trucking Alliance signalent que cette approche existe aux États-Unis, où le gouvernement central exige, pour verser des fonds pour les infrastructures aux États, que ceux-ci adoptent des règlements et des normes qui répondent aux exigences fédérales. M. Beaulieu estime que lier le financement des infrastructures à une réduction des barrières au commerce intérieur pourrait être un moyen efficace, et il fait remarquer que l'index des barrières au commerce intérieur qu'Ernst & Young doit produire bientôt pourrait servir à établir des objectifs précis pour les provinces et territoires.

M. Beaulieu ajoute que, si les gains découlant de la réduction des barrières au commerce intérieur sont suffisants, les montants ainsi obtenus pourraient être distribués aux provinces et territoires pour les indemniser des pertes subies. M. Mintz pense qu'il faudrait accorder aux provinces et territoires des incitatifs pécuniaires pour les amener à appuyer la création d'un organisme national de réglementation des valeurs mobilières. Ces incitatifs compenseraient toute perte de revenu.

9. Accords commerciaux et environnement

Le représentant d'Environnement et Changement climatique Canada explique au comité que l'ACI devrait comprendre un chapitre sur l'environnement semblable à celui qu'on trouve dans plusieurs accords du Canada sur le commerce international. Selon lui, ce chapitre ferait en sorte que les mesures environnementales ne soient pas réduites pour attirer les investissements et que les provinces et territoires aient le droit de prendre des règlements en matière d'environnement qui ne soient pas des barrières déguisées au commerce.

10. Corridor national

M. Mintz avance que le Canada devrait mettre en place un corridor national analogue à celui de l'Australie, qui regrouperait pipeline, chemin de fer, route et lignes de transmission pour acheminer les produits vers les côtes. Il dit au comité que ce corridor pourrait traverser les régions septentrionales des provinces et éviter les grands centres urbains du Sud.

11. New West Partnership Trade Agreement

Un certain nombre de témoins présentent le *New West Partnership Trade Agreement* comme un modèle sur lequel pourrait reposer un ACI renouvelé. M. Kukucha affirme que, si la pleine libéralisation du commerce intérieur est l'objectif des provinces et territoires, le *New West Partnership Trade Agreement* est le meilleur modèle à suivre pour atteindre cet objectif.

M. Jones explique au comité qu'il a participé à la négociation du *New West Partnership Trade Agreement*, qui, dit-il, a été conçu comme une solution de rechange à l'ACI, avec l'espoir que d'autres provinces et territoires y adhèrent. Quelques témoins se demandent si, après les élections d'avril 2016 au Manitoba, cette province ne serait pas portée à signer l'accord. L'Atlantic Institute for Market Studies estime que les provinces de l'Atlantique devraient adhérer au *New West Partnership Trade Agreement*, bien que le représentant du gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard dise que 95 % des échanges de sa province se font avec des provinces situées à l'est du Manitoba, laissant ainsi entendre que les avantages à retirer d'une signature de l'accord seraient limités. L'Atlantic Institute for Market Studies soutient que, si toutes les provinces de l'Atlantique signaient l'accord, l'Île-du-Prince-Édouard en tirerait plus d'avantages que si elle le signait seule.

12. Données, promotion et recherche

Un certain nombre de témoins font valoir que les données sur le commerce intérieur et les barrières à ce commerce sont insuffisantes. M. Tombe constate que, à cause de modifications apportées aux méthodes que Statistique Canada emploie pour mesurer la valeur du commerce intérieur, il est difficile d'estimer les effets que l'ACI a pu avoir sur l'économie canadienne. M. Kukucha est d'avis que les données sur le commerce intérieur qui étaient disponibles en 2013 ne permettaient pas d'élaborer une modélisation sûre de ce commerce, soulignant que les données sur les services sont particulièrement déficientes et ne sont pas assez détaillées.

Plusieurs témoins disent au comité qu'il faudrait répertorier les barrières au commerce intérieur au Canada. Le Centre canadien de politiques alternatives et le Congrès du travail du Canada estiment que ce répertoire permettrait aux gouvernements de voir si l'abaissement de certaines barrières donnerait des avantages supérieurs aux coûts. Le Conseil canadien du commerce de détail est d'accord et fait remarquer que les services de la maison Ernst & Young ont été retenus pour répertorier ces barrières et estimer les avantages de leur élimination. M. Mintz demande des recherches plus poussées sur les avantages que pourrait avoir l'abaissement des barrières au commerce intérieur.

De plus, certains témoins pensent que le Secrétariat du commerce intérieur, le Comité du commerce intérieur ou une entité analogue pourrait recevoir le mandat de réaliser des recherches sur le commerce intérieur et les questions connexes. Les International Trade Policy Consultants, Inc. font remarquer que des organisations gouvernementales dans d'autres pays, comme l'Australian Productivity Commission, la Commission européenne et la Commission suisse de la concurrence, ont comme mandat de préconiser des réductions des barrières au commerce intérieur. Ils précisent que les deux premières détaillent ces barrières et produisent des rapports annuels à leur sujet, alors que les deux dernières agissent comme intervenants ou comme plaignants dans les causes de contestation de ces barrières. De plus, la Commission européenne exige que les États membres présentent leurs projets de règlement afin que les autres États membres puissent les commenter avant leur mise en application.

De plus, les International Trade Policy Consultants, Inc. constatent que le mandat actuel du Secrétariat du commerce intérieur du Canada ne comprend pas les enquêtes, la recherche ni la production de rapports annuels publics. M. Kukucha est d'accord pour qu'on accorde plus de ressources au Secrétariat du commerce intérieur, mais il fait une mise en garde : si on ne lui donne pas un mandat précis, les provinces et territoires risquent d'avoir l'impression que leur droit de gouverner chez eux est compromis. Il propose donc qu'un Secrétariat mieux financé soit doté d'un mandat étroitement défini, avec des objectifs précis et de problèmes particuliers à résoudre.

La Chambre de commerce du Canada est d'avis que le Comité du commerce intérieur pourrait répertorier les barrières au commerce intérieur et faire rapport sur les mesures nécessaires à leur égard, mais elle ajoute que, pour l'instant, il est trop petit et trop peu financé pour se charger de cette tâche.

Plusieurs autres témoins préconisent des changements au Secrétariat du commerce intérieur ou au Comité du commerce intérieur. Le Conseil canadien des affaires et la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante sont en faveur d'un rôle fédéral plus important au Secrétariat du commerce intérieur, le premier proposant que gouvernement fédéral soit un coprésident permanent. La Chambre de commerce du Canada préconise une plus grande participation des entreprises au Comité du commerce intérieur, alors que le Conseil canadien du commerce de détail propose la mise sur pied d'un groupe de travail chargé d'étudier le processus de prise de décisions du Comité du commerce intérieur.

L'Institut Macdonald-Laurier appuie la création d'une commission de la liberté économique qui aurait le pouvoir de faire enquête sur les barrières au commerce intérieur et de donner suite aux plaintes des Canadiens à cet égard.

ANNEXE B – LISTE DE TÉMOINS

12 mai 2016	
Institut C.D. Howe	Daniel Schwanen vice-président de recherche
Alliance canadienne du camionnage	Stephen Laskowski vice-président principal Affaires économiques
Produits de santé aux consommateurs du Canada	Gerry Harrington vice-président Politique législative et Affaires réglementaires
Produits de santé aux consommateurs du Canada	Karen Proud présidente
Emploi et Développement social Canada (EDSC)	Philippe Massé directeur général Intégration au marché du travail Direction générale des compétences et de l'emploi
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	Robert Carberry secrétaire adjoint Le Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation
11 mai 2016	
À titre personnel	Jon R. Johnson avocat LexSage Professional Corporation
À titre personnel	Cyndee Todgham Cherniak avocate LexSage Professional Corporation
Atlantic Institute for Market Studies (AIMS)	Marco Navarro-Genie président et chef de la direction
Conseil canadien des marchés publics (CCMP)	François Émond directeur exécutif
Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard	Kal Whitnell directeur principal Recherches économiques et négociations commerciales Développement économique et tourisme
5 mai 2016	
Fédération canadienne de l'agriculture	Rob Scott membre du Conseil d'administration de la FCA

4 mai 2016	
Congrès du travail du Canada	Angella MacEwen économiste principal
Association des vignerons du Canada	Dan Paszkowski président et chef de la direction
Conseil du patronat du Québec	Yves-Thomas Dorval président-directeur général
Conseil du patronat du Québec	Norma Kozhaya vice-présidente à la recherche et économiste en chef
Conseil canadien du commerce de détail	Susie Grynol vice-présidente Relations gouvernementales fédérales
Conseil canadien du commerce de détail	David Wilkes vice-président principal Relations gouvernementales
21 avril 2016	
Bureau canadien de soudage	Craig Martin vice-président Bureau de la Sécurité publique
L'Association canadienne des télécommunications sans-fil	Kurt Eby Directeur Affaires réglementaires et Relations gouvernementales
Ingénieurs Canada	Kathryn Sutherland vice-présidente Affaires réglementaires
14 avril 2016	
Agriculture et agroalimentaire Canada	Frédéric Seppey négociateur en chef pour l'agriculture Direction des accords commerciaux et des négociations
Agence canadienne d'inspection des aliments	Richard Arsenault directeur exécutif Direction des systèmes de la salubrité des aliments nationaux et de l'hygiène des viandes
International Trade Policy Consultants, Inc.	Kathleen Macmillan présidente
13 avril 2016	
La Chambre de commerce du Canada	Ryan Greer directeur Politique des transports et de l'infrastructure

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante	Monique Moreau directrice Affaires nationales
Environnement et Changement climatique Canada	John Moffet directeur général Direction générale de l'intendance environnementale
24 mars 2016	
AvantageBC International Business Centre Vancouver	Colin Hansen président et chef de la direction
Conseil canadien des affaires	Brian Kingston vice-président Politiques internationale et budgétaire
Centre canadien de politiques alternatives	Scott Sinclair directeur Projet de recherche sur le commerce et l'investissement
Institut Macdonald-Laurier	Brian Lee Crowley directeur général
Institut Macdonald-Laurier	Sean Speer agrégé supérieur de recherche
10 mars 2016	
À titre personnel	Dan Albas, député pour Central Okanagan— Similkameen—Nicola
À titre personnel	Jack Mintz boursier du recteur École de politique publique de l'Université de Calgary
9 mars 2016	
Services publics et Approvisionnement Canada	Brenda Constantine directrice générale intérimaire Secteur du risque, de l'intégrité et de la gestion stratégique
Services publics et Approvisionnement Canada	Desmond Gray directeur général Bureau des petites et moyennes entreprises et de l'engagement stratégique
Statistique Canada	Ziad Ghanem directeur Division des comptes des industries
Statistique Canada	James Tebrake

	<p>directeur général Direction des comptes macroéconomiques</p>
<p>24 février 2016</p>	
<p>Innovation, Sciences et Développement économique Canada</p>	<p>L'honorable Navdeep Bains, C.P., député Ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique</p>
<p>Innovation, Sciences et Développement économique Canada</p>	<p>John Knublely sous-ministre</p>
<p>Innovation, Sciences et Développement économique Canada</p>	<p>Mitch Davies sous-ministre adjoint et Bureau promotion du commerce intérieur Secteur de la politique stratégique</p>
<p>Innovation, Sciences et Développement économique Canada</p>	<p>Nipun Vats directeur général et Bureau promotion du commerce intérieur Secteur de la politique stratégique</p>

ANNEXE C – LISTE DES PERSONNES ET ORGANISATIONS RENCONTRÉES AU COURS DE LA MISSION D'ÉTUDE

10 mai 2016 (Calgary)	
Alberta Motor Transport Association	Lorraine Card présidente Gene Orlick président du conseil
À titre personnel	Christopher Kukucha professeur Département de sciences politiques Université de Lethbridge
À titre personnel	Eugene Beaulieu professeur Département d'économie Université de Calgary
À titre personnel	Trevor Tombe professeur adjoint Département d'économie Université de Calgary
Chambre de commerce de Calgary	Justin Smith Directeur Politiques, recherche et relations gouvernementales
Canada West Foundation	Dylan Jones président et chef de la direction
9 mai 2016 (Vancouver)	
À titre personnel	James Moore conseiller d'affaires principal Dentons Canada LLP
Alliance canadienne du camionnage	Louise Yako vice-présidente régionale
Vignoble Tinhorn Creek	Sandra Oldfield chef de la direction et présidente
Vintage Law Group	Mark Hicken avocat

ANNEXE D – MÉMOIRES

Date de réception	Organisation	Déposant
26 mai 2016	Produits de santé consommateurs du Canada	Clarke Cross directrice Relations gouvernementales
24 mai 2016	Ingénieurs Canada	Kathryn Sutherland vice-présidente Affaires réglementaires
18 mai 2016	Calgary Economic Development	Gillian McCormack vice-président Trade Investment and Attraction
12 mai 2016	Association médicale canadienne	Organisation seulement
10 mai 2016	Alberta Motor Transport Association	Organisation seulement
13 avril 2016	Fédération canadienne de l'entreprise indépendante	Monique Moreau directrice Affaires nationales
9 mars 2016	Statistique Canada	James Tebrake directeur général Direction des comptes macroéconomiques

LES 10 BARRIÈRES AU COMMERCE INTÉRIEUR LES PLUS ABSURDES

1 BOUCHON DE CIRCULATION - Partie I :
En Colombie-Britannique, certains types de camions ne peuvent être conduits que la nuit, mais uniquement le jour chez leurs voisins albertains. Le rêve de tout insomniaque.

2 BOUCHON DE CIRCULATION - Partie II :
Dans certaines provinces, la limite de poids des camions diffère en fonction des pneus utilisés, ce qui force les camionneurs à installer des pneus différents lorsqu'ils traversent certaines frontières. Assistance routière non-comprise ?

3 LES RAISINS DE LA COLÈRE :
Seuls la Colombie-Britannique, le Manitoba et la Nouvelle-Écosse permettent d'expédier du vin directement aux consommateurs. Pendant ce temps, les points de vente d'alcool provinciaux augmentent généreusement leurs prix.

4 LA POLICE FROMAGÈRE :
Les délicieux fromages québécois non-pasteurisés ne peuvent être exportés à l'extérieur de la province. « Oka » où vous ne le saviez pas...

5 BRASSE, MAIS BRASSE ÉGAL :
Les normes concernant la taille des bouteilles de bière diffèrent d'une province à l'autre, ce qui force certains brasseurs à dépenser de l'argent sur des systèmes de production parallèle pour être capables de vendre dans d'autres provinces.

6 LA TAILLE, ÇA COMPTE :
La taille des contenants de crème à café et de lait n'est pas la même d'une province à l'autre, forçant certaines compagnies à dupliquer leurs chaînes de production.

7 OMISSIONS DE CARBONE :
La Colombie-Britannique et l'Alberta ont une taxe sur le carbone, mais le Québec et l'Ontario — et bientôt le Manitoba — ont un système de plafonnement et d'échange, augmentant ainsi les coûts pour opérer dans plus d'une juridiction.

8 VOS PAPIERS SVP :
Les compagnies doivent souvent s'enregistrer dans chaque province ou territoire où elles font des affaires.

9 TIRE D'UN BORD, TIRE DE L'AUTRE :
Les normes provinciales, territoriales et fédérales sur les catégories de sirop d'érable sont différentes. Pas facile de se sucrer le bec !

10 CHICANE BIO :
Les normes sur les aliments biologiques ne sont pas uniformes, limitant ainsi accès à certains marchés. Par contre, le chou kale a partout le même goût.