



Arguments en faveur de la libéralisation du commerce interprovincial au Canada

Préparé par le Groupe de travail sur les
obstacles au commerce interprovincial

Novembre, 2021

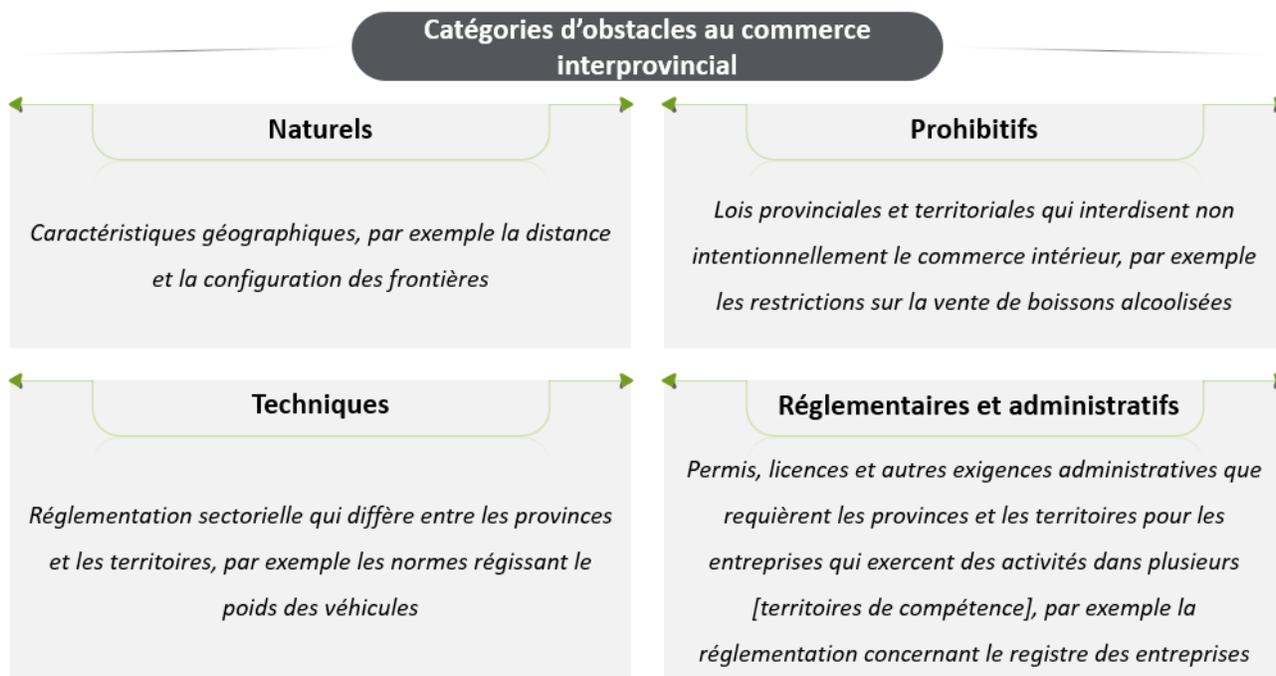
Des arguments en faveur du changement

Alors que les gouvernements au Canada continuent de se concentrer sur la reprise économique dans un contexte de pandémie, les perspectives à long terme sont complexes. Les progrès entrent dans la phase d'expansion du prochain cycle d'affaires, mais nous nous heurtons à un ralentissement de la croissance attribuable à une stagnation des investissements commerciaux qui était déjà amorcée et qui se poursuit, ainsi qu'à une faible croissance de la productivité. Dans le dernier budget fédéral rendu public en avril 2021, le gouvernement s'est engagé à effectuer des dépenses supplémentaires de 101,4 G\$ pour stimuler l'économie. Le budget comportait aussi une aide fédérale de 21 M\$ afin de faire tomber les obstacles au commerce interprovincial. Pour les entreprises et les secteurs d'activité assujettis à de telles restrictions, cette initiative attendue depuis longtemps représente une étape positive vers le renforcement de la compétitivité du Canada. Nous devons maintenant voir des progrès tangibles, ce qui nécessitera la participation des gouvernements provinciaux et leur collaboration en faveur de la transformation des orientations stratégiques fédérales.

Comprendre les obstacles au commerce interprovincial

Le défi que représentent les obstacles au commerce à l'échelle nationale est un thème de longue date des discussions portant sur l'économie canadienne et la compétitivité du Canada à l'échelle internationale. Ces défis peuvent être subdivisés en quatre catégories, comme le montre la figure 1.

Figure 1. Extraits d'Alvarez, Krznar et Tombe (2019)



Le commerce a toujours été un élément charnière de l'économie canadienne. Le Canada s'est élevé contre les politiques protectionnistes d'autres États et a négocié des accords de libre-échange avec un grand nombre de ses principaux partenaires commerciaux. De toute évidence, les Canadiens reconnaissent la valeur et les bienfaits économiques du commerce. Il est donc étonnant que des obstacles au commerce interprovincial, qui font que les prix augmentent et que la productivité diminue, subsistent. Il est possible d'estimer les répercussions de ces obstacles sur les prix en comparant les données sur le commerce à l'intérieur des provinces et territoires, puis entre eux, ce qui permet de distinguer l'« effet de frontière » de l'incidence de la grande distance physique entre les provinces et les territoires. Selon des études, les nombreuses réglementations liées au commerce interprovincial imposent des droits douaniers de 6,9 % sur les produits qui circulent entre ces frontières intérieures¹; il s'agit de près de deux points de pourcentage de plus que le taux actuel de la TPS. En revanche, il existe des avantages associés au retrait de ces obstacles qui pourraient être appréciables : des études ont fait état, par exemple, de hausses de productivité et de mobilité de la main-d'œuvre, ainsi que d'une augmentation du PIB².

Les obstacles au commerce interprovincial s'inscrivent dans le paysage canadien des affaires depuis des dizaines d'années, même s'ils s'accompagnent d'un coût exorbitant pour les entreprises et les consommateurs. À l'inverse, leur abolition pourrait présenter des avantages substantiels pour l'économie. Le moment est venu de porter notre attention à l'accélération de ce processus. Tandis que les administrations fédérale, provinciales et territoriales se positionnent afin de tirer parti de la reprise économique, elles ont intérêt à collaborer pour tenter de réaliser cet objectif important.



Les conséquences du retrait des obstacles au commerce interprovincial

En utilisant l'analyse effectuée par Alvarez, Krznar et Tombe pour le compte du Fonds monétaire international (FMI) en 2019, de même que notre modèle prévisionnel national, nous estimons que le retrait des obstacles au commerce non géographiques au Canada – le volet relatif aux politiques – pourrait se traduire par une hausse initiale de 3,8 % du PIB réel du pays (ce qui équivaut à plus de 80 G\$). Cela se traduit par une augmentation non négligeable de 2 130 \$ du PIB réel par personne, ce qui est nettement supérieur au gain de 3 % enregistré au cours de la période de cinq ans ayant précédé la pandémie.

L'incidence sur le PIB varierait selon la province et le territoire, et ceux de plus petite taille sont généralement plus avantagés.

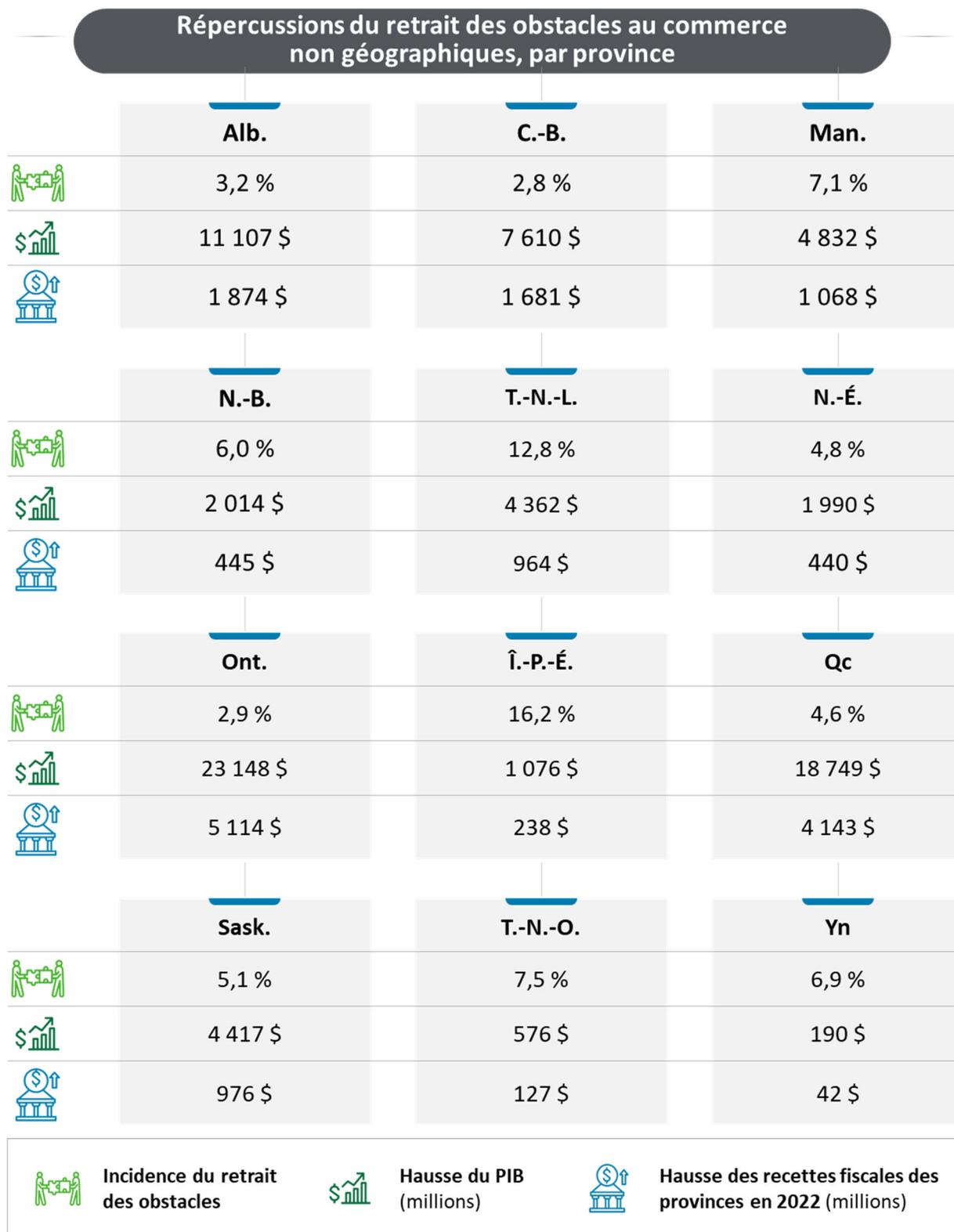
Le retrait des obstacles au commerce représenterait pour l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador une hausse du PIB à hauteur de **16,2 %** et **12,8 %**, respectivement, et de **6,9 %** et **7,5 %** pour le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest, respectivement.



Les gains seraient plus modérés en Ontario, au Québec et en Alberta, mais compte tenu de leurs parts relativement plus élevées de l'économie, ces provinces en retireraient néanmoins des avantages importants, car elles bénéficieraient collectivement de **66,2 %** de la hausse du PIB, soit un total de **53 G\$**.



Figure 2. Analyse de Deloitte et travaux d'Alvarez, Krznar et Tombe (2019)

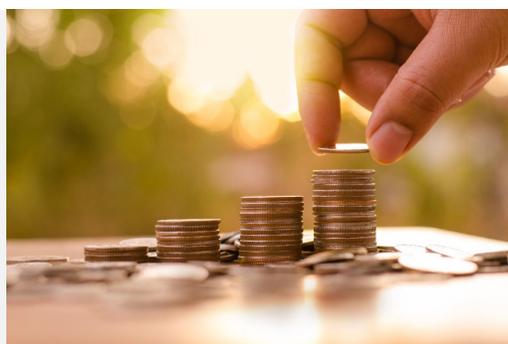


Dans ces conditions :

Notre modélisation donne à penser que les salaires canadiens moyens grimperaient de **5,5 %**, ce qui se traduirait par une augmentation de **5 %** du revenu des ménages, ou un apport de plus de **2 100 \$** au PIB réel par personne. Les bénéfices des sociétés augmenteraient de **2 %**.



Les recettes gouvernementales s'étofferaient de **4,4 %**, ce qui comprend un bond substantiel de **6,1 %** des recettes du gouvernement fédéral et de **4 %** des recettes des provinces et territoires, ce qui pourrait leur procurer un financement supplémentaire à injecter dans les programmes sociaux ou les dépenses liées à la reprise et aux mesures de relance.

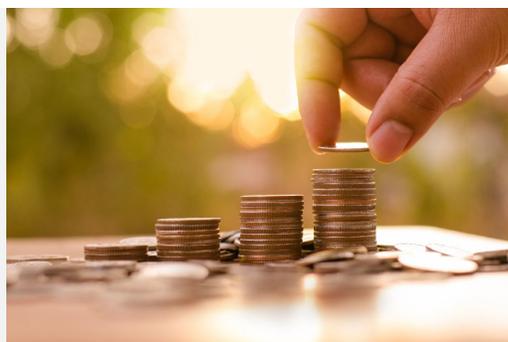


Comme le revenu augmenterait à l'échelle nationale, les administrations provinciales et territoriales enregistreraient une hausse de leurs recettes fiscales. À titre de comparaison :

Le plan budgétaire de **2021 à 2024** de l'Alberta prévoit des dépenses estimatives de **1,2 G\$** au titre des soins de longue durée pour **2021-2022**, soit environ la somme qui serait tirée des recettes fiscales provinciales en lien avec le retrait des obstacles au commerce.



Au Québec, un apport de **4,1 G\$** de recettes fiscales découlant de l'élimination des obstacles ferait plus que contrebalancer les dépenses projetées par le gouvernement au cours des **4** prochaines années afin d'améliorer les services de santé offerts aux populations vulnérables, y compris pour répondre aux besoins spéciaux et à ceux des collectivités autochtones, estimés à **3,5 G\$**.



De nombreuses études ont fait état de gains d’emplois et laissent entendre que des avantages supplémentaires pourraient être tirés de l’effet domino de la réduction des obstacles au commerce dans le secteur des services aux entreprises. Plus concrètement, les arguments en faveur de la concertation des efforts dans le but d’aplanir ces obstacles à l’échelle du Canada sont plus pertinents aujourd’hui que jamais. Partout dans le monde, des pays se positionnent pour tirer parti de la reprise postpandémique de sorte que le moindre levier doit être pris en considération, notamment l’essor du commerce intérieur.

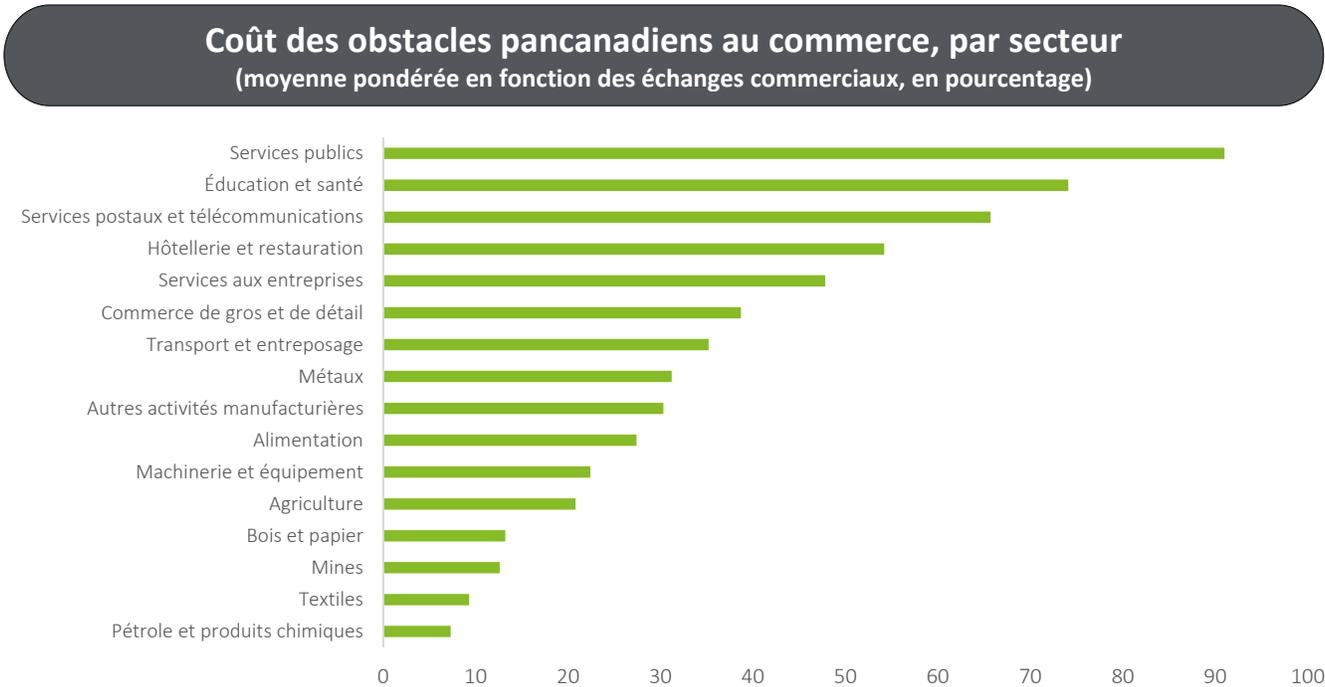
\$ Coût des obstacles au commerce interprovincial par secteur d’activité

Une étude menée par Statistique Canada a comparé le commerce à l’intérieur des provinces et territoires, puis entre eux, afin d’établir une estimation de l’« effet de frontière », c’est-à-dire le frein au commerce que représentent les frontières provinciales et territoriales. À l’instar d’études semblables, celle-ci conclut que les réglementations pancanadiennes imposent l’équivalent de droits douaniers de 6,9 % sur la circulation des produits entre les frontières provinciales et territoriales. Cet effet de frontière contribue au coût de la vie plus élevé au Canada, en particulier par rapport à celui des États-Unis où ce phénomène est négligeable³, et réduit notre compétitivité à l’échelle internationale.

Une autre analyse réalisée en 2019 par le FMI a évalué le coût pondéré en fonction des échanges commerciaux des obstacles au commerce interprovincial par secteur, comme l’illustre la figure 3. Cela a fait ressortir une foule de répercussions, touchant surtout les services publics, l’éducation et la santé, les services postaux et les télécommunications, l’hôtellerie et la restauration, ainsi que les services aux entreprises. En 2015, les obstacles à l’échelle du Canada représentaient 43 % de l’ensemble des obstacles au commerce, soit un équivalent tarifaire moyen de 21 %.

Le cas des services aux entreprises est particulièrement éloquent, car ce secteur comprend des services tels que les services juridiques et comptables, lesquels font partie des « principaux fournisseurs d’intrants aux autres secteurs »⁴. Par conséquent, la réduction des coûts du commerce pour les segments fortement intégrés de l’économie pourrait avoir un effet domino et se solder par un gain de productivité dans d’autres secteurs également. L’examen des secteurs mentionnés précédemment met en outre en lumière des exemples intéressants d’obstacles qui peuvent causer des augmentations de coûts des produits connexes.

Figure 3. Analyse d’Alvarez, Krznar et Tombe (2019)





Incidence des obstacles au commerce interprovincial sur des secteurs donnés

Boissons alcoolisées



Malgré l'attention considérable que ce sujet suscite auprès du public, des différences subsistent entre les règlements régissant la consommation et le transport des boissons alcoolisées à l'échelle du Canada. En date d'octobre 2019, seulement six provinces – l'Alberta, la Colombie-Britannique, le Manitoba, la Nouvelle-Écosse, l'Ontario et la Saskatchewan – permettaient le transport de quantités illimitées de boissons alcoolisées entre les territoires de compétence, et seulement trois – la Colombie-Britannique, le Manitoba et la Nouvelle-Écosse – permettaient l'expédition de vin directement aux consommateurs⁵. Résultat? Le prix des boissons alcoolisées varie considérablement à l'échelle du pays⁶, ce qui se traduit aussi par des coûts plus élevés pour les secteurs de l'hôtellerie et de la restauration – qui font partie des secteurs d'activité les plus durement touchés par la pandémie.

Services aux entreprises



Ce secteur comprend les établissements voués à la prestation de services de soutien, comme la préparation de documents, l'exploitation de centres d'appels, le recouvrement de réclamations impayées et la production de renseignements sur la solvabilité⁷.

L'Accord de libre-échange canadien (ALEC) – un accord intergouvernemental qui vise à réduire les obstacles au commerce intérieur – comporte un éventail de prescriptions limitant le libre-échange des services. En voici quelques exemples :

- au Manitoba, toute société désireuse d'offrir des services d'arpentage doit ajouter la mention « Manitoba Land Surveyor », « Manitoba Land Surveyors », « Manitoba Land Surveying » ou les initiales « M.L.S. » à sa dénomination;
- à Terre-Neuve-et-Labrador, seul un résident de la province est admissible au statut de notaire (notary public);
- en Ontario, le gouvernement provincial se réserve le droit d'exiger que les personnes autorisées à célébrer des mariages résident dans cette province⁸.

Le secteur des services financiers, sauf en ce qui a trait à la mobilité de la main-d'œuvre, est l'un des principaux secteurs d'activité exclus de l'ALEC. Donc, aucune partie de l'Accord ne s'applique à eux. Celui-ci stipule cependant que dans un délai de six mois suivant la date de son entrée en vigueur, les parties devront amorcer des discussions exploratoires pour évaluer l'intégration des règles applicables aux services financiers dans l'Accord⁹.

Les services aux entreprises constituent un secteur dans lequel une réforme s'impose parce qu'il représente des intrants importants pour d'autres secteurs d'activité; par ailleurs, les changements réglementaires dont il ferait l'objet pourraient créer un effet domino positif.

Transport et entreposage



Le secteur canadien du transport est fréquemment cité en exemple dans les discussions sur le commerce interprovincial, car il est aux prises avec d'importants obstacles réglementaires au commerce intérieur. Ainsi, certains types de camions (pour l'essentiel des camions de poids et de dimensions excédentaires) ne peuvent circuler que la nuit en Colombie-Britannique, mais uniquement pendant la journée dans la province voisine de l'Alberta, ce qui ne laisse qu'une petite plage horaire pour traverser la frontière provinciale. Les différences entre les règlements relatifs aux pneus économes en carburant d'une province ou d'un territoire à l'autre constituent aussi des sources d'inefficacité dans ce secteur¹⁰. La plupart de ces obstacles au commerce sont de nature réglementaire ou administrative. Bien que certains d'entre eux aient été relevés par la Table de conciliation et de coopération sur la réglementation de l'ALEC, dans la version de septembre 2020 du plan de travail pour 2020-2021, un seul accord en termes de transport a été conclu; un autre a été reporté et d'autres devraient intervenir en décembre 2021 et décembre 2022¹¹. Dans l'ensemble, les différences entre les règlements liés au transport sont des sources d'inefficacité de la chaîne d'approvisionnement; il en résulte un prix plus élevé des produits pour les consommateurs.



Mobilité de la main-d'œuvre

En principe, l'ALEC vise à améliorer la mobilité de la main-d'œuvre en rendant obligatoire que l'accréditation d'un travailleur par un organisme de réglementation soit reconnue par les autres autorités provinciales ou territoriales. Cependant, là encore, les exceptions et les obstacles « prohibitifs » découlant des disparités entre les programmes de formation rendent la situation plus compliquée qu'il n'y paraît.

Par exemple, l'ALEC permet aux provinces et aux territoires d'imposer aux candidats des conditions pour travailler à l'intérieur de leurs frontières, comme l'obligation de payer des frais de demande ou de traitement distincts, de souscrire une assurance et de verser une caution¹².



Outre le fardeau administratif, ces dépenses peuvent vite devenir onéreuses; il en résulte un obstacle dissuasif, ou un obstacle réel, à la vie active au-delà de la province ou du territoire d'attache. Cela peut être particulièrement problématique dans les villes situées à proximité de frontières intérieures, où un assouplissement des conditions pourrait créer des perspectives d'emploi plus nombreuses pour les travailleurs.

L'Accord permet aussi que des modifications soient apportées à son libellé initial quant à la mobilité de la main-d'œuvre en fonction des différences entre les exigences de formation à respecter pour occuper un emploi particulier, ce qui peut donner du fil à retordre aux professionnels touchés qui tentent de trouver un emploi à l'extérieur de leur province ou territoire d'attache. Ainsi, au Québec seulement, les programmes d'enseignement des sciences infirmières pour les infirmières et infirmiers auxiliaires n'incluent pas l'obstétrique et la pédiatrie; en Alberta et en Saskatchewan, les travailleurs sociaux doivent être titulaires d'un diplôme obtenu après deux années d'études, ce qui diffère des autres endroits au pays¹³. Pour explorer comment une accréditation et une réglementation nationales visant à améliorer la mobilité des travailleurs pourraient être mises en œuvre dans les secteurs de la santé et de l'éducation, il y aurait peut-être lieu de se pencher sur la réussite du programme Sceau rouge¹⁴.

Pour l'avenir, les gouvernements devraient collaborer afin d'assouplir les restrictions liées à la mobilité de la main-d'œuvre au Canada. On pourrait y parvenir en faisant en sorte que chaque province et chaque territoire disposent d'un mécanisme clair pour évaluer l'expérience professionnelle et les titres de compétence délivrés dans les autres régions du pays, et en exigeant que chaque organisme d'accréditation explique pourquoi la formation et l'éducation qu'il offre, entre autres critères, diffèrent de celles des autres provinces. Ensuite, si ces disparités sont considérées comme étant injustifiées, les accréditations des autres instances provinciales et territoriales devraient être reconnues. Comme Tombe et Schwanen l'ont observé dans un document rédigé pour le compte de l'Institut C.D. Howe, lorsque les obstacles à la mobilité interprovinciale de la main-d'œuvre canadienne auront été réduits au minimum, le pays tout entier en retirera des bienfaits¹⁵.



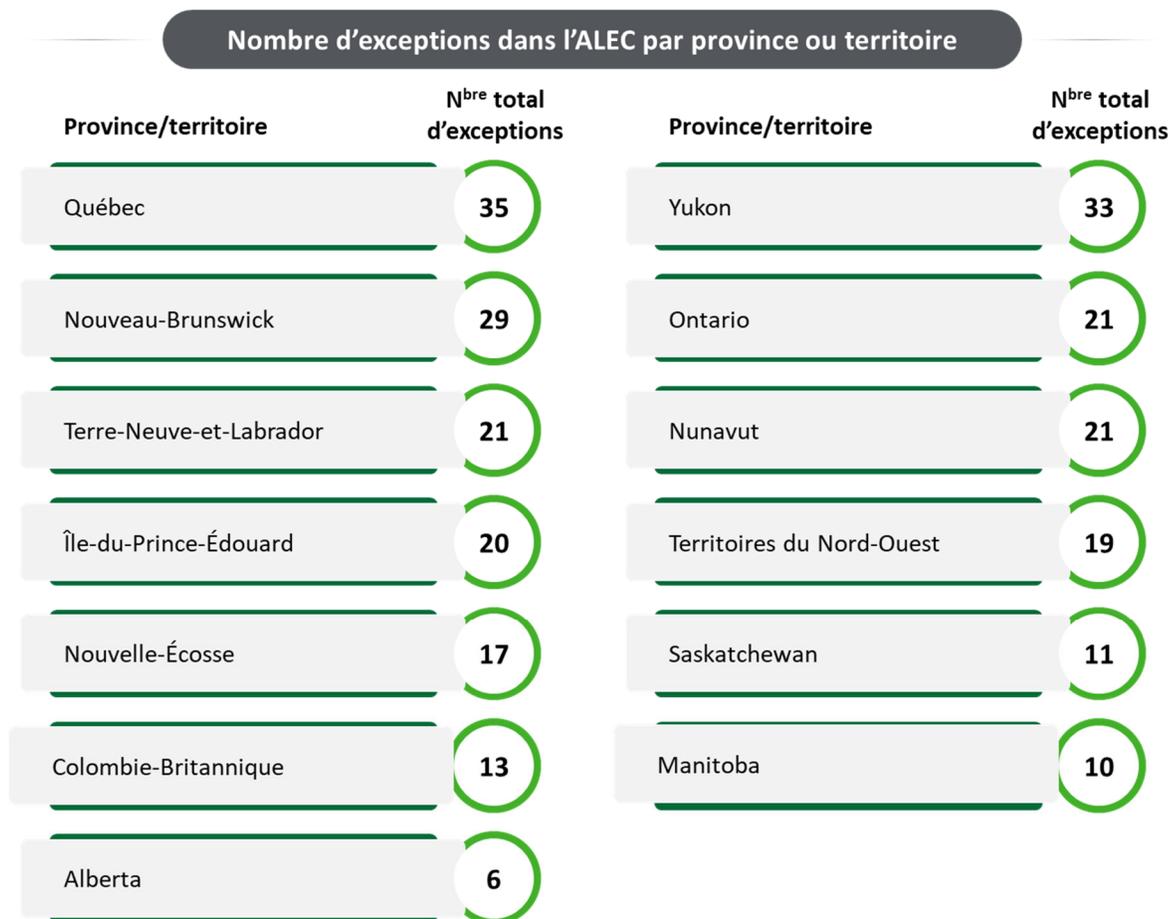
La situation actuelle des obstacles au commerce interprovincial

Des progrès ont certes été réalisés ces dernières années pour résoudre les problèmes auxquels le pays est confronté, mais le Canada a une longue route à parcourir. Selon l'indice de compétitivité mondiale (GCI) établi en 2019 par le Forum économique mondial, le Canada s'est classé au 32^e rang en termes de compétitivité nationale et au 53^e rang en ce qui concerne la prépondérance d'obstacles non tarifaires¹⁶.

La principale percée relative au commerce pancanadien a été réalisée lorsque l'ALEC est entré en vigueur en juillet 2017. L'Accord a adopté une « approche par liste négative », ce qui signifie que, sauf dans des cas précis, celui-ci s'applique à la plupart des pans de l'activité économique au Canada. Cela représentait une amélioration considérable par rapport au précédent Accord sur le commerce intérieur (ACI), quoique la liste des exceptions par province et territoire reste longue. De plus, le nombre des exceptions varie considérablement entre les provinces les mieux classées et celles qui le sont moins bien.

La question de la modernisation de l'ALEC en vue d'en faire une plateforme de libre-échange plus solide devrait susciter une réflexion sérieuse. À cet effet, dans deux documents rédigés en 2020 pour l'Institut C.D. Howe, Manucha laisse entendre que l'ALEC pourrait être modifié afin de mieux se prêter au règlement de différends à l'initiative du secteur privé. Deux idées pour une telle réforme sont mises de l'avant : ajouter dans l'ALEC une clause du perdant-payeur en lien avec le processus de règlement des différends, et permettre que les indemnités soient conservées par les parties privées plutôt que d'être déposées dans un fonds pour la promotion du commerce intérieur au Canada^{17,18}.

Figure 4. Accord de libre-échange canadien, version consolidée au 1er janvier 2021



Depuis l'entrée en vigueur de l'ALEC, seuls l'Alberta, le Manitoba et l'Ontario ont accentué leur ouverture au commerce. Dans six autres provinces, par contre, les obstacles au commerce ont augmenté¹⁹.

Un virage en faveur de la ratification de traités multinationaux à la fin des années 1980 a stimulé la circulation des produits et services canadiens à l'échelle internationale, tandis que les flux du commerce entre les provinces et les territoires ont fléchi ou stagné par rapport aux niveaux de 1980²⁰. Cependant, comme la pandémie de COVID-19 l'a montré, les chaînes d'approvisionnement internationales peuvent être vulnérables, surtout en situation de crise. Aussi, l'équilibrage du commerce intérieur et du commerce international est une pièce maîtresse de la sécurité économique.



Prochaines étapes

Certaines provinces ont pris plus d'initiatives que d'autres en vue de contourner les exceptions de l'ALEC ou de conclure des accords régionaux supplémentaires en ce sens. Par exemple, la conclusion du New West Partnership Trade Agreement (NWPTA) entre la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba a servi à justifier le fait que ces provinces comptent le nombre d'exceptions le plus faible.

Or, dans d'autres secteurs de l'économie, les efforts en faveur de la coopération à l'échelle nationale ont été mis sur pause, comme en fait foi la décision prise plus tôt cette année de fermer l'Organisme de mise en place de l'Autorité de réglementation des marchés des capitaux (OMAMC).



Compte tenu de la promesse qui lui a été faite dans le budget de 2021 d'augmenter son financement, la Table de conciliation et de coopération en matière de réglementation (TCCR), instaurée par l'ALEC, a un rôle rassembleur important à jouer auprès des parties afin de les amener à s'attaquer au problème des diverses listes d'exceptions. De plus, il importe que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux exercent un leadership fort dans le but de faire avancer ce dossier et d'accélérer le retrait des obstacles au commerce au Canada. Une prochaine étape pour les administrations fédérale et provinciales devrait consister en :

- **Créer un répertoire public de renseignements sur les obstacles au commerce au Canada.** Une base de données publiques consultable serait utile aux décideurs politiques pour prioriser leurs efforts et renforcer les arguments en faveur d'une réforme. Les renseignements devraient porter sur le ou les territoires de compétence en cause, la date de création et la raison d'être, ainsi que les paramètres quantitatifs tels que les recettes fiscales. La base de données pourrait être calquée sur le modèle de l'[Institut canadien d'information sur la santé](#), un organisme qui vise à accélérer l'amélioration des soins de santé au Canada par la collecte et l'analyse de données pertinentes, de même que leur communication aux citoyens et aux décideurs politiques.
- **Prendre conscience du potentiel de la reconnaissance mutuelle.** Les gouvernements provinciaux et territoriaux doivent souscrire au principe de reconnaissance mutuelle des normes et des règlements régissant la fourniture de produits et la prestation de services au Canada. Ce type de politique contribuerait à accélérer le retrait des obstacles et réduirait au minimum les coûts pour les contribuables.
- **Établir une vaste collaboration pour la recherche de solutions.** Les pourparlers entourant le commerce intérieur sont trop souvent laissés à l'initiative des gouvernements, sans un véritable apport du secteur privé. C'est pourquoi nous recommandons la mise sur pied d'un comité directeur dont feraient partie des décideurs, des représentants du secteur privé et des spécialistes. L'un des rôles de ce comité consisterait à mettre en lumière les obstacles au commerce qui restreignent le potentiel économique du Canada. Il serait tout aussi important que ce groupe crée un consensus quant aux trajectoires stratégiques requises pour appuyer le retrait des obstacles.
- **Reconnaître que l'exploitation du plein potentiel économique du libre-échange comporte des coûts.** Des mesures déterminantes devront être prises pour que les décideurs tiennent compte adéquatement des coûts associés à l'accroissement du libre-échange au Canada. Cela dit, dans certains cas, un processus décisionnel audacieux peut s'accompagner d'un coût politique. Mais dans d'autres cas, les coûts peuvent être administratifs ou sont pris en charge par les travailleurs individuels ou les entreprises; par conséquent, cela justifie peut-être la conclusion d'accords d'indemnisation visant à soutenir le retrait des obstacles au commerce. Les gouvernements canadiens possèdent une vaste expérience des négociations relatives au commerce international et de la recherche de solutions exécutables aux problèmes intérieurs, comme dans les cas où les secteurs d'activité et les travailleurs nationaux craignent un préjudice commercial découlant des politiques relatives au commerce. Aussi, nous avons la certitude que les avantages éventuels de la libéralisation du commerce intérieur contrebalancent largement les coûts, et qu'une approche de type Équipe Canada peut être garante de progrès.

Dans un contexte où les gouvernements provinciaux, territoriaux et fédéral s'emploient à rebâtir leur économie au sortir de la pandémie, la nécessité de s'attaquer à la question du commerce interprovincial devient plus impérieuse. Les obstacles passés aux progrès, notamment l'absence de volonté politique et l'absence de données à propos des obstacles précis, ne peuvent plus être justifiables à la lumière des avantages potentiels d'une actualisation des enjeux liés aux obstacles commerciaux. À vrai dire, la reprise économique peut offrir une excellente occasion de rassembler les nombreux intervenants et parties prenantes clés, histoire d'aborder cet enjeu complexe.



Remerciements

Nous aimerions remercier les organisations ci-dessous, qui sont membres du Groupe de travail sur les obstacles au commerce interprovincial, pour leurs observations et suggestions utiles.

- Business Council of Alberta
- Business Council of British Columbia
- Conseil canadien des affaires
- Business Council of Manitoba
- Institut C.D. Howe
- Canada West Foundation
- Chambre de commerce du Canada
- Canadian Federation of Independent Business
- Canadian Manufacturers & Exporters
- Edmonton Chamber of Commerce
- Canadian Global Cities Council
- Institut économique de Montréal
- Conseil d'entreprises du Nouveau-Brunswick
- Ontario Chamber of Commerce
- Toronto Region Board of Trade



Personne-ressource

Matthew Stewart

Directeur de service, Services-conseils en économie

613-786-7511

mastewart@deloitte.ca

¹ Robby Bemrose, Mark Brown et Jesse Tweedle. « Going the distance: Estimating the effect of provincial borders on trade when geography matters », *Canadian Journal of Economics* 50, no 3 (2020) : p. 1098 à 1131.

² Trevor Tombe. « Towards a more productive and united Canada: The case for liberalizing interprovincial trade », *Achieving the four-day work week: essays on improving productivity growth in Canada* (Fraser Institute, 2020), p. 8, 4 mars 2021.

³ Bemrose, Brown et Tweedle. « Going the distance: Estimating the effect of provincial borders on trade when geography matters », p. 1098 à 1131.

⁴ Jorge Alvarez, Ivo Krznar et Trevor Tombe. « Internal trade in Canada: Case for liberalization », *IMF Working Papers* 158, no 19 (2019) : p. 1 à 38.

⁵ Mike Milke et Peter St. Onge. « Indice du leadership provincial en matière de commerce intérieur », *Institut économique de Montréal*, 2019, p. 25.

⁶ Colin Field. « Is beer more expensive in your province? », *Cottage Life*, 12 juin 2017.

⁷ Statistique Canada. « Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) Canada », 2017, version 1.0 : « 5614 – Services de soutien aux entreprises », consulté le 27 avril 2021.

⁸ Secrétariat du commerce intérieur (Canada). « Canadian Free Trade Agreement: consolidated version », dernière modification le 23 mars 2021.

⁹ Secrétariat du commerce intérieur (Canada). « Canadian Free Trade Agreement: consolidated version », dernière modification le 23 mars 2021.

¹⁰ Joseph A. Day et David Tkachuk. « Tear down these walls: Dismantling Canada's internal trade barriers », *The Standing Senate Committee on Banking, Trade, and Commerce*, 2016, p. 60.

¹¹ Table de conciliation et de coopération en matière de réglementation (Canada). « Plan de travail no 3 (2020-2021) », révisé le 11 septembre 2020.

¹² Secrétariat du commerce intérieur (Canada). « Canadian Free Trade Agreement: consolidated version – article 705 », révisé le 23 mars 2021.

¹³ Groupe de travail sur la mobilité de la main-d'œuvre. « Exceptions par profession et métier », consulté le 27 avril 2021.

¹⁴ Métiers Sceau rouge. Programme Sceau rouge, 24 octobre 2018, https://www.red-seal.ca/trades/tr.1d.2s_1.3st-fra.html.

¹⁵ Trevor Tombe et Daniel Schwanen. « Alberta's opportunity: The ins, outs and benefits of greater job mobility », Institut C.D. Howe, 2020, p. 1 à 32.

¹⁶ Klaus Schwab. « The Global Competitiveness Report 2019 », Forum économique mondial, 2019, p. 666.

¹⁷ Ryan Manucha. « Ten recommended reforms for the Canadian Free Trade Agreement », Institut C.D. Howe, 2020, p. 1.

¹⁸ Ryan Manucha. « Boost internal trade with key reforms to CFTA », Institut C.D. Howe, 2020, p. 1 à 36.

¹⁹ Olivier Rancourt et Krystle Wittevrongel. « Indice du leadership provincial en matière de commerce intérieur », édition 2021, p. 16.

²⁰ Tombe. « Towards a more productive and united Canada: The case for liberalizing interprovincial trade », Frazer Institute, p. 8.



www.deloitte.ca

À propos de Deloitte

Deloitte offre des services dans les domaines de l'audit et de la certification, de la consultation, des conseils financiers, des conseils en gestion des risques, de la fiscalité et d'autres services connexes à de nombreuses sociétés ouvertes et fermées dans différents secteurs. Deloitte sert quatre entreprises sur cinq du palmarès Fortune Global 500^{MD} par l'intermédiaire de son réseau mondial de cabinets membres dans plus de 150 pays et territoires, qui offre les compétences de renommée mondiale, le savoir et les services dont les clients ont besoin pour surmonter les défis d'entreprise les plus complexes. Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l., société à responsabilité limitée constituée en vertu des lois de l'Ontario, est le cabinet membre canadien de Deloitte Touche Tohmatsu Limited. Deloitte désigne une ou plusieurs entités parmi Deloitte Touche Tohmatsu Limited, société fermée à responsabilité limitée par garanties du Royaume-Uni, ainsi que son réseau de cabinets membres dont chacun constitue une entité juridique distincte et indépendante. Pour une description détaillée de la structure juridique de Deloitte Touche Tohmatsu Limited et de ses sociétés membres, voir www.deloitte.com/ca/apropos.

Notre raison d'être mondiale est d'avoir une influence marquante. Chez Deloitte Canada, cela se traduit par la création d'un avenir meilleur en accélérant et en élargissant l'accès au savoir. Nous croyons que nous pouvons concrétiser cette raison d'être en incarnant nos valeurs communes qui sont d'ouvrir la voie, de servir avec intégrité, de prendre soin les uns des autres, de favoriser l'inclusion et de collaborer pour avoir une influence mesurable.

Pour en apprendre davantage sur les quelque 330 000 professionnels de Deloitte, dont plus de 11 000 font partie du cabinet canadien, veuillez nous suivre sur [LinkedIn](#), [Twitter](#), [Instagram](#), ou [Facebook](#).

© Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l. et ses sociétés affiliées.

RITM0856596