



First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

**Banking, Trade and
Commerce**

Chair:

The Honourable JERAHMIEL S. GRAFSTEIN

Wednesday, October 4, 2006
Wednesday, October 18, 2006

Issue No. 7

Second and third meetings on:

Issues dealing with interprovincial barriers to trade

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

**Banques et du
commerce**

Président :

L'honorable JERAHMIEL S. GRAFSTEIN

Le mercredi 4 octobre 2006
Le mercredi 18 octobre 2006

Fascicule n° 7

Deuxième et troisième réunions sur :

Les obstacles au commerce interprovincial

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON BANKING, TRADE AND COMMERCE

The Honourable Jerahmiel S. Grafstein, *Chair*
The Honourable W. David Angus, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Biron	Hervieux-Payette, P.C.
Eyton	* LeBreton, P.C.
Fitzpatrick	(or Comeau)
Goldstein	Massicotte
Harb	Meighen
* Hays	Moore
(or Fraser)	Tkachuk

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Nancy Ruth substituted for that of the Honourable Senator Eyton (*September 29, 2006*).

The name of the Honourable Senator Eyton substituted for that of the Honourable Senator Nancy Ruth (*October 5, 2006*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES BANQUES ET DU COMMERCE

Président : L'honorable Jerahmiel S. Grafstein
Vice-président : L'honorable W. David Angus
et

Les honorables sénateurs :

Biron	Hervieux-Payette, C.P.
Eyton	* LeBreton, C.P.
Fitzpatrick	(ou Comeau)
Goldstein	Massicotte
Harb	Meighen
* Hays	Moore
(ou Fraser)	Tkachuk

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Nancy Ruth est substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton (*le 29 septembre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Eyton est substitué à celui de l'honorable sénateur Nancy Ruth (*le 5 octobre 2006*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, October 4, 2006
(16)

[English]

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met at 4:10 p.m., this day, in room 9, Victoria Building, the Chair, the Honourable Jerahmiel S. Grafstein, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Angus, Biron, Goldstein, Grafstein, Moore, Nancy Ruth and Tkachuk (7).

In attendance: Philippe Bergevin, Research Officers, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on May 2, 2006, the committee continued its study on issues dealing with interprovincial barriers to trade. (*For complete text of the order of reference, see Proceedings of the Committee, Issue No. 5*)

WITNESSES:*Statistics Canada:*

Michel Girard, Director.

Industry Canada:

Ron Parker, Visiting Senior Assistant Deputy Minister;

Philip Morrison, Senior Analyst, Internal Trade.

Canadian Council of Chief Executives:

David Stewart-Patterson, Executive Vice-President.

Certified General Accountants' Association of Canada:

Carole Presseault, Vice-President.

At 4:15 p.m., Mr. Girard and Mr. Parker each made a statement and, together with the other witness, answered questions.

At 5:15 p.m., Mr. Stewart-Patterson and Ms. Presseault each made a statement and answered questions.

At 6:05 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, October 18, 2006
(17)

[English]

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met at 4 p.m., this day, in room 9, Victoria Building, the Chair, the Honourable Jerahmiel S. Grafstein, presiding.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 4 octobre 2006
(16)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 16 h 10, dans la salle 9 de l'immeuble Victoria, sous la présidence de l'honorable Jerahmiel S. Grafstein, (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Angus, Biron, Goldstein, Grafstein, Moore, Nancy Ruth et Tkachuk (7).

Aussi présent : Philippe Bergevin, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 2 mai 2006, le comité poursuit son étude des obstacles au commerce interprovincial. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 5 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :*Statistique Canada :*

Michel Girard, directeur.

Industrie Canada :

Ron Parker, sous-ministre adjoint principal invité;

Philip Morrison, analyste principal, Commerce intérieur.

Conseil canadien des chefs d'entreprises :

David Stewart-Patterson, vice-président exécutif.

Association des comptables généraux accrédités du Canada :

Carole Presseault, vice-présidente.

À 16 h 15, M. Girard et M. Parker font chacun un exposé et répondent ensuite aux questions, avec les autres témoins.

À 17 h 15, M. Stewart-Patterson et Mme Presseault font chacun un exposé et répondent ensuite aux questions.

À 18 h 5, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 18 octobre 2006
(17)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 16 heures, dans la salle 9 de l'immeuble Victoria, sous la présidence de l'honorable Jerahmiel S. Grafstein, (*président*).

Members of the committee present: The Honourable Senators Angus, Biron, Eyton, Goldstein, Grafstein, Hervieux-Payette, Massicotte, Meighen and Moore (9).

In attendance: Sheena Starky and Philippe Bergevin, Research Officers, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Ordre of Reference adopted by the Senate on May 2, 2006, the committee pursued its study on issues dealing with interprovincial barriers to trade. (*For complete text of the order of reference, see Proceedings of the Committee, Issue No. 4.*)

WITNESSES:

Atlantic Institute for Market Studies:

Stephen Kymlicka, Senior Policy Analyst.

Pacific NorthWest Economic Region:

Matt Morrison, Executive Director.

At 4:10 p.m., Mr. Kymlicka and Mr. Morrison each made a statement and answered questions.

At 5:20 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Angus, Biron, Eyton, Goldstein, Grafstein, Hervieux-Payette, Massicotte, Meighen et Moore (9).

Aussi présents : Sheena Starky et Philippe Bergevin, attachés de recherche, Bibliothèque du Parlement.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 2 mai 2006, le comité poursuit son étude des obstacles au commerce interprovincial. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Atlantic Institute for Market Studies :

Stephen Kymlicka, analyste principal de la politique.

Région économique du Nord-Ouest du Pacifique :

Matt Morrison, directeur exécutif.

À 16 h 10, M. Kymlicka et M. Morrison font chacun un exposé et répondent ensuite aux questions.

À 17 h 20, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Line Gravel

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, October 4, 2006

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 4:10 p.m. to examine and report on issues dealing with interprovincial barriers to trade.

Senator Jerahmiel S. Grafstein (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Ladies and gentlemen, witnesses, fellow colleagues, I am delighted to tell you that today we are starting a very important, and perhaps one of the most important, studies that we have done in recent times: that is, a study on interprovincial trade barriers.

I would like to read the terms of reference. They are on our website, and I invite people who will be watching this committee from coast to coast to coast to examine our website because a lot of the supplemental material will not only be available by way of the witnesses that we hear but we will post it regularly on our website. This is an important subject as it affects business and the economy in every region of the country.

Interprovincial trade barriers exist. The extent to which interprovincial trade barriers are limiting the growth and profitability of the affected sectors, as well as the ability of businesses in the affected provinces jointly and with relevant states to form economic regions which will enhance prosperity is one of the areas that we will be exploring. We will explore measures that could be taken by federal and provincial governments to facilitate the elimination of such interprovincial trade barriers in order to enhance trade and develop a national economy.

Honourable senators — and I want to say this to our listening audience as well — our committee is called the Banking, Trade and Commerce Committee. It is one of the oldest committees in Parliament, established shortly after Confederation, and it is the oldest committee of the Senate. Its original mandate was to explore or to act as an overseer with respect to banking, trade and commerce.

Effectively, when we in this committee examined our original mandate, I think we reached a consensus that it contains a misnomer. We do not have a national economy. We have regional and local economies, but we do not have a national economy. If we are to compete in the world against those who want to take jobs away from Canada, the first thing we have to do is develop a national economy wherein Canadian workers and skilled artisans can go from coast to coast to coast freely with respect to labour mobility.

In the next few days we will hear some of the problems. I can assure the witnesses that we take this matter very seriously. It goes to the heart of our mandate, which is to develop in Canada a national economy. I think you will find as senators ask you questions, witnesses, that we are determined to examine this question.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 4 octobre 2006.

Le Comité permanent des banques et du commerce se réunit ce jour à 16 h 10 pour examiner, afin d'en faire rapport, les obstacles au commerce interprovincial.

Le sénateur Jerahmiel S. Grafstein (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Mesdames et messieurs, témoins et collègues, je suis ravi de vous dire que nous entreprenons aujourd'hui une étude très importante, peut-être la plus importante depuis plusieurs années, concernant les obstacles au commerce interprovincial.

J'aimerais vous lire notre mandat, qui figure sur notre site Web, et j'invite les personnes qui suivent nos délibérations d'un bout à l'autre du pays à consulter notre site Web où elles trouveront beaucoup d'informations complémentaires que nous y diffuserons régulièrement. Le thème de nos délibérations est important car il touche les entreprises et l'économie de toutes les régions.

Les barrières au commerce interprovincial existent vraiment. Nous allons examiner dans quelle mesure elles limitent la croissance et la rentabilité des secteurs de l'économie, ainsi que la possibilité pour les entreprises des provinces et des États de former des régions économiques pour rehausser notre prospérité. Nous examinerons aussi les mesures que peuvent prendre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux pour les éliminer afin de favoriser le commerce et de développer une économie nationale.

Honorables sénateurs — et ceci s'adresse également à notre public virtuel — notre comité s'appelle le Comité des banques et du commerce. C'est l'un des plus anciens comités du Parlement, créé peu après la Confédération, et c'est le plus ancien comité du Sénat. À l'origine, son mandat consistait à étudier le secteur des banques et du commerce et à en assurer la supervision générale.

Quand nous nous sommes penchés sur ce mandat d'origine, nous avons conclu qu'il ne reflétait pas vraiment la réalité car nous n'avons pas d'économie nationale. Nous avons des économies régionales et locales mais pas d'économie nationale. Or, si nous voulons résister à la concurrence des pays qui veulent prendre nos emplois, la première chose à faire est d'établir une économie nationale qui permettra aux travailleurs canadiens et aux artisans qualifiés de circuler librement d'une côte à l'autre selon le principe de la mobilité de la main-d'œuvre.

Dans les jours qui viennent, des témoins viendront nous parler des problèmes existant à ce sujet et je peux leur dire que nous prenons cette question très au sérieux. De fait, l'instauration d'une économie nationale au Canada est l'essence même de notre mandat. Chacun pourra constater, dans les questions que poseront les sénateurs aux témoins, que nous sommes fermement décidés à examiner cette question.

I must say at the outset that I am dismayed that we have invited the provincial premiers or their ministers to come and give us the benefit of their advice and their problems, as well as the Council of Premiers, and they have chosen not to attend. To be fair, they have submitted to us written materials which we will read and pursue. However, it does not make us happy that such an important issue is being neglected by the provincial premiers. I say that the issue has been neglected, and I think many of my colleagues on both sides of the aisle will say that that is the case.

We are determined to look at this question to see if, in very short order, we can draw to the attention of the Canadian public and the Canadian government those areas of concern that can be addressed or should be addressed immediately.

I leave you with this one thought: The best definition of politics that I have heard came from President Harry Truman, when he was once asked: What is the role of the President of the United States? He said, "The role is very simple: to get the people to do the job they were hired to do in the first place." Many politicians and bureaucrats across the country are not doing the job that they were hired to do in the first place, which is to enhance their local economies and to ensure that we work together in a united way to increase the standard of living for all Canadians.

With that brief and rather political preamble, I am delighted to welcome our first witnesses from Industry Canada, who are responsible for these questions within the federal government. We have the Director of Statistics Canada, Mr. Michel Girard. As well, we have the Department of Industry representatives, Mr. Ron Parker, Visiting Senior Assistant Deputy Minister; and Mr. Philip Morrison, Senior Analyst of Internal Trade. These gentlemen are very knowledgeable about the topics we will be discussing.

We will start with Mr. Girard from Statistics Canada. Welcome, Mr. Girard.

Michel Girard, Director, Statistics Canada: Thank you, Mr. Chairman. I will be talking about interprovincial exports and imports. I would like to introduce the topic by saying that my division specializes in producing statistics on the structure of the Canadian economy as well as the provincial economies. The division produces gross domestic product statistics that are used in the context of the HST allocation, the sharing of the HST between the federal government and the provinces, as well as for the program of equalization payments, and of course to measure the health of the provincial economies.

In order to produce the GDP, it is important to have statistics on exports and imports. When one calculates the gross domestic product of a province, it is important to have statistics on exports between the province and foreign countries, as well as exports between the provinces. This is what I want to talk about this afternoon, in case these statistics are useful in your investigations.

If you look at slide number 2 in the package, you will see the total imports and exports of each province to and from all other provinces. You will notice that Alberta and Ontario are the only two provinces that have a trade surplus. All the other provinces

Je tiens à dire dès le départ que je suis déçu de constater que les premiers ministres provinciaux ou leurs ministres que nous avons invités à comparaître, tout comme le Conseil des premiers ministres des provinces, pour nous faire profiter de leurs points de vue et nous exposer leurs problèmes ont décliné notre invitation. Certes, ils nous ont envoyé des documents que nous lirons attentivement mais nous sommes déçus qu'ils ne s'intéressent pas plus à une question aussi importante. Nous pensons que c'est une question qui n'a pas été prise assez au sérieux jusqu'à présent, et vous verrez que c'est l'avis d'un grand nombre de mes collègues des deux côtés du clivage politique.

Nous sommes résolu à examiner attentivement cette question pour voir s'il nous serait possible d'attirer très rapidement l'attention de la population et du gouvernement du Canada sur les problèmes pouvant ou devant être réglés immédiatement.

Un dernier mot. La meilleure définition de la politique que j'ai jamais entendue est celle du président Harry Truman qui avait répondu ceci quand on lui demandait quel est le rôle du président des États-Unis : « Ce rôle est très simple : faire en sorte que les gens fassent le travail pour lequel ils ont été engagés ». Bon nombre de politiciens et de bureaucrates de notre pays ne font pas le travail pour lequel ils ont été engagés, qui est d'améliorer leurs économies locales et de collaborer pour rehausser le niveau de vie de tous les Canadiens.

Après ce bref préambule à caractère relativement politique, je suis ravi de souhaiter la bienvenue à nos premiers témoins, des représentants du ministère d'Industrie Canada qui assument la responsabilité de ces questions au sein du gouvernement fédéral. Il s'agit du directeur de Statistique Canada, M. Michel Girard, du sous-ministre adjoint principal invité, M. Ron Parker, et de l'analyste principal du commerce intérieur, M. Philip Morrison. Ces messieurs sont des spécialistes de la question dont nous sommes saisis.

Nous allons commencer avec M. Girard, de Statistique Canada. Vous avez la parole, monsieur Girard.

Michel Girard, directeur, Statistique Canada : Merci, monsieur le président. Je vais vous parler des exportations et importations interprovinciales et j'aimerais présenter le sujet en vous disant que la spécialité de mon service est de produire des statistiques sur la structure de l'économie canadienne et des économies provinciales. Nous produisons les statistiques du produit intérieur brut qui sont utilisées pour percevoir la TVH et la partager entre le gouvernement fédéral et les provinces, pour calculer les paiements du programme de péréquation et, bien sûr, pour mesurer la santé des économies provinciales.

Pour calculer le PIB, il est important d'avoir des statistiques sur les exportations et les importations. Quand on calcule le PIB d'une province, il importe de connaître les exportations de la province vers les pays étrangers ainsi que vers les autres provinces. C'est de cela que je veux vous parler cet après-midi, dans l'espoir que ces statistiques vous seront utiles.

La deuxième diapositive de la série que je vais vous présenter indique les importations et exportations totales de chaque province avec toutes les autres. Vous constaterez que l'Alberta et l'Ontario sont les seules ayant un excédent à ce chapitre. Toutes

have a negative surplus. In Ontario, most of the exports come from financial services, while in Alberta most exports come from trading oil and gas.

Overall in Canada, the east-west trade basically reflects transactions related to the financial sector, to business and computer services, to energy products, and also to wholesale trade and transportation services. Many of the east-west transactions are services and not necessarily commodities in terms of goods.

If you look at slide number 3, you will see a comparison. The red line in the graph shows the interprovincial trade flows, about \$275 billion in 2005. It has doubled since 1992. As a comparison, total exports of the country, all the provinces together, equal \$490 billion and the imports equal \$440 billion. What is interesting in this graph is that during the period 2000-03, when there was a decline in foreign exports and imports, trade in Canada between the provinces continued to grow.

With regard to slide number 4, I would like to take a minute to tell you the statistics that we measure. I would like you to assume that we produce some furniture in the province of Quebec, a commodity. I would like you to assume that this product has been bought by a wholesaler in Ontario, transported by a Manitoba firm to Alberta, and sold in Alberta by a retailer. What we measure at Statistics Canada is the Alberta transaction with all of these provinces. The first transaction that we would record is the value of the furniture between Alberta and Quebec. The second transaction that we would record is a transaction between Ontario and Alberta, and that transaction would reflect wholesale activity. Eventually, our statistics would show a transaction between Manitoba and Alberta for the transportation services. You and I in Alberta would buy the good, the furniture, that would include the three transactions together, but we try to record or separate all these costs when we produce the provincial economic accounts.

I will skip the next two slides because I want to respect the time that was given to me. However, as a statistician from Statistics Canada, I cannot go to a committee like this one without warning you about data source and quality. If you have any questions after my presentation, I will be glad to answer.

It is important for you to understand that it is difficult to get statistics on trade. These statistics are not calculated in isolation, one after the other. They are done in a bigger context of the system of national accounts, and the data are manipulated quite a bit before they are released. There is a certain amount of quality behind those numbers.

If you go to slide number 8, I will go into a little more detail and give you the kind of statistics that we can produce for this committee. You will see that, for example, in the middle of the graph, Ontario exports \$36.8 billion of goods and services to Quebec. Quebec exports \$30.8 billion to Ontario. Just as an order of magnitude, you will see in the square below that Alberta exports \$12.7 billion to Ontario.

les autres ont un solde négatif. En Ontario, la majeure partie des exportations concerne les services financiers et, en Alberta, le commerce du pétrole et du gaz naturel.

Pour l'ensemble du Canada, le commerce est-ouest reflète essentiellement les transactions concernant le secteur financier, les services commerciaux et informatiques, les produits d'énergie, le commerce de gros et les services de transport. La majeure partie de ces transactions est-ouest concerne donc du commerce de services plutôt que de marchandises et de denrées.

La troisième diapositive est une comparaison. La courbe rouge du graphique reflète les échanges interprovinciaux, qui ont atteint environ 275 milliards de dollars en 2005, soit le double de leur valeur de 1992. À titre de comparaison, les exportations totales du pays, toutes provinces cumulées, s'élèvent à 490 milliards de dollars, et les importations, à 440 milliards de dollars. Ce qui est intéressant dans ce graphique, c'est qu'il montre qu'il y a eu un déclin des importations et exportations étrangères durant la période 2000-2003, alors que les échanges entre les provinces continuaient d'augmenter.

La quatrième diapositive résume les éléments que nous mesurons dans nos statistiques. Supposez que vous fabriquez des meubles au Québec qui vous sont achetés par un grossiste de l'Ontario, transportés en Alberta par une firme du Manitoba, et vendus en Alberta par un détaillant. Ce que nous allons mesurer, à Statistique Canada, c'est la transaction de l'Alberta avec toutes ces provinces. La première transaction concerne la valeur des meubles entre l'Alberta et le Québec. La deuxième, c'est la transaction entre l'Ontario et l'Alberta qui concerne la vente en gros. Finalement, nos statistiques intégreront une transaction entre le Manitoba et l'Alberta pour les services de transport. Vous et moi qui achèterons un meuble en Alberta effectuerons une transaction comprenant ces trois éléments mais nous, à Statistique Canada, allons essayer d'enregistrer ces trois éléments séparément pour produire les comptes économiques provinciaux.

Je saute les deux diapositives suivantes car mon temps de parole est limité. Toutefois, en tant que statisticien travaillant à Statistique Canada, je ne saurais m'adresser à un comité comme le vôtre sans vous mettre en garde au sujet de la source et de la qualité des données. Si vous avez des questions à ce sujet, je serai très heureux d'y répondre.

Il faut comprendre qu'il est difficile d'obtenir des statistiques sur le commerce car elles ne sont pas calculées isolément, l'une après l'autre. Elles le sont dans le contexte plus général du système des comptes nationaux, et les chiffres sont donc relativement manipulés avant d'être divulgués. Il y a un facteur de qualité à prendre en considération quand on les examine.

Si vous passez à la huitième diapositive, je vais vous donner un peu plus de détails sur le genre de statistiques que nous pouvons produire à l'intention de votre comité. Vous voyez par exemple, au milieu du tableau, que l'Ontario exporte pour 36,8 milliards de dollars de biens et services au Québec, et que le Québec en exporte pour 30,8 milliards en Ontario. À titre de comparaison, vous voyez un peu plus bas que l'Alberta exporte pour 12,7 milliards de dollars en Ontario.

I took three provinces to show you what kind of statistics we can produce for you. In the case of Newfoundland, for example, on the first chart, you will see the evolution of the export, interprovincial export-imports in each of the provinces. In this case, it is Newfoundland and Labrador. You will see that it is evolving quite a bit. You will see, in the middle of the page, who are the major trading partners. When Newfoundland exports, it exports mainly to Ontario and, to some extent, to New Brunswick and Nova Scotia. In the case of imports, Newfoundland is importing primarily from Ontario and, to some extent, from Quebec, Nova Scotia and New Brunswick.

The new economy here of Newfoundland is that they now export petroleum. That is why it is so big in this graph. Most of the exports from that province reflect exports of crude mineral oils, but they also export meat, metal ores, communications, et cetera. On the import side, they import all kinds of services, such as business and computer services, wholesaling services, and so forth.

Just to give you another flavour, if you go to Ontario on page 15, you will see that Ontario is exporting a lot to the Province of Quebec. That is not surprising because the two provinces are very close, but Ontario also exports quite a bit to Alberta and British Columbia. They are exporting financial services, such as business and computer services. Motor vehicles are only the fourth biggest item in that province.

Finally, if you go to page 19, for British Columbia, you will see that British Columbia is, of course, dealing again with the province that is close nearby, Alberta, but also quite a bit with Ontario and Quebec. The exports there are transportation services and business and computer services. When they import, they also import quite a bit from Ontario, and again it is financial services.

As you can see, the exchange of services between the provinces is quite important, and much more than the goods.

Ron Parker, Visiting Senior Assistant Deputy Minister, Industry Canada: Thank you, honourable senators, for the opportunity to meet with you and discuss progress in eliminating trade barriers under the Agreement on Internal Trade, which was signed by all governments of Canada — federal, provincial and territorial. We appreciate your looking at this important issue.

The agreement marked its tenth anniversary in 2005. I am pleased to say that we are currently experiencing a renewed spirit of cooperation among all parties signatory to the agreement.

A strong economic union promotes prosperity, as you mentioned. It permits Canadians to live and work across the country and find the best possible jobs. It fosters competition, which increases consumer choices, lowers input costs to business

Je prends ces trois provinces pour vous montrer le genre de statistiques que nous pouvons vous fournir. Dans le cas de Terre-Neuve, par exemple, sur le premier graphique, vous voyez l'évolution des exportations, des exportations-importations interprovinciales avec chaque autre province. Je précise qu'il s'agit de Terre-Neuve-et-Labrador. Vous pouvez voir que la situation évolue beaucoup. Au milieu de la page, vous voyez quels sont les grands partenaires commerciaux. Quand Terre-Neuve exporte, c'est essentiellement vers l'Ontario et, dans une moindre mesure, vers le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. Pour ce qui est des importations, Terre-Neuve importe essentiellement de l'Ontario et, dans une moindre mesure, du Québec, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick.

Le nouveau facteur économique important, dans le cas de Terre-Neuve, est que la province exporte maintenant du pétrole, qui domine clairement le graphique. La plupart des exportations de cette province sont des exportations de pétrole brut, après quoi viennent la viande, les minerais, les services de communication, etc. Pour ce qui est des importations, la province importe toutes sortes de services, comme des services commerciaux et informatiques, des services de commerce de gros, etc.

Pour vous donner un autre exemple, prenez le cas de l'Ontario, à la page 15. Vous voyez que l'Ontario exporte beaucoup au Québec, ce qui n'est pas étonnant puisque les deux provinces sont très proches, mais qu'elle exporte aussi beaucoup en Alberta et en Colombie-Britannique. Elle exporte des services financiers, comme des services commerciaux et informatiques. Les véhicules automobiles ne sont que la quatrième exportation de cette province.

Voyons maintenant le cas de la Colombie-Britannique, à la page 19. Bien sûr, cette province commerce beaucoup avec sa voisine, l'Alberta, mais aussi beaucoup avec l'Ontario et le Québec. Elle exporte des services de transport et des services commerciaux et informatiques. Quand elle importe, elle importe également beaucoup de l'Ontario, essentiellement des services financiers.

Vous pouvez voir ainsi que l'échange de services entre les provinces est très important, beaucoup plus que l'échange de marchandises.

Ron Parker, sous-ministre adjoint principal invité, Industrie Canada : Je vous remercie, honorables sénateurs, de me permettre de participer à cet examen des progrès réalisés dans l'élimination des obstacles au commerce interprovincial avec l'Accord sur le commerce intérieur qu'ont signé tous les gouvernements du Canada — fédéral, provinciaux et territoriaux. Nous sommes heureux que le comité se penche sur cette question importante.

Cet Accord a été signé en 1995 et je suis heureux de dire que nous constatons actuellement un regain de coopération entre toutes les parties.

Une union économique solide favorise la prospérité, comme vous l'avez dit. Elle permet aux Canadiens de vivre et de travailler n'importe où au pays et de trouver les meilleurs emplois possibles. Elle stimule la concurrence, ce qui multiplie les choix offerts aux

and enhances productivity. It also improves the investment climate in Canada.

Many of the issues covered by the Agreement on Internal Trade fall either partially or entirely within provincial jurisdiction. Making progress in improving internal trade requires that provinces and territories agree to disciplines that ensure that interprovincial trade is not restricted. They shoulder the difficult work of making the system work. For the federal government, our role is to encourage and facilitate progress in any way we can, and in continuing to respect our own AIT obligations. The federal mandate generally enters where trade crosses provincial borders.

Most estimates of the economic costs of internal trade barriers are in the .2 to .3 per cent range of GDP, or \$2 billion to \$3 billion approximately. However, estimates vary considerably depending on the definition of a trade barrier, the scope of each study and the method used. As we just heard, the data are somewhat difficult to come by and to analyze.

The 2006 budget document, "Restoring Fiscal Balance in Canada," emphasized the need to make further progress on the mobility of skilled labour between the provinces, including foreign trained workers, the inclusion of an energy chapter under the AIT, and greater regulatory harmonization across all jurisdictions.

The federal government has a history of leadership in strengthening the economic union, starting from the Macdonald commission in 1986 which proposed a code of economic conduct between all governments and set the groundwork for first ministers to create a ministerial level committee to negotiate the reduction of internal trade barriers. This led to the signing of the AIT which came into effect in 1995. The establishment of the 1995 AIT marked a significant achievement in helping to remove interprovincial trade barriers, prevent the erection of new barriers and harmonize interprovincial standards.

Implementation of the agreement resulted in provisions requiring non-discrimination in federal and provincial government contracting; the elimination of local residency requirements; a code of conduct prohibiting incentives for relocation of enterprises; a commitment to have occupational qualifications recognized across the country, and a harmonization of some trucking regulations. Further progress was achieved post-1995, including the extension of procurement to cover municipalities, academic institutions, social service agencies and hospitals; the establishment of a federal-provincial Internet-based

consommateurs, elle réduit les coûts de production des entreprises et elle accroît la productivité. Elle contribue aussi à attirer des investissements.

Bon nombre des questions touchées par l'Accord sur le commerce intérieur relèvent entièrement ou partiellement des compétences provinciales. Par conséquent, l'amélioration du commerce intérieur exige que les provinces et territoires respectent les contraintes de l'Accord pour ne pas entraver leurs échanges. Ce sont elles qui ont la tâche difficile d'assurer la bonne marche du système. En ce qui concerne le gouvernement fédéral, son rôle est de favoriser et de faciliter le progrès de toutes les manières possibles et de continuer à respecter ses propres obligations au titre de l'Accord. Le mandat fédéral s'applique généralement lorsqu'il y a des échanges commerciaux d'une province à une autre.

Selon la plupart des estimations, les coûts économiques et les obstacles au commerce intérieur sont de l'ordre de 0,2 à 0,3 p. 100 du PIB, soit 2 à 3 milliards de dollars environ. Toutefois, les estimations varient considérablement selon la définition des obstacles au commerce, la portée de l'analyse et la méthode utilisée. Comme on vient de vous le dire, les données sont parfois difficiles à obtenir et à analyser.

Dans le budget de 2006, « Rétablir l'équilibre fiscal au Canada », le gouvernement fédéral insistait sur la nécessité de faire des progrès en ce qui concerne la mobilité de la main-d'œuvre qualifiée entre les provinces, notamment en ce qui concerne les travailleurs formés à l'étranger, et il insistait aussi sur l'inclusion dans l'ACI d'un chapitre consacré à l'énergie et sur une meilleure harmonisation de la réglementation entre tous les gouvernements.

Le gouvernement fédéral a traditionnellement fait preuve de leadership dans le renforcement de l'union économique, notamment avec la Commission Macdonald de 1986 qui avaient proposé un code de conduite économique entre les gouvernements et avait jeté les bases de la création d'un comité ministériel qui serait chargé de négocier la réduction des obstacles au commerce intérieur, ce qui déboucha sur la signature de l'ACI entrée en vigueur en 1995. L'adoption de cet accord fut une étape importante pour éliminer les obstacles au commerce intérieur, empêcher l'apparition de nouveaux obstacles et favoriser l'harmonisation entre les provinces.

La mise en œuvre de l'accord déboucha aussi sur l'adoption de dispositions exigeant que le gouvernement fédéral et les provinces ne fassent aucune discrimination dans l'attribution des marchés publics, qu'ils abolissent les critères de résidence locale, qu'ils adoptent un code de conduite interdisant les incitatifs à la relocalisation des entreprises, qu'ils s'engagent à reconnaître les compétences professionnelles à l'échelle nationale, et qu'ils procèdent à l'harmonisation de certains règlements sur le camionnage. D'autres progrès furent réalisés après 1995, notamment l'extension aux municipalités, aux

tendering system available to all; and cooperative enforcement of consumer protection legislation.

We have experienced an increased momentum on internal trade with the Council of the Federation placing it as a priority for their discussions and the establishment of a renewed work plan in 2004. This momentum resulted in two productive Committee on Internal Trade meetings in 2004 and 2005: the inclusion of Crown procurement under the AIT and a commitment to complete work on labour mobility for professionals.

As well, further progress on the internal trade front came through the recent agreement between two western provinces. On April 28, 2006, Alberta and British Columbia signed a comprehensive bilateral trade agreement. These two provinces agreed to mutually recognize their regulations and standards of the same investment rules, streamline transportation regulations and recognize the occupational classifications of workers in other provinces. Their agreement also provides for a strong dispute resolution mechanism, including the rewarding of monetary penalties should one of the other provinces fail to comply with the panel ruling. Both Alberta and British Columbia proposed that their agreement be incorporated into the Agreement on Internal Trade and invited other provinces, other parties to the AIT to join them. The AIT specifically permits such trade enhancing arrangements. Also, on June 2, 2006, Quebec and Ontario signed a construction labour mobility agreement. This agreement will significantly enhance the mobility of workers between the two provinces.

All that being said, barriers remain. We continue to work with the provinces and territories on these issues. To this end, the Committee on Internal Trade of Federal, Provincial and Territorial Ministers met in Halifax on September 7. The meeting was co-chaired by Premier Doer. Agreement was reached on an action plan to make further progress on the trade front. A key component of this plan is a strategy to improve labour mobility. By April 2009, Canadians will be able to work anywhere in Canada without restrictions on labour mobility. This will include establishing mutual recognition for recognizing foreign credentials of professionals in Canada. Ministers also agreed to move quickly to finalize the AIT chapter on energy, and ministers of agriculture will report back by December 2006 with an action plan for the completion of the review of that chapter. The AIT dispute resolution process was streamlined and strengthened and parties will report back within a year on additional measures to enhance enforcement of AIT panel decisions. Jurisdictions will continue to work to develop measures to mitigate the impact of regulations. Finally, the ministers agreed to consider elements of the Alberta-B.C. agreement that might be imported into the agreement on

établissements d'enseignement, aux organismes de service social et aux hôpitaux des dispositions concernant les marchés publics, l'établissement d'un système fédéral-provincial d'appels d'offres accessible à tous par Internet, et la coopération dans la mise en œuvre des lois de protection des consommateurs.

Nous avons constaté un regain d'intérêt envers le commerce intérieur quand le Conseil de la fédération en a fait une priorité dans ses discussions et a adopté un plan de travail renouvelé en 2004. Cela s'est traduit par deux réunions productives du Comité sur le commerce intérieur en 2004 et 2005, qui ont débouché sur l'application de l'ACI aux marchés publics des sociétés d'État et sur l'engagement d'achever les travaux sur la mobilité des professionnels.

D'autres progrès ont également été réalisés quand les deux provinces de l'Ouest ont récemment conclu une entente. En effet, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont signé le 28 avril 2006 une entente globale sur le commerce bilatéral en vertu de laquelle elles s'engagent à reconnaître mutuellement leurs normes et règlements, à appliquer les mêmes règles en matière d'investissements, à rationaliser la réglementation des services de transport et à reconnaître les compétences professionnelles de leurs travailleurs respectifs. L'entente contient également un solide mécanisme de règlement des différends, comprenant des pénalités financières si l'une des deux provinces ne se conforme pas aux jugements d'un comité d'experts. L'Alberta et la Colombie-Britannique ont proposé que leur entente soit intégrée à l'Accord sur le commerce intérieur et elles ont invité les autres parties à l'ACI à se joindre à elles. L'ACI prévoit explicitement de telles ententes favorisant le commerce. En outre, le 2 juin 2006, le Québec et l'Ontario ont signé une entente sur la mobilité des travailleurs de la construction, ce qui rehaussera considérablement la mobilité des travailleurs de ce secteur entre les deux provinces.

Cela dit, il y a encore des obstacles et nous continuons de travailler avec les provinces et territoires pour tenter de les éliminer. C'est d'ailleurs pour ce faire que le Comité fédéral-provincial-territorial des ministres responsables du commerce intérieur s'est réuni à Halifax le 7 septembre sous la coprésidence du premier ministre Doer. Les participants se sont alors entendus sur un plan d'action ambitieux pour réaliser d'autres progrès en matière de commerce intérieur. L'un des éléments fondamentaux du plan est une stratégie d'amélioration de la mobilité de la main-d'œuvre. À partir d'avril 2009, les Canadiens pourront travailler n'importe où au Canada sans restriction. Cela exigera la reconnaissance mutuelle des titres de compétences étrangers des professionnels du Canada. Les ministres sont également convenus d'agir rapidement pour finaliser le chapitre de l'ACI sur l'énergie, et ils ont prévu que les ministres de l'Agriculture leur feront rapport en décembre 2006 avec un plan d'action pour l'achèvement de la révision de ce chapitre. Le processus de règlement des différends de l'ACI a été rationalisé et renforcé, et les parties feront rapport dans un an sur d'autres mesures destinées à renforcer la mise en œuvre des décisions des comités de règlement des différends de l'ACI. Les

internal trade. We will have another meeting in January 2007 of the ministers on the Committee on Internal Trade.

In closing, I want to underscore that the federal government is actively engaged in the process to accelerate progress and to seize the momentum of recent provincial initiatives. The interest of this committee is certainly welcome and important, and we are pleased to be here today.

Philip Morrison, Senior Analyst, Internal Trade, Industry Canada: That was the opening presentation from Industry Canada. We will be happy to answer any questions.

The Chairman: Thank you for the cogent information.

Senator Goldstein: I have a number of questions. The first one goes back to the slide presentation. I want to ensure that I understand how the statistics are determined.

On the slide at page 4, that deals with the manufacture of furniture in Quebec, its wholesale to Ontario and its movement to Alberta. I understand that when preparing statistics to describe such a transaction, or to quantify it, there is an export of the value of the commodity in Quebec and an import of the value of the commodity in Ontario. I would assume that the dollar value of the commodity and the dollar value of the purchase by the wholesaler is the same?

Mr. Girard: Our concept of the production of a wholesaler is whatever he sells less what he spends when he purchased the goods. For example, if he sold the furniture at \$100 and the cost of acquiring the furniture was \$90, then the production of the wholesaler in Ontario is \$10, which is the value that would be exported.

Senator Goldstein: Therefore, the export value of the furniture from Quebec would be \$90, in your example?

Mr. Girard: Yes.

Senator Goldstein: Let us move on to transportation by the Manitoba firm that charged \$10. Would that \$10 value be ascribed to Manitoba only?

Mr. Girard: Yes.

Senator Goldstein: You are talking about a net value, in a sense, like our GST?

Mr. Girard: Yes.

Senator Goldstein: Mr. Parker, could you give us more detail on the process of establishing mutual recognition for recognizing foreign credentials of professionals across Canada? My understanding, by way of example, is that provincial Bar associations have some reluctance to admit foreign professionals

gouvernements continueront en outre à travailler sur l'élaboration de mesures pour atténuer les incidences des règlements. Finalement, les ministres se sont entendu pour examiner les possibilités d'intégration à l'ACI de divers éléments de l'entente entre l'Alberta et la Colombie-Britannique. Le comité du commerce intérieur tiendra une autre réunion en janvier 2007.

En conclusion, je tiens à souligner que le gouvernement fédéral participe activement au processus d'accélération des progrès en s'efforçant de tirer parti de l'impulsion produite par les récentes initiatives provinciales. L'intérêt de votre comité à cet égard est tout à fait bienvenu et important et nous sommes heureux d'être ici aujourd'hui.

Philip Morrison, analyste principal, Commerce intérieur, Industrie Canada : Cela met fin aux déclarations liminaires d'Industrie Canada. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le président : Merci de toutes ces informations très pertinentes.

Le sénateur Goldstein : J'ai plusieurs questions à poser, la première concernant les diapositives. Je voudrais m'assurer que je comprends bien comment les statistiques sont établies.

Au sujet de la quatrième diapositive, vous avez parlé de meubles fabriqués au Québec, vendus en gros à l'Ontario et transportés ensuite en Alberta. Quand vous préparez des statistiques au sujet de ces transactions, pour essayer de les quantifier, je comprends qu'il y a une valeur pour l'exportation des meubles par le Québec et une autre valeur pour l'importation des meubles par l'Ontario. Je suppose cependant que la valeur de vente des meubles et la valeur de leur achat par le grossiste sont les mêmes, n'est-ce pas?

M. Girard : Notre interprétation de la production d'un grossiste qu'elle est égale à la valeur de ce qu'il vend moins son prix d'achat. Par exemple, s'il vend 100 \$ des meubles qu'il a achetés 90 \$, la valeur de sa production en Ontario est dix dollars, et c'est la valeur qui est exportée.

Le sénateur Goldstein : Donc, dans votre exemple, la valeur d'exportation des meubles du Québec est 90 \$?

M. Girard : Oui.

Le sénateur Goldstein : Passons au service de transport de la firme du Manitoba, qui l'a fait payer 10 \$. Cette somme de 10 \$ est-elle attribuée uniquement au Manitoba?

M. Girard : Oui.

Le sénateur Goldstein : Dans un sens, vous parlez d'une valeur nette, comme notre TPS?

M. Girard : Oui.

Le sénateur Goldstein : Monsieur Parker, pouvez-vous nous donner plus de détails sur le processus de reconnaissance mutuelle des titres de compétence des professionnels étrangers au Canada? Je crois comprendre que les associations provinciales du Barreau, par exemple, sont assez réticentes à reconnaître les compétences

for a variety of reasons. Although I do not want to go into them, some are competitive and some are more legitimate, perhaps.

What process is being undertaken in order to level the playing field so that we can encourage the immigration of professionals by recognizing their foreign credentials? What would be the uptake to the extent that we require particular training for them to meet Canadian professional standards? The education that professionals receive in foreign countries might not be at the same level as that which professionals educated in Canada might receive. What kind of mechanism is being adopted to encourage professionals to work anywhere in Canada?

Mr. Parker: I do not have information on the mechanics for specific professions. I believe that officials involved in labour market mobility have begun to meet and to discuss the issues around information sharing. The structures and role of the foreign credential recognition agency is in its early stages of design. I do not think they have worked on the specific cases of particular professions.

Senator Goldstein: Are you aware of the extent to which each province is cooperating in that process? Are there any wide disparities?

Mr. Morrison: Human Resources and Skills Development Canada is the lead federal department. They have a forum of a federal-provincial-territorial working group and various ADM committees. They will get together and work towards this goal and involve the occupations from each province to meet this deadline.

Senator Goldstein: Thank you very much.

Senator Tkachuk: I want to go to the last presenter. On page 3, we talked about Alberta and B.C. signing a comprehensive trade agreement. We in Saskatchewan are very disappointed that the present government there repelled the advances of both B.C. and Alberta to participate in their pursuit of freer trade and increased mobility. I think it will prove to be very successful for those two provinces. I hope that either a change of government or a change of mind will get Saskatchewan to the table as well.

When you state the things that they accomplished in their agreement, which I thought were significant, I got the impression that they are leaving lots on the table. I am not sure how far it will go, but in future meetings they are discussing a situation whereby certification of a particular occupation in one province will be covered by the other province. Does that extend to professional groups as well? That is, a teacher certified in Alberta will be certified in British Columbia, or a doctor or a lawyer?

Mr. Parker: That is the notion. There is a list of professions that are excluded to which they have committed to reconciling occupational standards. If that process is not completed, by 2009, then the default will be towards mutual recognition of

étrangères, pour diverses raisons. Je ne veux pas entrer dans les détails mais nous savons que c'est dans certains cas pour des raisons de concurrence et, dans d'autres, pour des raisons peut-être plus légitimes.

Que fait-on pour essayer d'aplanir les règles du jeu de façon à encourager l'immigration de professionnels étrangers? Dans quelle mesure oblige-t-on les professionnels étrangers à suivre une formation particulière au Canada pour satisfaire aux normes canadiennes? La formation qu'ils ont obtenue à l'étranger n'est peut-être pas au même niveau que celle dispensée au Canada. Y a-t-il un mécanisme pour encourager les professionnels à travailler partout au Canada?

M. Parker : Je n'ai pas d'informations détaillées sur chaque profession. Je crois savoir que les responsables des questions de mobilité de la main-d'œuvre ont commencé à se réunir pour discuter de partage d'informations. On commence à peine à concevoir la structure et le rôle de l'agence de reconnaissance des diplômes étrangers. Je ne pense pas qu'on ait déjà commencé à parler de professions particulières.

Le sénateur Goldstein : Savez-vous dans quelle mesure les provinces coopèrent? Y a-t-il de grandes disparités?

M. Morrison : Ressources humaines et développement des compétences Canada est le chef de file au palier fédéral. Il y a un groupe de travail fédéral-provincial-territorial et divers comités de SMA. Ils se réuniront et essaieront d'atteindre cet objectif en faisant participer des représentants des professions de chaque province pour respecter le délai fixé.

Le sénateur Goldstein : Merci beaucoup.

Le sénateur Tkachuk : Je m'adresse à la deuxième personne qui a fait une déclaration. À la troisième page, vous dites que l'Alberta et la Colombie-Britannique ont signé une entente commerciale exhaustive. En Saskatchewan, nous sommes très déçus que notre gouvernement ait repoussé les avances de la C.-B. et de l'Alberta en rejetant leur invitation à participer à leur projet de libéralisation du commerce et d'accroissement de la mobilité. J'estime que leur entente aura beaucoup de succès et j'espère qu'un changement de gouvernement ou un changement d'attitude permettra à la Saskatchewan de se joindre à cette initiative.

Quand vous avez parlé des accomplissements réalisés par l'entente, qui ne sont pas négligeables, j'ai eu l'impression que beaucoup de choses n'ont pas encore été réglées. Je ne sais pas jusqu'où elles iront mais elles discuteront à l'avenir de la possibilité que l'accréditation professionnelle d'une province soit acceptée par l'autre. Cela s'appliquera-t-il à tous les groupes professionnels? Un enseignant accrédité en Alberta sera-t-il automatiquement accrédité en Colombie-Britannique? Un médecin? Un avocat?

M. Parker : C'est le but visé. Il y a une liste des professions qui sont exclues et pour lesquelles elles se sont engagées à harmoniser les normes professionnelles. Si le travail n'est pas terminé en 2009, la position de repli sera d'accepter la reconnaissance

the occupation. They have a fair bit of work to do in terms of undertaking the reviews and bringing those excluded occupations into alignment with one another. There will be the ability for the professions to move across the provinces seamlessly.

Senator Tkachuk: Are those same features under consideration in the national negotiations?

Mr. Parker: Indeed, the ministers at the September meeting agreed to move to implement fully those aspects of the agreement on internal trade that also embodies mutual recognition, and to put in train the work that we are talking about across the human resources labour ministers' forum that will be necessary to put that into place.

Senator Tkachuk: I have other questions but I will wait to the next round.

Senator Moore: Thank you for being here. Mr. Girard, you mentioned in your presentation that it is difficult to get statistics on trade between provinces. What are the sources and why is that? How can that be fixed so that we can better present the plan and promote it?

Mr. Girard: The major problem is to obtain the information from the respondent. The information we are looking for is this: We are asking, for example, a wholesaler to tell us where he is getting his goods and where is he trading them. It is not easy for the wholesaler to know the final destination of a commodity. A company such as Canadian Tire has over 100,000 types of goods. It is not easy for this firm to respond to a Statistics Canada survey. In the collection of the data, it is difficult to get that information.

Senator Moore: Mr. Parker, on page 3 of your brief, you said that "Both British Columbia and Alberta proposed that their agreement be incorporated under the AIT and invited others to join them." I take it that has not happened, in view of what you said on page 4, namely, that the ministers will consider elements of the Alberta-B.C. agreement in May. What is the status of that possibility?

Mr. Parker: The agreement by British Columbia and Alberta will be incorporated into the agreement on internal trade when it comes into force. At the last meeting, the ministers agreed to adopt it into the AIT framework through the trade enhancement measures. However, the Alberta-B.C. agreement, I think, comes into force on April 1, 2007. There is then a two-year period in which they will work towards reconciling some of the outstanding exceptions. Provinces and other parties to the agreement have the opportunity to sign on prospectively.

Senator Moore: When you mentioned in your remarks about the recognition, you say this will include establishing a process of mutual recognition for recognizing the foreign credentials of professionals in Canada. Do you mean foreign as in not from that province, or foreign from another country?

Mr. Parker: In this context, it would be from outside the country as well. Through the labour mobility side of things, the objective on labour mobility is to have recognition of the

mutuelle. L'analyse de chaque cas et l'harmonisation des professions exclues exigent beaucoup de travail. Quand le travail sera terminé, les membres de ces professions pourront passer d'une province à l'autre sans problème.

Le sénateur Tkachuk : Envisage-t-on la même chose dans les négociations nationales?

M. Parker : En effet. En septembre, les ministres sont convenus de mettre complètement en application les dispositions de l'Accord sur le commerce intérieur concernant la reconnaissance mutuelle et de mettre en route le travail dont nous parlons sur les ressources humaines, dans le cadre du forum des ministres du Travail.

Le sénateur Tkachuk : J'ai d'autres questions mais j'attendrai le tour suivant.

Le sénateur Moore : Merci d'être ici. Monsieur Girard, vous avez dit qu'il est difficile d'obtenir des statistiques sur le commerce interprovincial. Quelles sont les causes et pourquoi? Comment peut-on régler les problèmes?

M. Girard : Le principal problème est d'obtenir les informations du répondant. Par exemple, nous demandons à un grossiste de nous dire où il achète ses produits et où il les vend mais il n'est pas facile pour un grossiste de connaître la destination ultime de ses produits. Une entreprise comme Canadian Tire vend plus de 100 000 types de produits. Il ne lui est pas facile de répondre à une enquête de Statistique Canada.

Le sénateur Moore : Monsieur Parker, vous dites à la page 3 de votre mémoire que « l'Alberta et la Colombie-Britannique ont proposé que leur entente soit intégrée à l'Accord sur le commerce intérieur et elles ont invité les autres parties à l'ACI à se joindre à elles ». Je crois comprendre que ça ne s'est pas fait puisque vous dites à la page 4 que les ministres se pencheront en mai sur divers éléments de l'entente. Quelles sont les chances de succès?

M. Parker : L'entente entre la Colombie-Britannique et l'Alberta sera intégrée à l'Accord sur le commerce intérieur au moment où elle entrera en vigueur. Lors de leur dernière réunion, les ministres sont convenus de l'intégrer à l'ACI au moyen de mesures de facilitation du commerce. Si je ne me trompe, l'entente doit entrer en vigueur le 1^{er} avril 2007 et il y aura ensuite une période de deux ans durant laquelle les deux provinces s'efforceront de régler les exceptions. Les provinces et les autres parties à l'entente auront la possibilité de signer prospectivement.

Le sénateur Moore : En parlant de reconnaissance, vous avez dit que cela comprendra un processus de reconnaissance mutuelle des diplômes étrangers des professionnels au Canada. Quand vous dites étrangers, vous voulez parler d'une autre province ou d'un autre pays?

M. Parker : Dans ce contexte, ça désigne aussi un autre pays. L'objectif de la mobilité de la main-d'œuvre est de faire reconnaître les normes et catégories professionnelles partout au

occupational standards and classifications across Canada. The ministers have agreed to aim for 2009 to have that fully implemented. This process refers to the work to be done on recognizing credentials from outside of Canada.

Senator Moore: When you say that “Agreement was reached on an ambitious action plan to make significant process on internal trade,” what are some of the key elements of that “ambitious action plan?”

Mr. Morrison: When one looks at labour mobility, there is also the aspect of a foreigner when he moves to Ontario, and Ontario recognizes his credentials, will his credentials be recognized when he moves to another province? That issue must be addressed as part of the whole labour mobility issue. Once you have moved from England and you are in Ontario, Ontario recognizes you. When you move to another province, will your credentials be recognized also?

Senator Moore: That is one of the areas that will be dealt with in this recognition process?

Mr. Morrison: Yes.

Senator Moore: What are a couple of the highlights of this plan that you think would be most beneficial in reducing the internal barriers?

Mr. Parker: Certainly, labour mobility is extremely important.

Senator Moore: Is that the biggest issue?

Mr. Parker: Yes. We do not have formal ways of estimating it, but in our judgment it would be among the most important. Another aspect of the work plan was to improve the dispute resolution process and to strengthen it. As well, the ministers agreed to work towards incorporating chapters into the AIT relating to energy and agriculture. These have been in-train for quite a long time, and that will also represent real progress.

Senator Moore: Do you think those things will be included? You are more hopeful than not at this juncture?

Mr. Parker: The ministers have asked that officials work to get them into a form that they will then be able to bring them into the AIT.

Senator Moore: Thank you.

The Chairman: We welcome Senator Nancy Ruth to our committee. I believe it is the first time she has been here. We are delighted to have you here.

Senator Nancy Ruth: My questions are about labour mobility. Is the construction worker exchange between Quebec and Ontario the only deal that is going on, or are Quebec and Ontario anticipating more labour exchanges?

Mr. Morrison: In June, Quebec and Ontario signed to resolve the dispute they had between those two provinces. Certainly, all the provinces will be looking at the requests made by the committee on internal trade ministers for a 2009 deadline for recognitions of qualifications across the country. As part of that

Canada. Les ministres ont fixé 2009 comme date de mise en œuvre complète. Ce processus concerne la reconnaissance des diplômes de l'extérieur du Canada.

Le sénateur Moore : Vous dites aussi que « les participants se sont alors entendu sur un plan d'action ambitieux pour réaliser d'autres progrès en matière de commerce intérieur ». Quels sont les éléments de ce « plan d'action ambitieux »?

M. Morrison : Quand on parle de mobilité de la main-d'œuvre, il y a aussi la question de l'étranger qui s'établit en Ontario. Si ses compétences sont reconnues en Ontario, le seront-elles aussi quand il ira dans une autre province? Cette question doit être envisagée dans le cadre du problème global de la mobilité de la main-d'œuvre. Une fois que vous avez quitté l'Angleterre pour venir en Ontario, l'Ontario vous reconnaît. Si vous allez dans une autre province, celle-ci reconnaîtra-t-elle aussi vos compétences?

Le sénateur Moore : C'est l'une des questions qui seront abordées dans ce processus de reconnaissance?

M. Morrison : Oui.

Le sénateur Moore : Pourriez-vous nous donner les éléments dominants de ce plan qui, selon vous, sera tellement utile pour éliminer les obstacles intérieurs?

M. Parker : Certainement. La mobilité de la main-d'œuvre est extrêmement importante.

Le sénateur Moore : Est-ce la question la plus importante?

M. Parker : Oui. Nous n'avons pas de méthode absolue pour en juger mais c'est ce que nous pensons. Un autre aspect du plan de travail consistera à améliorer le processus de règlement des différends. En outre, les ministres sont convenus d'œuvrer pour intégrer à l'ACI des chapitres sur l'énergie et l'agriculture. Ces choses-là font l'objet de discussions depuis assez longtemps et constitueront un progrès réel.

Le sénateur Moore : Croyez-vous que toutes ces choses seront intégrées? Êtes-vous plus optimiste que pessimiste à l'heure actuelle?

M. Parker : Les ministres ont demandé à leurs collaborateurs de préparer quelque chose qui pourra être intégré à l'ACI.

Le sénateur Moore : Merci.

Le président : Nous souhaitons la bienvenue dans notre comité au sénateur Nancy Ruth. Je crois que c'est sa première présence et nous sommes ravis de l'accueillir.

Le sénateur Nancy Ruth : Mes questions porteront sur la mobilité de la main-d'œuvre. L'entente entre le Québec et l'Ontario sur les travailleurs de la construction est-elle la seule dans ce domaine ou les provinces en envisagent-elles d'autres?

M. Morrison : Le Québec et l'Ontario ont signé une entente pour régler ce problème qu'elles avaient. Évidemment, toutes les provinces se pencheront sur les demandes formulées par le comité des ministres sur le Commerce intérieur en ce qui concerne la reconnaissance des compétences professionnelles partout au pays

work plan, all the parties to the agreement on internal trade, the provinces and territories, will work towards that commitment of 2009.

Senator Nancy Ruth: I wanted to ask, too, in the federal civil service there are 60,000 jobs limited to those who live within the region here. Does your department or the Council of the Federation have any comment on this restriction?

Mr. Morrison: The Public Service Commission has announced that it is moving towards a national area of selection as opposed to a geographic one. They announced that by December 2007, I believe, they will open all jobs to the public across the country. They have made a commitment there.

Mr. Parker: Just to note, they opened up the officer level competitions to a national coverage for those competitions back in December of last year. They intend to evaluate the outcomes of that kind of approach, so the move to the December 2007 objective is still subject to a review of how that process is going.

The Chairman: Perhaps I might ask a few questions and then we will go to a second round. I have three questions and I will direct them to each of you. I want to know about statistics, I want to talk about the constitutional framework and then I want to talk about the cost to the GDP as a result of trade barriers.

First, Mr. Girard, could you give us any other recent studies to indicate comparison numbers with respect to the interprovincial information? I understand some of it is very old. I know the MacDonald commission did some studies, and I know that some of the data has been brought up to date. Perhaps you could give us an aide-mémoire of the statistics that would allow our committee to take a deeper probe into this number.

With respect to your chart on page 3, this seems to me to be an indictment of the lack of progress with respect to reducing interprovincial trade barriers. If you take a look at your chart — and tell me if I am reading this correctly — you see that interprovincial import-exports have gone up from \$150 billion in 1992 to about \$275 billion in 2005. If you look at just the interprovincial imports, not even the exports, it has gone up at a much faster and higher magnitude. Does that statistic, taking it out of isolation, indicate to you that we have not been productive when it comes to our own economy?

Mr. Girard: In fact, I cannot say anything about productivity here. What we measure here is the structure. It is a fact. This is whatever happened. This is how we do business. Of course there was a lot of restructuring of business over those years, so it is possible that it reflects that, but it reflects many things.

The Chairman: I know that these are statistics, but there appears to be a faster growth of external international imports coming into the country. Obviously that is very good for international exports; I do not quarrel with that. However,

d'ici à 2009. Dans le cadre de ce plan de travail, toutes les parties à l'Accord sur le commerce intérieur, les provinces et les territoires, s'efforceront de respecter cet engagement de 2009.

Le sénateur Nancy Ruth : Vous savez qu'il y a dans la fonction publique fédérale 60 000 emplois qui sont réservés aux habitants de la région de la capitale nationale. Votre ministère ou le Conseil de la fédération ont-ils quelque chose à dire au sujet de cette restriction?

M. Morrison : La Commission de la fonction publique a annoncé qu'elle adoptera bientôt une zone de sélection nationale plutôt que géographique. Si je me souviens bien, elle a annoncé que tous les emplois de la fonction publique seront ouverts aux habitants de tout le pays d'ici à décembre 2007. Elle a pris cet engagement.

M. Parker : Je précise qu'elle a déjà ouvert à l'ensemble du pays tous les concours pour les postes du niveau d'agent en décembre dernier. Elle va évaluer le résultat de cette politique et l'engagement de décembre 2007 reste donc sujet aux résultats de cette évaluation.

Le président : Je vais peut-être poser quelques questions avant d'ouvrir le deuxième tour. J'ai une question pour chacun d'entre vous. Je veux parler des statistiques, du cadre constitutionnel et, enfin, de l'effet des obstacles au commerce sur le PIB.

Tout d'abord, monsieur Girard, avez-vous des études récentes permettant de comparer les résultats du commerce interprovincial? Je crois comprendre que certaines des données sont assez vieilles. Je sais que la Commission MacDonald avait fait des études à ce sujet et que certaines données ont été mises à jour. Peut-être pourriez-vous nous envoyer un aide-mémoire statistique qui nous permettrait de mieux saisir la situation actuelle?

En ce qui concerne votre graphique de la page 3, j'y vois une sévère mise en cause de l'absence de progrès dans l'élimination des obstacles au commerce interprovincial. Vous me direz si je me trompe mais votre graphique indique que les importations-exportations interprovinciales sont passées de 150 milliards de dollars en 1992 à environ 275 milliards en 2005. Toutefois, les importations interprovinciales — même pas les exportations — ont augmenté beaucoup plus rapidement. Ces chiffres, pris isolément, ne nous disent-ils pas que nous n'avons pas été productifs au sein de notre propre économie?

M. Girard : En réalité, je ne peux rien dire sur la productivité. Ce que nous mesurons ici, c'est la structure. C'est la réalité. C'est ce qui s'est passé. C'est comment nous commerçons entre nous. Bien sûr, il y a eu de nombreuses restructurations d'entreprises au cours des années et il se peut que ces chiffres en soit le reflet, mais ils reflètent aussi beaucoup d'autres choses.

Le président : Je sais que ce sont des statistiques mais il semble y avoir une croissance plus rapide des importations internationales externes venant au Canada. Évidemment, c'est très bon pour les exportations internationales, je ne le

when you compare imports to internal import-exports, it seems that the action within provinces is much less than it is with respect to external trade.

Mr. Girard: I could not say anything about that.

The Chairman: Could you obtain for us any statistics or any help along these lines so that we can come to a quantifiable analysis of this problem? All senators have a sense that this process is not going well. It has started, but it is not progressing as fast as it should. Even the testimony we have received from Mr. Parker and Mr. Morrison indicated that although there is an agreement, it is three years out. For labour mobility you would think that that could be done very quickly if it were in the national interest, but that is not happening. If you could give us any statistics, it would be helpful.

With respect to the other gentlemen from the department, I was very curious about your analysis because this was not put in a constitutional framework. Tell me if I am correct or not. Our committee will study this very quickly. It is not very complicated. In the United States, the Constitution provides for an inter-commerce clause that allows Congress and federal institutions to intervene where the states are impeding interstate commerce. It is my understanding — and I have not looked at this carefully, but we intend to do so — that we have the same regime in Canada. The provinces cannot impede interprovincial trade, and interprovincial trade is really a federal matter. Also, we have a disallowance provision that says if there are provincial statutes that intervene or impede or damage, in effect, federal powers, then the federal government has the ability to disallow those statutes.

I know, and we all know, that the federal appetite for disallowing provincial statutes is not very great. The reason for that I will not get into. It is historic. However, some untutored constitutional experts suggest that that power has lapsed because of disuse. That obviously is nonsense, but I want to go on the record to say that we will explore that a little bit more effectively. However, I would be very interested to know why this department — I am not being partisan here; there has not been any change from previous governments — has not taken a much more aggressive stand in looking at barriers to interprovincial trade, as opposed to waiting for the provinces to coax them to come along as a coalition of the willing to move much more expeditiously when it deals with questions of labour mobility that go to the heart of the Charter.

Mr. Parker: The model of the agreement on internal trade is one that is fundamentally based on a consensus approach. Since before that time and after that time, the federal government and governments in general have opted to work on a consensus basis rather than focusing on the constitutional issues and to try and work through those issues to resolve disputes.

conteste pas. Toutefois, si l'on compare les importations aux importations-exportations intérieures, il semble qu'il y ait beaucoup moins d'activité à l'intérieur des provinces sur le plan du commerce extérieur.

M. Girard : Je ne saurais faire de commentaire à ce sujet.

Le président : Pourriez-vous obtenir des statistiques utiles qui nous permettraient d'arriver à une analyse quantifiable de ce problème? Tous les sénateurs ont le sentiment que ce processus ne fonctionne pas bien. On a commencé mais ça n'avance pas aussi vite qu'il faudrait. D'ailleurs, les témoignages de M. Parker et de M. Morrison montrent que, même si l'on parvient à un accord, ce ne sera pas avant trois ans. Au sujet de la mobilité de la main-d'œuvre, on pourrait espérer que les choses avanceront beaucoup plus vite s'il y a de l'intérêt national mais ce n'est pas le cas. Si vous pouviez nous donner des chiffres, ce serait utile.

En ce qui concerne les autres représentants du ministère, je trouve intéressant que votre analyse n'a pas été faite dans le contexte constitutionnel. Vous me direz si je me trompe. Notre comité étudiera ça très vite. Ce n'est pas très compliqué. Aux États-Unis, il y a dans la Constitution une disposition sur le commerce intérieur qui permet au Congrès et aux institutions fédérales d'intervenir si les États entravent les échanges. Je crois comprendre — je n'ai pas examiné ça attentivement mais nous avons l'intention de le faire — qu'il y a la même chose au Canada. Les provinces n'ont pas le droit d'entraver le commerce interprovincial, qui relève des compétences fédérales. Nous avons en outre une clause de désaveu qui permet au gouvernement fédéral d'invalidier les lois provinciales qui entravent le commerce interprovincial ou qui, au fond, portent atteinte aux pouvoirs fédéraux.

Je sais, et nous savons tous, que le gouvernement fédéral ne tient pas particulièrement à invalider des lois provinciales. Il n'est pas nécessaire d'examiner pourquoi. C'est un phénomène historique. Quoi qu'il en soit, certains experts constitutionnels affirment, sans qu'on les influe, que ce pouvoir est tombé en désuétude par manque d'utilisation. C'est évidemment idiot mais je tenais à en parler parce que nous allons nous pencher de près sur cette question. Cela étant, j'aimerais savoir pourquoi votre ministère — il n'y a dans ma question aucun sectarisme politique car c'était la même chose sous les gouvernements précédents — n'a pas adopté une attitude beaucoup plus ferme à l'égard des obstacles au commerce interprovincial au lieu d'attendre le bon vouloir des provinces et d'essayer de former une coalition des bonnes volontés pour agir beaucoup plus rapidement quand il s'agit de questions de mobilité de la main-d'œuvre qui touchent le cœur même de la Charte.

M. Parker : Le modèle de l'Accord sur le commerce intérieur est fondamentalement basé sur une approche consensuelle. Auparavant, et depuis lors, le gouvernement fédéral et les gouvernements de manière générale ont choisi de travailler sur une base consensuelle plutôt que de se concentrer sur les questions constitutionnelles, et d'essayer de régler ces questions pour résoudre les différends.

In terms of the constitutionality of that situation, I am afraid I am not a constitutional expert, and the deployment of those capabilities that I am not really familiar with, I would not want to comment on.

The Chairman: I appreciate that. I understand your terms of reference do not deal with that. However, it would be very helpful if this committee could get from your department exactly what the powers of your department are, and how they have been exercised with respect to this particular topic.

Finally, are there any studies that you know of within your department, or Statistics Canada would know, about the cost to the economy of these interprovincial trade barriers? I know one anecdotally because I have worked on it for 40 years, and that is that we are the only modern Western economy that does not have one securities regulatory agency. It is the only one in the Western world. I started a study when I was here acting for an assistant to a minister in 1966, 40 years ago, and we are no closer to the realization of a common, one cost-efficient securities regulatory agency in this country. Our committee looked at this question when we did our productivity study. We recognized this lack and we recommended that that be corrected, but there has been no progress on that front.

Can you tell us two things: Are there any studies that indicate the cost to the economy, to the GDP, of these interprovincial trade barriers, and also what is the most recent status with respect to a national securities commission which, to our mind, is an impediment to productivity?

Mr. Parker: Yes. Most of the studies that I have seen were done back in the late 1980s and mid-1990s, and they tend to cluster in terms of their estimates around 0.2 per cent or 0.3 per cent of GDP in terms of the estimated costs of the barriers. That is a permanent effect on the level of GDP. I am not aware of work that has been done more recently. There is a wide range of methodologies and ways to try to measure the barriers. You see some estimates, and at least one study, of up to 1 per cent of GDP. However, the majority of the estimates cluster in the 0.3 to 0.4 range.

The Chairman: This committee will be travelling to New York to talk to officials there about some of the issues that we have been looking at. One of the groups with whom we will be meeting is the Federal Reserve in New York, and this is one of the questions that we will be asking. It would be useful if you could help us to gather as much of that information as possible. I know it is out of time. However, not a lot of attention has been paid to this area. Anecdotally, it is the sense of this committee that the problem is even deeper than is shown by those statistics of 10 years ago, but we want the evidence to support any contentions.

Mr. Parker: We have a list of studies with which we can provide you.

With respect to the securities regulation question, I am afraid I am not equipped to tell you where those negotiations sit, in terms of their status.

Pour ce qui est de la constitutionnalité de la situation, je ne suis pas un expert en la matière et je ne voudrais pas faire de commentaires sur le déploiement de ces capacités, domaine que je ne connais pas bien.

Le président : Je vous comprends. Je comprends aussi que votre mandat ne porte pas là-dessus mais il serait très utile au comité d'obtenir la position de votre ministère sur les pouvoirs qu'il détient exactement et sur la manière dont ils ont été exercés dans ce domaine précis.

Finalement, avez-vous connaissance d'études réalisées par votre ministère, ou par Statistique Canada, sur ce que les obstacles au commerce interprovincial coûtent à notre économie? J'en connais une puisque j'y ai contribué pendant une quarantaine d'années; et elle porte sur le fait que nous sommes la seule économie occidentale moderne à ne pas avoir d'organisme unique de réglementation des valeurs mobilières. C'est la seule du monde occidental. J'avais entrepris une étude en 1966, il y a une quarantaine d'années, lorsque j'étais l'adjoint d'un ministre, et je constate que nous ne sommes pas beaucoup plus près aujourd'hui de la création d'un organisme unique et efficient de réglementation du commerce des valeurs mobilières. Notre comité s'était penché sur la question dans le cadre de son étude sur la productivité. Nous avions recommandé que ce problème soit réglé mais rien n'a changé.

J'ai deux choses à vous demander. Y a-t-il des études indiquant ce que les obstacles au commerce international coûtent à notre économie, à notre PIB, et quelle est la situation actuelle en ce qui concerne la création d'une commission nationale des valeurs mobilières dont l'absence, selon nous, nuit à notre productivité?

M. Parker : Oui. La plupart des études que je connais ont été faites à la fin des années 80 et au milieu des années 90 et les estimations ont tendance à tourner autour de 0,2 ou 0,3 p. 100 du PIB. Il s'agit là d'un effet permanent sur le PIB. Je ne connais pas d'études plus récentes. L'étude des obstacles au commerce se fait avec de nombreuses méthodologies différentes. On trouve dans au moins une étude une estimation de 1 p. 100 du PIB mais la plupart des estimations tournent autour de 0,3 à 0,4.

Le président : Notre comité doit se rendre à New York pour discuter de ces questions avec différents spécialistes, notamment des membres de la Réserve fédérale, et c'est l'une des questions que nous leur poserons. Il serait utile que vous nous aidiez à réunir le maximum d'informations possible. Je sais que les études sont dépassées mais on ne s'est pas beaucoup intéressé à cette question. Je peux vous dire en passant que notre comité a le sentiment que le problème est encore plus grave que ne le montrent ces chiffres vieux de 10 ans, mais nous voudrions avoir des données concrètes à ce sujet.

M. Parker : Nous avons une liste d'études que nous pouvons vous remettre.

En ce qui concerne la réglementation des valeurs mobilières, je dois vous dire que je ne suis pas équipé pour vous dire où en sont ces négociations, sur le plan de leur statut.

The Chairman: Perhaps you can sort that out and let us know by way of an aide-mémoire of the most recent situation.

Senator Angus: Thank you, gentlemen, for coming here this evening. Most of you were ready to come here last June, and we are sorry that we had to delay this meeting.

Mr. Parker, you are the Visiting Senior Assistant Deputy Minister. Where are you visiting from?

Mr. Parker: I am visiting from the Bank of Canada to Industry Canada. I am on an interchange from the bank.

Senator Angus: You deal with these issues at the bank, do you?

Mr. Parker: Not in great detail. I have a background as an economist, and I bring that to Industry Canada, which are the essential tools required to make a big contribution there.

Senator Angus: This is a file with which you are very familiar, is it? I noticed earlier in the week that another gentleman was coming to take the lead from Industry Canada. I wondered what the deal was here.

Mr. Parker: In this particular area, I have had responsibility since August of this year.

Senator Angus: We have regular visits from the Governor of the Bank of Canada, Mr. Dodge. In fact, he is coming soon again to see us. We deal in macro issues with him that affect the Canadian economy generally, and productivity and GDP growth or decline, as the case may be. He has mentioned a number of times that one of the inhibitors of growth in this country, and of productivity improvement, is these barriers. Yet, it is an anomaly to me that we have not done better.

I am looking at the B.C.-Alberta initiative — that is, the agreement of this year. In your opinion and that of any of your colleagues, is this sort of the thin edge of the wedge? Is this something where, finally, there is some light at the end of the tunnel and it will open up across the country? Should I be reading something into that?

Mr. Parker: There are several things that I would note. The Council of the Federation, in 2004, indicated its interest in working on internal trade issues. That is a positive development. Within that framework, Alberta and British Columbia have picked up the issue as well.

There is more momentum on this front than there has been for quite some period of time. The ministers at the September meeting agreed to a workplan that is ambitious, especially with respect to labour mobility and the inclusion of the chapters and looking at the issues around foreign credentials recognition within Canada. All of those moves are very encouraging.

Senator Angus: One of the things that we, as individual senators, are often questioned about is all the effort and hullabaloo that went into the free trade agreements with the U.S. and NAFTA. Again, the anomaly of the barriers within the

Le président : Peut-être pourriez-vous vous informer et nous donner le résultat de vos investigations au moyen d'un aide-mémoire?

Le sénateur Angus : Merci, messieurs, d'être venus aujourd'hui. La plupart d'entre vous étiez prêts à venir en en juin dernier mais cette séance avait malheureusement dû être annulée.

Monsieur Parker, vous êtes sous-ministre adjoint principal invité. D'où venez-vous?

M. Parker : De la Banque du Canada. Je participe à un programme d'échanges entre la Banque et le ministère.

Le sénateur Angus : Vous vous occupez de ces questions, à la Banque?

M. Parker : Non, pas en détail. J'ai une formation d'économiste et c'est ce que j'apporte à Industrie Canada, c'est-à-dire les outils essentiels pour fournir une grande contribution.

Le sénateur Angus : C'est un dossier que vous connaissez bien? J'avais constaté, plus tôt dans la semaine, qu'il y avait quelqu'un d'autre qui devait prendre la tête de l'équipe d'Industrie Canada. Que s'est-il passé?

M. Parker : Je suis chargé de ce dossier depuis le mois d'août.

Le sénateur Angus : Nous avons des visites régulières du gouverneur de la Banque du Canada, M. Dodge, qui doit d'ailleurs revenir nous voir bientôt. Avec lui, nous traitons de macro-économie, de productivité et de croissance ou décroissance du PIB, selon le cas. Il a mentionné à plusieurs reprises qu'une des principales entraves à la croissance économique du Canada et à l'amélioration de sa productivité est l'existence de ces obstacles. Je trouve cependant bizarre que nous n'ayons pas fait mieux à ce sujet.

Prenons l'initiative de l'Alberta et la Colombie-Britannique — leur entente de cette année. À votre avis, et selon vos collègues, s'agit-il d'un premier petit pas qui va débloquent toute la situation? Voyez-vous finalement une lumière au bout du tunnel et pensez-vous qu'on va enfin régler le problème pour l'ensemble du pays? Ou suis-je trop optimiste?

M. Parker : Il y a plusieurs choses à noter. En 2004, le Conseil de la fédération a exprimé son intérêt envers les questions de commerce intérieur, ce qui est un développement positif. Dans ce contexte, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont décidé d'agir.

Il y a actuellement plus de mouvement sur cette question que depuis longtemps. Lors de leur réunion de septembre, les ministres se sont entendus sur un plan de travail ambitieux, notamment en ce qui concerne la mobilité de la main-d'œuvre, l'inclusion de nouveaux chapitres, et la reconnaissance des diplômés étrangers. Tous ces éléments sont très encourageants.

Le sénateur Angus : L'une des choses dont on nous parle beaucoup, en tant que sénateurs, concerne tous les efforts qui ont été consacrés aux accords de libre-échange avec les États-Unis et à l'ALENA, et tout le bla-bla que ça a suscité. Évidemment, cela a

nation came into sharper focus. Here we are spending so much effort trying to get the free trade flowing within the continent, yet right here in Canada, a lot of crazy things are still happening.

I am a member of the Quebec bar, as is Senator Goldstein. As practising lawyers in Quebec, there is a difference between the Quebec civil law and the bar qualifications that we must get to practice elsewhere in Canada. It has always been an impediment to us to go out to British Columbia or Alberta or to other provinces and plead cases that might have a national sort of overtone. That was the first thing I learned.

As an individual Canadian, somebody sent me a bottle of Newman's Port, which is a fine port produced in Newfoundland. I went to the Quebec Liquor Commission to try to buy some of this port and I could not get it. I then went to the Ontario outlet and found no such thing. That is when I started to realize how parochial we are in this country. I have bought into this, as I believe this new government has. Minister Flaherty remarked to me this morning how glad he is that we are holding these hearings. I am hoping we can get something concrete out of this process.

One of the questions that has been suggested, and that I will pass on to you, is the following — and it is sort of coming at it from the opposite direction: Are there certain barriers that exist today among or between the provinces that could be considered to be good, to be positive and that should be maintained? Can you answer that, either yourself, or any of you?

Mr. Parker: I would have to admit that I have not looked at it from that particular perspective.

In terms of some areas where provinces feel particularly strongly, or where you see differences, even internationally, would be in the field of environmental regulation — that is, health and safety type issues, and culture as well. Whether those barriers are absolutely necessary, I think you would have to look at that very carefully.

Senator Angus: The way the question has been put together for us by our advisers in the Library of Parliament is the following: Is there a positive role for trade barriers? If so, what type of trade barriers, and under what circumstances? Are there existing trade barriers in Canada that should not be removed? If not, why not? If so, why not?

I think you understood my question. It would be helpful to us, if you are putting together the other information for which the chairman has asked, if you could add something on this aspect, perhaps a cost-benefit analysis type of thing.

To help you understand where we are coming from in terms of making public policy, this government has declared that it wants to address, head-on, the issues of productivity and the barriers, whether they be in the securities field — that is, the one single regulator — or in any of the other areas, such as labour mobility, et cetera. It helps the government, whether it be in budgetary measures or in an economic statement, to have a body like this committee, composed of all-party members. Basically, we try to

mis en relief l'anomalie des obstacles intérieurs. Alors que nous faisons beaucoup d'efforts pour assurer le libre-échange à l'échelle du continent, on continuait à faire beaucoup de folies au sein même du Canada.

Je fais partie du Barreau du Québec, tout comme le sénateur Goldstein. Parlons de la situation des avocats. Nous savons qu'il y a une différence entre le droit civil du Québec et les critères d'admission au Barreau dans les autres provinces, et cela a toujours été un obstacle nous empêchant d'aller en Colombie-Britannique, en Alberta ou ailleurs pour plaider des causes pouvant avoir une portée nationale. C'est la première chose que j'ai apprise.

Parlons maintenant de ma situation comme simple canadien. Quelqu'un m'a envoyé une bouteille de Newman's, un bon Porto produit à Terre-Neuve. Je suis allé à la Régie des alcools du Québec pourront essayer d'en acheter d'autres bouteilles et je n'ai pas pu. Je suis allé en Ontario et je n'ai pas pu non plus. C'est là que j'ai commencé à réaliser que nous ne sommes qu'un pays de clochers. J'adhère à ce projet, tout comme le gouvernement, je crois. Le ministre Flaherty me disait ce matin qu'il est heureux que nous tenions ces audiences. J'espère qu'il en sortira quelque chose de bon.

Voici l'une des questions que l'on m'a suggérées — et elle représente en réalité le point de vue opposé : existe-t-il aujourd'hui des obstacles au commerce interprovincial qui sont bons, qui sont positifs et qu'il faudrait préserver? L'un de vous peut-il répondre à cette question?

M. Parker : Je dois reconnaître que je n'ai jamais envisagé la question sous cet angle.

S'il y a un domaine dans lequel des provinces se sentent particulièrement fortes et où il peut y avoir des différences, même à l'échelle internationale, c'est celui de la réglementation environnementale — c'est-à-dire, les questions de santé de sécurité, et la culture aussi. Quant à savoir si ces obstacles sont absolument nécessaires, cela exigerait un examen très attentif.

Le sénateur Angus : Voici comment les chercheurs de la Bibliothèque du Parlement ont formulé la question à notre intention : les obstacles au commerce comportent-ils des avantages? Si oui, quels types d'obstacles et dans quelles circonstances? Existe-t-il des obstacles au commerce au Canada qui ne doivent pas être abolis et, si tel est le cas, pourquoi?

Je pense que vous saisissez ma question. Si vous préparez une réponse à la question que vous a posée le président, pourriez-vous ajouter quelque chose à ce sujet, peut-être une sorte d'analyse coûts-bénéfices?

Pour vous faire comprendre le contexte de notre étude, le gouvernement a dit qu'il souhaite aborder de front les questions de productivité et d'obstacles au commerce, que ce soit dans le domaine de la réglementation des valeurs mobilières — l'agence unique — ou dans n'importe quel autre, comme la mobilité de la main-d'œuvre. Il est utile au gouvernement, que ce soit pour des mesures budgétaires ou pour une déclaration d'ordre économique, d'avoir un organisme comme notre comité, avec

operate in a non-partisan way here and to come up with a balanced view to break down those barriers. It is from that perspective that we are asking these questions. Anything you could add would be very helpful to us.

That is why we are holding the round table. You will notice that we did one recently on the time bomb that is ticking away in terms of how many people will be working five years from now to support all the people who will be on pension. It is very staggering. We issued a report called *The Demographic Time Bomb*. We were told by the government that this is helpful to them.

The Chairman: I hope you will provide us with whatever information you have. You can read the transcripts. We do not have time for another round of questions, but Senator Moore had a supplemental based on a question that I asked.

Senator Angus: At the bottom here of Mr. Parker's statement, you went through all the initiatives and the positive things that have occurred. Of course, the main one is the Alberta-B.C. agreement. You concluded on page 3 that, all that being said, barriers remain. Could you list those for us in the supplementary information, and perhaps mark with an asterisk the ones that you believe should remain? Also, please indicate the big issues that need to be broken down, whether they are the liquor stores or labour markets.

This committee and another committee have been to the oil sands. We found that the demands for labour there are staggering, even to the point where some projects may not go ahead due to labour shortages, whereas there is unemployment in other parts of the country.

Senator Goldstein: Nunavut has a restrictive or preferential hiring policy meant to encourage employment of local people as opposed to the importation of labour. Those kinds of sectoral or regional development programs have a social and economic benefit for the region specifically, although they may be adverse to a concept of uniformity across the country in terms of there being no exceptions to mobility. Could your answer address that particular issue, please?

Senator Tkachuk: I would like to add to Senator Angus's point about liquor boards, and whether you see liquor boards themselves as major impediments, as I do. Are they part of the negotiations across Canada as an impediment to trade? Are the Canadian Wheat Board and marketing boards seen as impediments to trade? These are existing government monopolies that, by their power, prevent product from appearing on the shelf. Therefore, they are without a doubt an impediment to trade. I want to know if those are part of the negotiations.

The Chairman: That is really a judgment question, but we would be interested in the response.

des membres de tous les partis. Nous essayons de travailler sans sectarisme politique dans le but de proposer une solution équilibrée pour éliminer ces obstacles. C'est dans cet esprit que nous vous posons ces questions. Tout ce que vous pourriez ajouter nous sera utile.

Voilà pourquoi nous tenons cette table ronde. Vous aurez constaté que nous en avons tenu une récemment sur la bombe à retardement — dont le compte à rebours a commencé — concernant le nombre de gens qui occuperont un emploi dans cinq ans pour financer tous les gens qui auront pris leur retraite. C'est un problème effrayant. Nous avons publié un rapport intitulé *La bombe à retardement démographique* et le gouvernement nous a dit que ça lui était utile.

Le président : J'espère que vous nous donnerez toutes les informations possible. Nous pouvons lire les transcriptions. Nous n'avons plus assez de temps pour un autre tour de questions mais le sénateur Moore souhaite poser une question supplémentaire à la mienne.

Le sénateur Angus : À la fin de la déclaration de M. Parker, vous avez dressé la liste des initiatives et des choses positives qui se sont produites. Bien sûr, la principale est l'entente entre l'Alberta et la Colombie-Britannique. En page 3, vous constatez quand même qu'il reste encore des obstacles. Pourriez-vous nous en dresser la liste dans un document séparé, en ajoutant peut-être un astérisque à ceux qui devraient subsister, d'après vous? Pourriez-vous en outre indiquer quels sont les grands domaines où il faudrait les abolir, que ce soit les commissions des alcools ou les marchés du travail?

Notre comité et un autre sont allés voir les sables bitumineux. Nous avons constaté que la demande de main-d'œuvre y est effarante, à un point tel que certains projets risquent de ne pas aller de l'avant à cause des pénuries de main-d'œuvre, alors qu'il y a du chômage dans d'autres régions.

Le sénateur Goldstein : Il y a au Nunavut une politique de recrutement préférentiel destinée à encourager le recrutement de résidents locaux plutôt qu'à importer de la main-d'œuvre. Les programmes sectoriels ou de développement régional de cette nature offrent des avantages sociaux et économiques à la région concernée, bien qu'ils puissent aller à l'encontre du principe d'uniformité nationale voulant qu'il n'y ait aucune exception à la mobilité. Pourriez-vous répondre par écrit à cette question précise?

Le sénateur Tkachuk : J'aimerais ajouter quelque chose à ce qu'a dit le sénateur Angus au sujet des commissions des alcools en vous demandant si vous les considérez aussi comme des obstacles majeurs, comme moi. Font-elles partie des thèmes de négociation sur les obstacles au commerce? La Commission canadienne du blé et les offices de commercialisation sont-ils considérés comme des obstacles au commerce? Il s'agit là de monopoles gouvernementaux qui, de par leur pouvoir, empêchent certains produits d'être commercialisés. Ce sont donc à l'évidence des obstacles au commerce. Je voudrais savoir si les négociations portent aussi là-dessus.

Le président : En fait, c'est une question de jugement mais la réponse sera intéressante.

Senator Moore: Mr. Parker, I want to follow up on a question of the chairman's with regard to the cost to the economy of trade barriers. I think you said that you did not have a number or a way to determine that. Just to give you some help here, back in June, when the Alberta-British Columbia agreement was announced, the Conference Board of Canada estimated that a combined B.C.-Alberta economy would add \$4.8 billion to the real GDP and create 78,000 jobs in B.C. alone. Given that estimate by the Conference Board of Canada based on that agreement, perhaps your office might want to extrapolate from that to what could happen if the other provinces joined in and what the number might be. I think it would be substantial.

It was said by someone at the outset that if we remove these trade barriers, we would greatly enhance our GDP. Perhaps your statisticians could look at that issue and come up with a figure. Perhaps this is something you could use as ammunition when you go to your next meeting with the ministers. You could say, "These are the numbers." If I were sitting around that table as one of the ministers, it would be important for me to know what we can achieve by taking away some of these barriers.

The Chairman: Gentlemen, I want to thank you very much for appearing here today. We have thrown many questions at you in a short period of time. I apologize for that. We are constrained by time in this committee room; therefore, we had to ask more questions than hear answers. I think you have a feeling of how interested we are in the topic. We want to get to the bottom of it and produce a report that will be useful to legislators. Please respond as best you can to the information and questions, and give us as much as you can. We see there is a reference to the conference board. If they have a recent study, that would be useful. We may take an additional day to ask some of these witnesses to come forward, because our sense is that there is a real clog in the economy because of some of these barriers.

Thank you very much for your patience and the information you have provided. This has been an important start to our study.

I now welcome our second panel this afternoon. From the Canadian Council of Chief Executives, I welcome Mr. David Stewart-Patterson, Executive Vice-President. We are delighted that you are here, Mr. Stewart-Patterson. Also present, from the Certified General Accountants' Association of Canada, Ms. Carole Presseault, Vice-President. Welcome.

You were here in the room during the appearance of the previous panel of witnesses, and have no doubt heard how important this study is in order to increase the economic wealth of every Canadian. Our sense is that trade barriers are impeding our growth and productivity and that we are not doing enough to develop what I consider to be something that is lacking in this country: a national economy.

We will start with you, Mr. Stewart-Patterson, and move to Ms. Presseault.

David Stewart-Patterson, Executive Vice-President, Canadian Council of Chief Executives: Honourable senators, obviously it will come as no surprise to you that the Canadian Council of

Le sénateur Moore : Monsieur Parker, je voudrais rester sur la question posée par le président au sujet du coût des obstacles pour notre économie. Vous avez dit que vous n'aviez pas de chiffre ni de moyen de le calculer. Si je peux vous aider, lorsque l'entente entre l'Alberta et la Colombie-Britannique a été annoncée, en juin, le Conference Board du Canada avait estimé que la combinaison des deux économies ajouterait 4,8 milliards de dollars au PIB réel et produirait 78 000 emplois rien qu'en Colombie-Britannique. Étant donné cette estimation du Conference Board à partir de cette entente, vos services pourraient peut-être faire une extrapolation pour calculer ce qui se passerait si les autres provinces se joignaient au mouvement. Je crois que le résultat serait impressionnant.

Quelqu'un a dit au début qu'abolir les obstacles au commerce serait très bénéfique pour notre PIB. Vos statisticiens pourraient peut-être faire le calcul? Cela vous donnerait peut-être une cartouche supplémentaire pour votre prochaine réunion avec les ministres? Vous pourriez dire : « Voici les chiffres ». Si j'étais l'un des ministres assis à cette table, j'aimerais savoir quel serait le résultat concret de l'abolition de ces obstacles.

Le président : Messieurs, je vous remercie beaucoup d'être venus aujourd'hui. Nous vous avons posé beaucoup de questions en très peu de temps et je m'en excuse. La période durant laquelle nous pouvons occuper cette salle est limitée et nous avons donc eu plus de questions que de réponses. Vous comprenez cependant que ce sujet nous intéresse beaucoup. Nous voulons aller au fond des choses et produire un rapport qui sera utile au législateur. Veuillez répondre le mieux possible aux questions qui sont restées en suspens et nous donner le plus d'informations possible. Je vois ici que l'on mentionne le Conference Board. S'il a publié une étude à ce sujet, elle nous serait utile. Nous consacrerons peut-être une journée supplémentaire à l'audition de ses représentants car il nous semble que ces obstacles pénalisent sérieusement notre économie.

Merci beaucoup de votre patience et des informations que vous nous avez données. Ce sera important pour notre étude.

Je souhaite maintenant la bienvenue à notre deuxième groupe de témoins comprenant M. David Stewart-Patterson, vice-président exécutif du Conseil canadien des chefs d'entreprise, et Mme Carole Presseault, vice-présidente de l'Association des comptables généraux accrédités du Canada. Bienvenue.

Vous étiez dans la salle quand nous interrogeons les témoins précédents et vous savez donc que notre étude est très importante si nous voulons contribuer à la prospérité économique de chaque Canadien. Nous avons le sentiment que les obstacles au commerce intérieur entravent notre croissance et notre productivité et que le Canada ne fait pas assez pour instaurer ce qui manque le plus à notre pays, à mon avis, une économie nationale.

Nous allons commencer avec vous, monsieur Stewart-Patterson, et nous entendrons ensuite Mme Presseault.

David Stewart-Patterson, vice-président exécutif, Conseil canadien des chefs d'entreprise : Honorables sénateurs, vous ne serez évidemment pas surpris de m'entendre dire que le Conseil

Chief Executives strongly agrees with you in terms of your feeling that the free flow of goods, services, people and investment around this country is essential to the competitiveness of our economy and to the well-being of Canadians. I want to express our gratitude to the committee for taking on this subject and for the opportunity to appear before you today to discuss the Agreement on Internal Trade and, more broadly, how we can strengthen the economic union.

I would like to raise three issues to start. The first is labour mobility; the second is the regulation of capital markets; and the third is dispute resolution.

The primary focus of the Agreement on Internal Trade, more than a decade ago, was on encouraging a better flow of goods and services. Today, though, the most urgent issue facing companies in many sectors and regions is a shortage of labour. The ageing population means that labour shortages are likely to become more frequent and more serious in the years ahead. That makes it increasingly important for Canada to encourage the free flow of people within our borders. As the Council of the Federation recognized in July at its meeting in St. John's, further reductions in barriers to both trade and labour mobility are vital means of strengthening the economic union and improving Canada's competitiveness and productivity.

We are seeing some encouraging progress. Earlier witnesses mentioned the Ontario and Quebec deal on construction workers and the Alberta-British Columbia trade investment on labour mobility agreement. I also want to acknowledge the progress being made by federal and provincial ministers responsible for internal trade at their most recent meeting in September in Halifax, when they agreed that Canadians will be able to work without restriction anywhere in the country by April of 2009.

While we fully support that objective, if anything we would urge governments to move faster, if at all possible. I do not think Canadians should have to wait another 2.5 years to enjoy what should be a right of citizenship, and certainly one as critical to our country's prosperity.

In pursuing this broad objective of greater labour mobility, I want to raise two issues in particular. The first is with respect to apprenticeships and skilled trades. Businesses are facing a severe and growing shortage of workers in skilled trades, but in some trades even highly qualified workers still do not enjoy complete labour mobility, can face barriers in moving between provinces and, more seriously, the fact that apprentices who move between provinces lose their status appears to be a major cause of the distressingly high proportion of apprentices who fail to complete their courses and obtain their certification.

canadien des chefs d'entreprise est parfaitement d'accord avec vous et partage votre sentiment que la libre circulation des marchandises, des services, des gens et des investissements est essentielle à la compétitivité de notre économie et à la prospérité des Canadiens. Je tiens à remercier votre comité d'avoir entrepris cette étude et de nous donner l'occasion de comparaître pour discuter de l'Accord sur le commerce intérieur et, de manière plus générale, de ce que nous pourrions faire pour renforcer l'union économique.

J'aimerais aborder trois questions : la mobilité de la main-d'œuvre, la réglementation des marchés financiers et le règlement des différends.

L'objectif fondamental de l'Accord sur le commerce intérieur négocié il y a plus de 10 ans était de faciliter la circulation des biens et des services. Aujourd'hui, le problème le plus pressant dans de nombreux secteurs économiques et dans plusieurs régions est la pénurie de main-d'œuvre. Le vieillissement de la population signifie que les pénuries de main-d'œuvre deviendront probablement plus fréquentes et plus graves dans les années à venir et il est donc de plus en plus important que le Canada favorise la libre circulation de la population sur son territoire. Comme l'a reconnu le Conseil de la fédération en juillet, lors de sa réunion de St. John's, la réduction des obstacles au commerce et à la mobilité de la manœuvre est cruciale pour renforcer l'union économique et rehausser la compétitivité et la productivité du Canada.

Nous voyons des signes de progrès encourageants. Les témoins précédents ont parlé de l'entente entre l'Ontario et le Québec sur les travailleurs de la construction et de l'entente entre l'Alberta et la Colombie-Britannique sur le commerce, l'investissement et la mobilité de la main-d'œuvre. Je prends note également des progrès réalisés par les ministres fédéraux et provinciaux responsables du commerce intérieur lors de leur dernière conférence en septembre, à Halifax, où ils ont décidé que les Canadiens pourront travailler partout au pays sans restriction à partir d'avril 2009.

Bien que nous soyons tout à fait en faveur de cet objectif, nous implorons les gouvernements d'agir encore plus vite si c'est possible. Je ne vois pas pourquoi les Canadiens devraient attendre deux années et demie de plus pour bénéficier de ce qui devrait être un droit fondamental de chaque citoyen, surtout dans un domaine aussi crucial pour notre prospérité collective.

Deux questions sont importantes au sujet de cet objectif général d'accroissement de la mobilité de la main-d'œuvre. La première concerne l'apprentissage et les métiers spécialisés. Les entreprises sont confrontées à une pénurie grave et croissante de travailleurs dans les métiers spécialisés mais, dans certains de ces métiers, les travailleurs mêmes les plus qualifiés ne bénéficient toujours pas d'une mobilité complète et butent sur des obstacles quand ils veulent passer d'une province à une autre. Plus grave encore, les apprentis qui changent de province perdent leur statut, ce qui semble être une cause fondamentale de la proportion malheureusement élevée d'apprentis qui ne finissent pas leur formation et n'obtiennent pas leur certificat.

The second concern goes beyond the Agreement on Internal Trade and deals with what I might call policy barriers to labour mobility. Here I am referring specifically to the Employment Insurance system and the impact it has in discouraging people from leaving regions of high unemployment even when their skills are in great demand elsewhere. I want to acknowledge that the decision to move a family from one city to another and from one province to another is not easy. I have done it myself; I speak from experience. However, I believe that public policy should not be discouraging that kind of activity and making those decisions more difficult.

If I may turn to capital markets, I think the business community feels a continuing frustration with the fragmented approach that Canada brings to its capital markets. We live in an era where investment flows freely around the world, yet we maintain 13 separate securities regulators. This fragmentation hurts investors by limiting their opportunities, reducing returns and leaving them with less protection than they would have otherwise. It also adds to the cost of raising capital and thereby hurts the ability of Canadian companies to grow and create jobs.

The need for a single securities regulator in this country is clear and compelling. The passport approach being pursued by most provincial governments is a modest improvement but does not meet the needs of today's investors and issuers. In June, the Crawford panel on a single Canadian securities regulator put forward what we believe is a creative model that would pool provincial expertise, respect constitutional authority and prevent dominance by any one jurisdiction. It also suggested a federal presence within a governance structure that is modeled on the proven and successful Canada Pension Plan Investment Board.

The federal Minister of Finance has been clear in his support for a single regulator, and we appreciate that. He has also suggested that we address this issue in the context of the broader federal-provincial discussions on issues such as equalization and transfer payments.

We, as a council, have made it clear that we are prepared to support some bold ideas in terms of reforming fiscal federalism, but we also believe that the provinces should be willing to give as well as take in the context of these discussions. We would therefore go one step further than the minister and suggest that an agreement by the provinces to establish a single securities regulator for this country should be an explicit condition of the next federal-provincial accord on the reform of fiscal arrangements.

Finally, let me speak to the issue of dispute resolution. The lack of an effective process for resolving disputes has been the greatest weakness of the Agreement on Internal Trade. The recent agreement between Alberta and British Columbia includes a

La deuxième question va au-delà de l'Accord sur le commerce intérieur et porte sur ce que j'appelle les politiques publiques qui font obstacle à la mobilité de la main-d'œuvre. Je songe en particulier au régime d'assurance-emploi qui a pour effet de dissuader les gens de quitter une région de chômage élevé même lorsque leurs compétences sont très demandées ailleurs. Certes, je conviens immédiatement que la décision de faire déménager sa famille d'une ville à une autre ou d'une province à une autre n'est pas facile. L'ayant fait moi-même, je parle d'expérience. Toutefois, j'estime que les politiques publiques ne devraient pas aller contre ce genre de choses et rendre ce genre de décision encore plus difficile.

En ce qui concerne les marchés financiers, les milieux d'affaires sont continuellement frustrés par l'approche fragmentaire du Canada à l'égard des marchés de capitaux. À une époque où les capitaux circulent librement d'un bout à l'autre de la planète, nous avons encore 13 organismes différents de réglementation des valeurs mobilières. Cette fragmentation pénalise les investisseurs en limitant leurs options, en réduisant leur rendement et en leur assurant moins de protection que possible, sans compter qu'elle accroît le coût d'obtention de capitaux et nuit ainsi aux possibilités d'expansion et de création d'emplois des entreprises canadiennes.

Il est parfaitement clair et évident que notre pays a besoin d'un organisme unique de réglementation des valeurs mobilières. La méthode du passeport envisagée par plusieurs gouvernements provinciaux serait une amélioration modeste ne répondant pas aux besoins des investisseurs et des émetteurs de titres d'aujourd'hui. En juin, le comité Crawford qui s'est penché sur cette question a proposé ce que j'estime être un modèle créatif qui permettrait de mettre l'expertise provinciale en commun, de respecter les principes constitutionnels et d'éviter toute domination par une juridiction donnée. Ce comité a aussi recommandé une présence fédérale dans une structure de gouvernance s'inspirant du modèle éprouvé et confirmé de l'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada.

Le ministre fédéral des Finances a clairement pris position en faveur d'un organisme de réglementation unique, ce que nous apprécions. Il a également dit que nous devrions aborder cette question dans le contexte des discussions fédérales-provinciales plus larges sur des questions telles que la péréquation et les paiements de transfert.

Notre conseil a clairement indiqué qu'il est prêt à appuyer des idées audacieuses pour réformer le fédéralisme budgétaire mais qu'il estime aussi que les provinces doivent être prêtes à donner, et pas seulement à prendre, pendant ces discussions. Nous allons donc un peu plus loin que le ministre en disant que l'obtention d'une entente des provinces sur la création d'un organisme unique de réglementation des valeurs mobilières devrait être une condition explicite de tout accord fédéral-provincial sur la réforme des arrangements budgétaires.

Permettez-moi d'aborder en conclusion le règlement des différends. L'absence de mécanisme efficace de règlement des différends est l'une des plus grandes faiblesses de l'Accord sur le commerce intérieur. L'entente récemment signée par l'Alberta et

much more effective approach. We are extremely pleased that federal and provincial ministers agreed in September to develop an effective, fair, efficient, accountable and enforceable dispute resolution process by August 2007, to take effect a month later.

The Canadian Council of Chief Executives strongly supports this commitment by ministers. A truly effective dispute resolution process is essential for achieving the goals of the Agreement on Internal Trade and would, perhaps, be the single most important step that governments could take in moving the Canadian market toward one that would truly be free within our own borders, and would help propel the competitiveness of our economy and build the prosperity of Canadians in the years ahead. I will conclude my remarks with that thought.

Carole Presseault, Vice-President, Certified General Accountants Association of Canada: Honourable senators, I will take up where Mr. Stewart-Patterson has left off and focus on the dispute resolution mechanism. There are few organizations that can claim to have the experience of the Certified General Accountants Association of Canada, CGA, in seeking to resolve trade disputes under the Agreement on Internal Trade, the AIT.

The Chairman: I must declare a conflict. At one time, I was a teacher and lecturer for the Certified General Accountants Association of Canada. It helped me pay my way through school.

Senator Angus: It is just a way for you to show us how qualified you are to be a chair, but there is no conflict.

The Chairman: Thank you so much.

Ms. Presseault: As accountants like conflict of interest to be declared, it is an important part of who they are and what their work is. Therefore, we have been a staunch supporter of this movement and we have put forward three papers that we have produced on the issue on the AIT and our experience with this concept. We know, like others, that an effective, accessible and credible dispute resolution mechanism is central to improving provincial trade. However, we have discovered the hard way that the dispute resolution is not working as it should, and it needs to be fixed.

To date, our efforts to level the public accounting field across the country has yielded mixed results. We have used the AIT to eliminate restrictions on CGA's access to public accounting in some provinces, yet continue to be challenged by limitations in others. At present, there is no guarantee that provincial governments will implement panel findings at all, much less in a timely fashion, because there is no provision within the agreement to ensure that they do.

Canada has a framework of rules and regulations governing fair trade practices between the provinces but no real means of enforcement. The AIT architects were well intentioned, but they created a paper lion. An absence of political will to address these

la Colombie-Britannique contient un mécanisme beaucoup plus efficace et nous sommes extrêmement heureux que les ministres fédéral et provinciaux aient décidé en septembre d'élaborer d'ici août 2007 un processus efficace, juste, efficient, responsable et exécutoire de règlement des différends, devant entrer en vigueur le mois suivant.

Le Conseil canadien des chefs d'entreprise appuie vigoureusement cet engagement des ministres. Un mécanisme vraiment efficace de règlement des différends est essentiel pour atteindre les buts de l'Accord sur le commerce intérieur et pourrait même devenir la mesure la plus importante que pourraient prendre les gouvernements pour faire du marché intérieur canadien un marché vraiment libre et pour rehausser la compétitivité de notre économie et asseoir la prospérité des Canadiens dans les années à venir. Je vous laisse sur cette pensée.

Carole Presseault, vice-présidente, Association des comptables généraux accrédités du Canada : Honorables sénateurs, je reprends au bond la balle de M. Stewart-Patterson en parlant moi aussi du mécanisme de règlement des différends. Peu d'organisations ont autant d'expérience que l'Association des comptables généraux accrédités du Canada, le CGA, en ce qui concerne les tentatives de règlement de différends au titre de l'Accord sur le commerce intérieur, ACI.

Le président : Je dois déclarer un conflit d'intérêts. J'ai autrefois enseigné et donné des cours pour l'Association des comptables généraux accrédités du Canada. Ça m'a aidé à payer mes études.

Le sénateur Angus : Ce n'est pas un conflit d'intérêts, vous voulez simplement nous dire que vous êtes particulièrement qualifié pour présider ce comité.

Le président : Merci beaucoup.

Mme Presseault : Les comptables aiment bien que les conflits d'intérêts soient révélés, c'est une caractéristique importante de ce qu'ils sont et de ce qu'ils font. Nous avons donc appuyé vigoureusement ce mouvement et avons rédigé trois études sur l'ACI et sur ce concept. Comme d'autres, nous savons qu'un mécanisme efficace, accessible et crédible de règlement des différends est essentiel pour accroître le commerce provincial. Toutefois, nous avons découvert à notre détriment que le mécanisme actuel ne fonctionne pas comme il devrait et qu'il faut le réformer.

Les efforts déployés jusqu'à présent par le secteur de la comptabilité publique ont donné des résultats mitigés. Nous avons invoqué l'ACI pour éliminer certains obstacles à l'accès des CGA à la comptabilité publique dans certaines provinces mais nous continuons de buter sur des obstacles dans d'autres. À l'heure actuelle, il n'y a aucune garantie que les gouvernements provinciaux mettront en œuvre les conclusions des comités de règlement des différends, et encore moins de manière opportune, car il n'existe dans l'Accord aucune disposition les y obligeant.

Il existe au Canada tout un ensemble de règles et de règlements pour assurer la loyauté des pratiques commerciales entre les provinces mais aucun moyen réel de les mettre en application. Les architectes de l'ACI avaient peut-être de bonnes intentions mais

concerns lies at the root of the problem. Until we face up to that reality, Canada will never have free trade within its own borders, to say nothing of the cost to businesses and risk to Canadian jobs. In sum, restricting trade spell lost opportunity — an outcome that is in no-one's interest, least of all that of small- and medium-sized businesses that count on access to larger markets to become competitive and grow.

[*Translation*]

We think there is a better way. The AIT is basically sound though in a need of refinement. We look forward to the introduction of specific measures aimed at resolving trade disputes more quickly and efficiently.

We believe that governments should be obligated to live up to the letter of the agreement by upholding trade panel findings. We suggest specific measures to ensure the effectiveness of dispute resolution processes. First, those processes have to be simplified.

[*English*]

To illustrate this point, I would draw to your attention one of the papers where we have produced a diagram of the dispute resolution process. We were very challenged in trying to draw that diagram. We have been through this process twice. We can walk you through this diagram. I know you have gone through it with others, but it is a very costly and complex dispute resolution mechanism. In one of our papers, we made a number of recommendations on how we can simplify the process.

[*Translation*]

We believe that we should lower the costs and the time required to launch complaints and that we should introduce a measure of certainty that governments with respect and act upon panel findings in a concerted effort to eliminate barriers to trade and labour mobility.

[*English*]

Today we have had two panels rule in favour of CGA's access to public accounting in two Canadian provinces. One ruled five years ago, and the formal framework has still not been implemented. One other panel ruled against the province of Quebec last year and, to date, no progress has been achieved in the negotiations and discussions.

[*Translation*]

Finally, we must create realistic and practical sanctions aimed at ensuring that governments respect their obligations under the AIT.

ils ont créé un tigre de papier. Et c'est l'absence de volonté politique qui explique ce problème. Tant que nous n'admettrons pas cette réalité, le Canada n'aura jamais de libre-échange à l'intérieur de ses frontières, sans parler du coût pour les entreprises et du risque pour les emplois. En bref, limiter le commerce se traduit par des pertes d'opportunités — ce qui ne profite à personne et surtout pas aux PME qui comptent sur l'accès à des marchés plus vastes pour devenir compétitives et pour grandir.

[*Français*]

Nous croyons qu'il existe une meilleure façon de faire. L'ACI est fondamentalement valable, mais il a besoin d'être peaufiné. Nous attendons que se concrétise l'adoption de mesures précises visant à régler les différends commerciaux de manière plus efficiente et plus efficace.

Nous croyons que le gouvernement devrait être tenu de respecter les termes de l'accord et d'appliquer les recommandations des groupes spéciaux. Voici donc les mesures précises que nous suggérons pour assurer l'efficacité des procédures de règlement des différends de l'ACI. Il faut d'abord rendre ces procédures plus simples.

[*Traduction*]

En guise d'illustration, j'attire votre attention sur l'une de nos études contenant un diagramme du processus de règlement des différends. Sachez qu'il a été très difficile de préparer ce diagramme mais, comme nous sommes déjà passés deux fois par ce processus, nous pouvons vous l'expliquer. Je sais que vous avez déjà examiné ça avec d'autres témoins mais c'est un mécanisme très dispendieux et complexe. Vous trouverez dans l'une de nos études des recommandations destinées à le simplifier.

[*Français*]

Nous pensons qu'on doit aussi rendre les procédures moins onéreuses et plus rapides pour les personnes qui déposent une plainte, et fournir une garantie que les gouvernements respecteront et appliqueront les recommandations des groupes spéciaux, dans un effort concentré pour éliminer les obstacles au commerce et à la mobilité des travailleurs.

[*Traduction*]

Jusqu'à présent, deux comités ont jugé en faveur de l'accès des CGA à la comptabilité publique dans deux provinces canadiennes. Le premier a rendu son jugement il y a cinq ans mais ce jugement n'a pas encore mis en œuvre. Le deuxième a rendu un jugement contre le Québec l'an dernier et, jusqu'à présent, les négociations et discussions n'ont rien donné.

[*Français*]

Enfin, il faut imposer des sanctions réalistes et pratiques qui assureront le respect par les gouvernements des obligations qu'ils ont contractées en vertu de l'ACI.

[English]

We are encouraged by the progress achieved from the most recent meeting of federal, provincial and territorial ministers. You have heard about that from the previous witnesses. It appears that there are some improvements to simplifying the dispute resolution mechanism. We think they do not go far enough, and we have some recommendations on how to go forward.

A report we made four or five years ago is entitled "It Can Make Work If We Want It To." To that end, we count on this committee's work to help us get to the desired destination. The level of experience that the CGA community has gained with the AIT is somewhat unfortunate. The AIT should really be a tool of last resort. First and foremost, the aim should be to reduce and eliminate interprovincial trade barriers.

Senator Angus: Thank you. Congratulations to both of you for your clear and right-on-the-money presentations. They are helpful to us, as is the documentation from the CGA. I know your organization well. This is helpful background. I know you have an ongoing issue, and I will ask you about that in a moment, Ms. Presseault.

Mr. Stewart-Patterson, you caught my attention when you said that we put up these public policy-driven barriers. With respect to unemployment insurance, I understood you to be saying that we need labour like mad up in Fort McMurray. There are huge projects hanging in the balance, and cost overruns because of supply and demand issues. To get somebody to serve coffee at a Tim Hortons in Fort McMurray, you have to pay them what you pay a neurosurgeon in Montreal. It makes no sense. How can we resolve that situation? Is it within the remit of the federal government to fix? Do we just change social policy and not give unemployment insurance? Is that what you are saying?

Mr. Stewart-Patterson: When you deal with public policy, many signals can be fairly subtle. Much of our policy framework was designed in an era where the perpetual central issue for policy makers was that we did not have enough jobs to go around. There was high unemployment; "jobs, jobs, jobs" was the central issue. We are now moving through a significant demographic shift in this country, but we are only halfway there. We are now in a situation where we have extreme labour shortages in some parts of the country, and regions of high unemployment in others. Our policy framework is still geared to the former situation, where the problem was not enough jobs anywhere. We should be thinking about how to move that policy framework towards ensuring that we have the people we need to fill the jobs. We will increasingly be short of people instead of short of jobs in more sectors, more industries, more companies and more regions. It will never be a completely level playing field. That does not mean you do away with the social safety net. An important piece of the puzzle is on developing people, ensuring that every Canadian is able to do productive work within the economies that evolve.

[Traduction]

Nous sommes encouragés par les progrès réalisés lors de la dernière réunion des ministres fédéral, provinciaux et territoriaux. Les témoins précédents vous en ont parlé et il semble qu'il y aura des améliorations pour simplifier les mécanismes mais nous pensons qu'elles ne vont pas assez loin et nous avons donc nos propres recommandations à formuler.

Il y a quatre ou cinq ans, nous avons publié un rapport intitulé « L'issue ne tient qu'à nous » et nous comptons sur votre comité pour nous aider à arriver au bout du processus. L'expérience acquise par les CGA avec l'ACI est sans doute regrettable car l'ACI devrait être un outil de dernier ressort. L'objectif primordial devrait être de réduire et d'abolir les obstacles au commerce interprovincial.

Le sénateur Angus : Merci. Je vous félicite tous les deux de vos recommandations tout à fait pertinentes. Elles nous seront utiles, tout comme la documentation des CGA. Je connais bien votre organisation. Je sais que vous avez toujours un problème en suspens et je vous en parlerai dans un instant, madame Presseault.

Monsieur Stewart-Patterson, votre affirmation que certaines politiques publiques constituent des obstacles a retenu mon attention. Au sujet de l'assurance-emploi, vous avez dit, si j'ai bien compris, que nous avons d'énormes besoins de main-d'œuvre à Fort McMurray. Il y a d'énormes projets en jeu, dont les coûts dépassent les prévisions à cause des pénuries de main-d'œuvre. Si l'on veut que quelqu'un vous serve une tasse de café chez Tim Hortons à Fort McMurray, il faut lui payer le salaire d'un neurochirurgien de Montréal. Ça ne tient pas debout. Comment résoudre ce problème? Cela relève-t-il des pouvoirs du gouvernement fédéral? Devons-nous simplement changer nos politiques sociales et ne plus donner d'assurance-emploi? Est-ce votre argument?

M. Stewart-Patterson : Avec les politiques publiques, bon nombre de signaux peuvent être assez subtils. Bon nombre de nos politiques ont été formulées à une époque où le problème perpétuel des décideurs était que nous n'avions pas assez d'emplois. Le taux de chômage était élevé. Le principal souci des gouvernements se résumait à « des emplois, des emplois, des emplois ». Aujourd'hui, nous assistons à un profond changement démographique qui est encore loin d'être achevé. Nous avons de graves pénuries d'emploi dans certaines régions alors qu'il y a un chômage élevé ailleurs. Nos politiques fondamentales sont toujours axées sur la situation du passé, quand il n'y avait pas assez d'emplois pour tout le monde. Il est temps de songer à modifier ce cadre de réflexion car notre problème est maintenant de trouver assez de monde pour occuper tous les emplois disponibles. Nous allons de plus en plus manquer de travailleurs dans un plus grand nombre de secteurs, d'industries, d'entreprises et de régions. Il n'y aura jamais d'équilibre parfait entre la demande et l'offre d'emplois. Ça ne veut pas dire qu'il faille éliminer le filet de sécurité social. L'un des éléments importants du casse-tête est aujourd'hui de former des travailleurs et de s'assurer que chaque Canadien peut occuper un emploi productif dans des économies en pleine évolution.

That said, I think we need to start now to look at some of the signals we are sending to people in terms of what they should consider and what they should lean towards in terms of the decisions they make in their personal lives. As I say, the decision to uproot a family is never easy, especially if you are living in a community in which you have grown up. You have relatives, friends and family, and it is not easy to pull up stakes and head off somewhere else because of the paycheque.

It is important to recognize, as we move into this labour-short economy generally, that it will be possible to attract work and investment to communities where labour is available. In other words, investment is mobile, and perhaps more mobile than people. It is not just a one-way flow. We are not just saying we should push people into moving away from regions of high unemployment. We should still be looking at how communities in every part of the country can attract investment and attract jobs so that there are opportunities wherever people happen to live.

It is important to recognize the context of the Employment Insurance system. We have provisions geared specifically to encouraging people to stay in regions of higher unemployment and to stay in seasonal work because those kinds of jobs were mainstays of employment in those regions. There may still be a social purpose to that, but we must recognize that there is an economic option. We should ask ourselves, from a policy point of view, to what extent should policy be trying to bring jobs to people, and to what extent should it be leaving people free, one way or another, to seek opportunity wherever that opportunity arises.

Senator Angus: The council you represent, was that formerly known as the BCNI?

Mr. Stewart-Patterson: Yes, it was formerly the Business Council on National Issues. Our members run 150 large companies. Our members tend to run companies that operate coast to coast, and certainly across regions.

Senator Angus: Your membership understands these issues clearly, then. Do we have the mechanisms in place, whether they be the AIT or this new council of the provincial ministers that seems to do good things? It was a big issue when the government decided to embrace free trade. The whole 1988 election was about free trade. It was a very divisive issue in this country. The facts are now starting to show that it was the right thing to do, but it was an upheaval. It is tough for the retailers to see a Wal-Mart next door, but I am told the numbers prove that it was the right way to go. In order to break down these barriers, does somebody have to make a leap of faith? Does it take real political courage to break down these barriers, as it did then with respect to free trade?

Mr. Stewart-Patterson: There is no question that the history of agreements generally on internal trade suggests a lot of good intentions and a lot less in terms of concrete action. It is also fair to say that the more ambitious your actual actions, the more

Cela dit, je pense qu'il est temps de se pencher sur les signaux que nous envoyons aux gens en ce qui concerne leur carrière et les décisions qu'ils auront à prendre dans leur vie personnelle. Comme je l'ai dit, décider de déménager avec sa famille dans une autre région n'est jamais facile, surtout quand on a toujours vécu dans la même collectivité où l'on a des parents, des amis et tout un réseau familial. Il n'est jamais facile de se déraciner pour aller s'installer ailleurs à cause du chèque de paye.

Alors que nous entrons dans une économie de main-d'œuvre insuffisante, il importe d'admettre qu'on va devoir essayer d'attirer les emplois et l'investissement là où une main-d'œuvre est disponible. Autrement dit, l'investissement est mobile, peut-être plus encore que les travailleurs. Tout ne va pas dans le même sens. Nous ne disons pas qu'il faut pousser les gens à quitter les régions de chômage élevé. Nous devons nous demander comment les collectivités de chaque région peuvent attirer des investissements et des emplois afin d'offrir des possibilités de travail aux gens là où ils habitent.

Il est important de tenir compte du contexte de l'assurance-emploi. Nous avons des dispositions explicitement destinées à encourager les gens à rester dans les régions de chômage élevé et à conserver des emplois saisonniers parce que ces emplois étaient la pierre angulaire de l'économie régionale. Cela répond peut-être à des objectifs sociaux légitimes mais il est temps d'admettre qu'il existe d'autres options économiques. Du point de vue des politiques publiques, nous devons nous demander dans quelle mesure leur but doit être d'essayer d'amener les emplois là où sont les gens ou de laisser les gens libres d'aller chercher les possibilités d'emploi là où elles se trouvent.

Le sénateur Angus : L'organisme que vous représentez ne s'appelait-il pas autrefois, en anglais, le BCNI?

M. Stewart-Patterson : Si, c'était le Business Council on National Issues. Nos membres dirigent 150 grandes entreprises qui sont présentes d'un bout à l'autre du pays et, en tout cas, dans plusieurs régions.

Le sénateur Angus : Vos membres comprennent donc fort bien la problématique. D'après vous, disposons-nous des mécanismes adéquats, qu'il s'agisse de l'ACI ou de ce nouveau Conseil des ministres provinciaux, qui semble faire de bonnes choses? Quand le gouvernement a décidé d'adopter le libre-échange, ce fut toute une affaire. L'élection de 1988 avait porté sur cette seule question, qui avait provoqué de profondes divisions dans le pays. Aujourd'hui, les résultats commencent à montrer que ce fut la bonne décision, mais elle a provoqué de grandes perturbations dans l'économie. Il est pénible pour un détaillant de voir arriver un Wal-Mart dans sa collectivité mais on me dit que les chiffres montrent que c'était la bonne décision. Si l'on veut abattre ces obstacles, quelqu'un va-t-il devoir faire un acte de foi? Quelqu'un va-t-il devoir faire preuve de courage politique, comme ce fut le cas pour le libre-échange?

M. Stewart-Patterson : Il ne fait aucun doute que l'histoire des accords touchant le commerce intérieur est caractérisée par plus de bonnes intentions que d'actions concrètes. Il faut dire aussi que plus les actions concrètes sont ambitieuses, plus elles risquent de

disruption there is likely to be in the short term. You have to look at the impact over time. The comparison to free trade with the United States is a good one. Looking at regional impact, somebody mentioned alcohol and wine earlier. The wine industry in Niagara was threatened with annihilation by the advent of free trade. Many people were convinced that that whole sector would disappear because of competition with the United States. If we look at the Niagara region today, we see that many companies are producing higher quality product, making more money and attracting international attention. Nobody would argue today that the Canadian wine sector is worse off than it was before the free trade deal was signed.

When we talk about breaking down barriers and opening up markets, whether it is within the country or between our country and other countries, being more open increases the risk for people doing things on the basis of the way the rules are today. It encourages change, and change is disruptive. However, as a general statement, the fewer barriers there are within the Canadian marketplace, the better off all Canadians will be, over time.

The Chairman: I am mindful of the clock. We have 20 minutes left, and I have a number of questioners. The next witness should respond to a question from Senator Angus, and then we will have a chance to go around.

Senator Angus: I wanted to conclude with you, sir. You heard me saying earlier what this round table is about. The ministers, the Honourable Mr. Bernier and the Honourable Mr. Flaherty, are quite interested in seeing what we, as a committee, might come up with. If you could give us one recommendation to put in our report to address this issue, what would it be?

Mr. Stewart-Patterson: If I were to pick a single one, I would echo my colleague here. Look at what the Alberta-British Columbia agreement has done in terms of dispute resolution. Look to see if we can do that on a national basis; and there are three aspects in particular: One, the fact that individuals as well as governments have access to dispute resolution; two, that arbitration panels can deliver binding decisions; and three, that there are teeth in it, and there are penalties and fines that are significant enough to make people pay attention. If we could consider a national dispute resolution process with those kinds of features, that would be the single most important thing that governments could do.

Senator Goldstein: I am interested in your assertion that some social policies act as disincentives. Your specific example was quite striking, and that was that Employment Insurance appeared to make people stay put rather than seek jobs elsewhere, ignoring for a moment the dislocation of a family, leaving a particular spot and going to another one. When you speak of that, rather than diminishing unemployment benefits, could you imagine a system that would increase or enhance or create cash incentives to people to move, to go to a place where their particular skills or their

causer des perturbations dans l'immédiat. Ce qu'il faut, c'est juger leur incidence à longue échéance. Votre exemple du libre-échange avec les États-Unis est excellent. Quelqu'un parlait tout à l'heure de l'alcool et du vin. Sur le plan régional, le libre-échange menaçait de faire disparaître l'industrie vinicole du Niagara. Bien des gens étaient convaincus que tout ce secteur disparaîtrait à cause de la concurrence américaine. Or, voyez ce qu'est devenue la région du Niagara : beaucoup d'entreprises produisent un produit de qualité supérieure, gagnent plus d'argent et jouissent d'une réputation internationale. Personne ne pourrait dire aujourd'hui que l'industrie vinicole du Canada est dans une moins bonne situation qu'avant la signature de l'accord de libre-échange.

Quand on parle d'abolir les obstacles et d'ouvrir les marchés, que ce soit à l'intérieur du pays ou entre plusieurs pays, les gens qui veulent continuer à agir comme avant s'exposent à un risque plus élevé. L'ouverture des marchés favorise le changement, et tout changement est une source de perturbations. En revanche, il est généralement admis que, moins il y aura d'obstacles au sein du marché canadien, mieux ça vaudra pour tous les Canadiens à longue échéance.

Le président : Je surveille l'horloge. Il nous reste 20 minutes et il y a encore plusieurs sénateurs qui veulent vous interroger. Je vais donner la parole au sénateur Angus et nous entreprendrons ensuite un deuxième tour.

Le sénateur Angus : Je voudrais conclure avec vous, monsieur. Vous m'avez entendu parler plus tôt du but de cette table ronde. Les ministres, l'honorable M. Bernier et l'honorable M. Flaherty, attendent avec beaucoup d'intérêt le résultat de notre travail. Si je vous demande de m'indiquer une recommandation que nous devrions inclure dans notre rapport, quelle serait-elle?

M. Stewart-Patterson : Si je devais en choisir une seule, je me ferais l'écho de ma collègue en vous invitant à réfléchir au mécanisme de règlement des différends existant dans l'entente entre l'Alberta et la Colombie-Britannique. Voyez s'il serait possible de l'adopter au palier national. Il y a trois aspects à prendre en considération. D'abord, il faut que les particuliers autant que les gouvernements aient accès au mécanisme. Ensuite, il faut que les décisions des comités de règlement des différends soient exécutoires. Finalement, il faut que le mécanisme soit mordant et comporte des pénalités et des amendes assez sévères pour être pris au sérieux. Si nous pouvions instaurer un processus national de règlement des différends doté de ces caractéristiques, ce serait la chose la plus importante que les gouvernements pourraient faire.

Le sénateur Goldstein : Je voudrais revenir sur votre affirmation que certaines politiques sociales ont un effet dissuasif. Votre exemple était très frappant car vous disiez que l'assurance-emploi semble inciter les gens à rester là où ils sont au lieu d'aller chercher du travail ailleurs. Laissons de côté pour le moment les perturbations causées à la famille qui doit quitter une région pour aller dans une autre. Quand on examine ce problème, peut-on imaginer, au lieu de réduire les prestations de chômage, d'adopter un système dans lequel récompensant les gens qui

general skills would be useful, whereas they are not useful in the specific spot in Canada where they are residing at the moment?

Mr. Stewart-Patterson: Positive incentives generally are certainly a feature of any kind of social program worth looking at. As you say, not only is moving a family between provinces disruptive, it is also a costly process. Already we have tax policy that makes moving costs deductible. We want to enhance that kind of positive incentive as opposed to reinforcing negative incentives. We get into complex design issues whenever social programs are concerned. Thinking about moving the incentives in the right direction is a good idea.

Senator Goldstein: My second question might be somewhat embarrassing to you. If it is, tell me that you will not answer it. The existence of 13 securities commissioners across the country, is that a function of the desires of provinces and territories to have their own securities commissions, or is it an entrenchment of the particular securities commissions in each province saying that they do not want to become national; that they want to remain exactly where they are, and a reflection of the inability of provinces to take appropriate and bold measures to remind securities commissions that they serve the people and do not control them?

Mr. Stewart-Patterson: I believe there is an honest desire on the part of the governments, and even some parts of the business community in some jurisdictions, to kind of just prefer to keep control more local, more comfortable. It is something with which they are familiar. Business people might know somebody down the street that they can go to, for example. However, I think there is broader recognition that this is imposing costs. If you look at the costs of a relatively small company going public, the amount of money you have to spend to apply to 13 jurisdictions instead of one is quite significant in terms of legal fees, accounting fees and registration fees.

If there is one overriding concern, it also flows from the experience that we have gone through internationally with the challenges to corporate governance and the spillover from the United States in terms of the Sarbanes-Oxley Act and a more rigid approach to regulation, which I believe some jurisdictions see as being driven within Canada by the Ontario Securities Commission. I think there is resistance in some jurisdictions towards going that way. That is why I think the Crawford report was important because it emphasized, on the one hand, the efficiencies of having a single regulator with the ability to compel. However, we also need to take a good look at a more principles-based approach that will meet the needs of smaller as well as larger issuers in the Canadian context, and also to avoid domination from any single jurisdiction, which was a quiet way of saying that Ontario should not run it. That may be my interpretation.

acceptent de partir, ou leur donnant un incitatif financier, afin qu'ils aillent là où leurs compétences seraient utiles quand elles ne le sont pas dans leur région d'origine?

M. Stewart-Patterson : Les incitatifs positifs sont généralement une caractéristique de tout programme social valable. Comme vous le dites, emmener sa famille dans une autre province n'est pas seulement un facteur de perturbations, ça coûte aussi de l'argent. En vertu de notre régime fiscal, les frais de déménagement sont déjà déductibles. Je crois qu'il faudrait renforcer ce genre d'incitatifs positifs au lieu de renforcer les incitatifs négatifs. Concevoir des programmes sociaux est une chose très complexe mais envisager des incitatifs positifs serait une bonne idée.

Le sénateur Goldstein : Ma deuxième question vous mettra peut-être dans l'embarras et, si tel est le cas, vous pouvez ne pas y répondre. S'il existe 13 commissaires des valeurs mobilières dans le pays, est-ce parce que les provinces et territoires tiennent absolument à avoir chacun le leur ou parce que les commissions existant dans chaque province défendent bec et ongles leur bout de gras, ce qui signifierait que les provinces sont incapables de prendre des mesures adéquates et audacieuses et qu'il conviendrait de rappeler aux commissions qu'elles existent pour être au service de la population?

M. Stewart-Patterson : Je crois que les gouvernements, et même certaines parties du monde des affaires, désirent honnêtement préserver un contrôle local car c'est le système avec lequel ils sont familiers et sont plus à l'aise. Par exemple, un dirigeant d'entreprise saura qu'il peut aller s'adresser à quelqu'un qu'il connaît personnellement. Par contre, on est de plus en plus conscient que c'est aussi un facteur de coût. Prenez le cas d'une entreprise relativement petite qui veut être cotée en bourse et songez à ce qu'il lui en coûte en frais d'avocats, en frais de comptables et en frais d'enregistrement de s'adresser à 13 commissions différentes au lieu d'une seule.

S'il y a une préoccupation fondamentale, elle découle aussi de l'expérience que nous venons de connaître à l'échelle internationale avec les problèmes de gouvernance des entreprises et avec les retombées de la loi Sarbanes-Oxley des États-Unis, phénomènes qui ont engendré une approche plus rigide en matière de réglementation, laquelle est perçue dans certaines provinces comme étant impulsée au Canada par la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario. Je crois que certains gouvernements du Canada refusent de s'engager dans cette voie et c'est aussi pourquoi je pense que le rapport Crawford était important car il mettait en relief les gains d'efficacité qui résulteraient de l'instauration d'un organisme de réglementation unique doté d'un pouvoir exécutif. Toutefois, nous devons aussi envisager sérieusement une approche plus axée sur des principes fondamentaux répondant autant aux besoins des petites entreprises que des grandes dans le contexte canadien et permettant d'éviter la domination du système par une seule entité, ce qui est une manière de dire que le système ne doit pas être dominé par l'Ontario. C'est mon interprétation de la situation.

Senator Goldstein: That is exactly what it said.

Senator Angus: Before the Purdy-Crawford report, the wise men, this Michael Phelps, et al, what happened? Did their report end up being buried?

Mr. Stewart-Patterson: The short answer to that is that because the wise persons' committee was established by the federal government, provincial governments used that as an excuse to say that we should not really pay attention to its report. The Crawford panel was set up by a provincial government to get around that excuse.

Senator Angus: Should they be looked at in a complementary fashion now?

Mr. Stewart-Patterson: There is more than one model of a viable single regulator for a securities market. The Crawford panel has benefitted from the fact that there have been a few more years of debate and progress, in terms of things like the passport system and other discussions. The governance model is more evolved and more thought through, and perhaps more acceptable. The end goal is clear in terms of where we need to get to; it is just a question of how.

The Chairman: To ask a question of both witnesses: We have decided, as a question of general government policy, not to pursue a legislative constitutional means of exerting pressure on the provinces to reduce their barriers. The choice was to make a consensual approach to see if the federal government and others could urge the provinces to get together in some sort of consensual fashion to reduce these barriers. Then we had an outburst, as a reaction to that, by having local or regional bilateral agreements, some of which have worked very well.

The whole process is cumbersome and slow-moving. I turn to the witness from the CGA and ask her about her concluding paragraph. I just want to put this on the record so that people understand what we are talking about here. We have decided not to use the legislative means, we have decided not to use the constitutional means, and we have decided to use the consensual means. It says here that the AIT is not a legally binding document. This agreement that the provinces have put together is really a consensual document, that it does not have the status of law and therefore the issues cannot be referred to the courts. Then we end up with a very curious scenario in that we now have a situation that is not dissimilar from what we had with the free trade agreement with the United States and Mexico. That is, there is a huge hang-up between two sovereign countries about having more effective, binding settlement disputes, yet in our own country we cannot get the legislative means to enforce quick resolutions to problems that are quite obviously to the benefit of everybody. Do you not find this curious?

Ms. Presseault: We might find it curious. I think our members find it really frustrating. In fact, in the statement coming out of the minister's meeting in Halifax, the September statement, in one of their opening paragraphs they really reinforce the administrative nature of resolving disputes contrary to the Trade, Investment and Labour Mobility Agreement, or TILMA, for example, that could go to judicial review. It is

Le sénateur Goldstein : C'est exactement ce qu'on a dit.

Le sénateur Angus : Avant le rapport Purdy-Crawford, il y avait eu le rapport des sages, de ce Michael Phelps et des autres, et que s'est-il passé? Le rapport a-t-il été mis sur les tablettes?

M. Stewart-Patterson : La réponse à cette question est que, comme le comité des sages avait été mis sur pied par le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux ont utilisé cette excuse pour ne pas en tenir compte. Le comité Crawford a été mis sur pied par un gouvernement provincial pour contourner cette excuse.

Le sénateur Angus : Devrait-on maintenant les considérer comme des rapports complémentaires?

M. Stewart-Patterson : Il n'y a pas qu'un seul modèle de réglementation du marché des valeurs mobilières. Le comité Crawford a bénéficié du fait qu'il y avait eu plusieurs années de débats et de progrès sur des choses telles que le système de passeport. Le modèle de gouvernance est plus avancé et plus réfléchi, ce qui le rend peut-être plus acceptable. L'objectif ultime est clair pour tout le monde, la seule question est de savoir comment l'atteindre.

Le président : Je m'adresse maintenant aux deux témoins. Le gouvernement a décidé, comme politique générale, de ne pas utiliser de méthode législative constitutionnelle pour exercer des pressions sur les provinces afin de réduire les obstacles. On préfère une méthode consensuelle pour essayer de convaincre les provinces. Ensuite, en réaction à ça, il y a eu une explosion d'activité avec des ententes bilatérales locales ou régionales dont certaines ont fort bien marché.

Tout ce processus est lourd et lent et je veux maintenant m'adresser à la représentante des CGA en l'interrogeant sur son paragraphe de conclusion. Je veux exposer clairement ma position pour qu'il n'y ait pas de malentendu au sujet de ma question. Nous avons décidé de ne pas utiliser la méthode législative, nous avons décidé de ne pas utiliser la méthode constitutionnelle et nous avons décidé de chercher un consensus. Vous dites ici que l'ACI n'est pas un texte exécutoire sur le plan juridique. L'accord que les provinces ont négocié est en réalité un document consensuel qui n'a pas force de loi et ne peut donc pas être invoqué devant les tribunaux. Nous nous retrouvons ainsi dans une situation assez curieuse qui n'est pas très différente de celle dans laquelle nous étions avec l'accord de libre-échange avec les États-Unis et le Mexique. Nous avons deux pays souverains qui réclament des mécanismes plus efficaces et exécutoires de règlement des différends mais, au sein même de notre propre pays, nous n'avons pas le moyen législatif de régler rapidement les problèmes dans l'intérêt de tout le monde. Ça ne vous semble pas curieux?

Mme Presseault : On peut trouver ça curieux. Nos membres trouvent plutôt ça frustrant. De fait, dans la déclaration qu'ils ont publiée à la fin de leur conférence de Halifax en septembre, les ministres ont parlé dans l'un des premiers paragraphes du renforcement du caractère administratif de la résolution des différends, contrairement à l'Accord sur le commerce, l'investissement et la mobilité de la main-d'œuvre, ou TILMA,

frustrating to our members because that might lead to a big expense. I know this committee is very curious about data and numbers and we, like others, cannot provide you with much, but we can tell you that our members who are sitting on the New Brunswick/Quebec border are losing clients because they cannot provide public accounting services in the province of Quebec because of one piece of legislation. They are losing not big clients, not David's members, but they are losing small clients. That is where the real cost to business is, and where that is happening every day.

In fact, the case we brought forward to the panel was that of a daycare operator who had to change accountants because of an old piece of legislation in Quebec. When we went to the panel, the Quebec government argued forcefully — but the panel did not buy into the argument — that they had the right to regulate professions. That is how they came up with that restriction.

The Chairman: Is it fair to conclude, from the evidence of both of you, that this consensual approach is moving too slowly and it is costly because of the delays and frustrations? Is there a better model that we could propose to expedite decisions that every logical and objective person knows would be in the national interest?

Mr. Stewart-Patterson: I think there are two things that can be done. One is to recognize where progress is being made.

The Chairman: We accept that.

Mr. Stewart-Patterson: Alberta and British Columbia have come to a conclusion that a bilateral deal makes a lot of sense. It is easy to say: If it makes sense for you there, why should we not do the same? The other one is the one I alluded to in terms of the single regulator on securities.

The fact is that the provinces are constantly coming to Ottawa, looking for help. I think it is fair for the federal government, in return, to say that there are things we think the provinces need to do that are in the national interest. I think it is perfectly reasonable, and it is non-legislative. In the context of federal and provincial negotiations, when one side wants something, it is fair for the other side to want something too, and to put a broader agenda on the table.

The Chairman: We had an active discussion several weeks ago about how to reduce poverty in this country. One of the ways is to increase the minimum wage. Unfortunately, there is a provincial jurisdictional issue here, and we cannot increase the minimum wage because of provincial differences. Therefore, this is impeding our ability to move a lot of people out of poverty into a more sustainable way of life. This is a negative problem as well.

Your two organizations must be deeply frustrated because you go to meeting after meeting, proposing in the national interest to include productivity, and still the consensual model we are working on is not moving quickly enough.

qui prévoit une révision judiciaire. Ce qui est frustrant pour nos membres, c'est que cela pourrait engendrer de grosses dépenses. Je sais que votre comité aimerait beaucoup avoir des données et des chiffres mais, malheureusement, nous ne pouvons pas vous en donner plus que les autres témoins. Par contre, nous pouvons vous dire que nos membres situés à la frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Québec perdent des clients parce qu'ils ne peuvent pas fournir de services de comptabilité publique au Québec à cause d'un texte de loi. Ils ne perdent pas des gros clients, ce ne sont pas les membres de l'organisation de David, mais ils perdent des petits clients. Voilà le coût réel de cette situation, et c'est un coût quotidien.

L'affaire que nous avons portée devant le comité de règlement des différends concernait un exploitant de garderie d'enfants qui avait dû changer de comptable à cause d'un vieux texte de loi du Québec. Devant le comité, le gouvernement du Québec a défendu vigoureusement — mais sans succès — l'idée qu'il avait le droit de réglementer les professions. C'est de là qu'était venue cette restriction.

Le président : D'après vous, est-on en droit de conclure que cette approche consensuelle est trop lente et trop coûteuse? Y a-t-il un meilleur modèle que nous pourrions proposer pour obtenir des décisions plus rapides, ce qui serait dans l'intérêt national aux yeux de toute personne logique et objective?

M. Stewart-Patterson : Je pense qu'il y a deux choses qu'on peut faire, la première étant d'admettre qu'on fait des progrès.

Le président : Certes.

M. Stewart-Patterson : L'Alberta et la Colombie-Britannique sont parvenues à la conclusion qu'une entente bilatérale était tout à fait justifiée. Il serait facile de dire aux autres provinces qu'elles devraient faire la même chose. La deuxième chose que l'on peut faire concerne la création d'un organisme unique de réglementation des valeurs mobilières.

Le fait est que les provinces viennent continuellement demander de l'aide à Ottawa. Il me semble que le gouvernement fédéral pourrait fort bien leur dire en réponse qu'il y a aussi des choses que les provinces devraient faire dans l'intérêt national. Je pense que ce serait parfaitement raisonnable et que ça n'exigerait pas de texte de loi. Dans le contexte des négociations fédérales-provinciales, quand une partie demande quelque chose, il est légitime que l'autre demande quelque chose aussi.

Le président : Il y a quelques semaines, nous discutons de la réduction de la pauvreté. L'une des méthodes consisterait à rehausser le salaire minimum mais cela touche des questions de compétence provinciale et nous ne pouvons pas le faire à cause des différences entre les provinces. Ceci nous empêche donc d'aider beaucoup de gens à sortir de la pauvreté pour avoir un meilleur niveau de vie. C'est aussi un problème négatif.

Vos deux organisations doivent être extrêmement frustrées d'aller continuellement dans des réunions pour proposer des méthodes d'accroissement de la productivité, dans l'intérêt national, et de constater que les choses ne changent pas assez vite à cause du modèle consensuel avec lequel nous travaillons.

Give us some public advice. We are politicians. We represent Parliament. Is there some way that we can light a fire under those provinces or bureaucracies or agencies, and perhaps some of the labour unions? I am pro-labour, but I know that in Toronto until recently, if you were an immigrant bricklayer and there was a job opening with a contractor for whom you had been working in Montreal, then you could do that. You could take a train and go and work for two or three weeks and then go back home. That certainly reduced productivity and vice versa — the same applied in Montreal, back to Toronto.

Please help us here. This will be the core of our study. How do we move people to resolve these issues quickly and more effectively?

Ms. Presseault: That is a difficult question. Your witnesses are looking at each other. It goes back to what both of us are saying in terms of ensuring that there is a trade agreement that is fully enforceable but, more important, is accessible and transparent.

The Chairman: Why do we need a trade agreement?

Ms. Presseault: You need a place to which people can bring disputes if governments fail to live up to their responsibilities. Before the trade agreement, governments that signed this agreement 11 or 12 years ago need to commit to their —

The Chairman: I do not mean to interrupt, but just stop there for a moment. The United States is the most dynamic economy in the world. They have state rights, border problems, barriers and so on, but they have a very effective national economy, even though it is segmented. On the other hand, we do not. Our report demonstrates that we are falling behind dramatically in terms of productivity in our country. Obviously, some of that has to do with this situation.

In the United States, if we look at their model, I do not think that they have trade dispute mechanisms between states. Governors talk, and they try to resolve differences, but there is no mechanism. Why are we setting up a mechanism to resolve issues that should be dealt with quickly between governments?

Senator Goldstein: There is a mechanism in the States.

The Chairman: But it is not a barrier.

Senator Goldstein: It works.

The Chairman: It works, but it is legislative.

Ms. Presseault: From my very limited knowledge of how the accounting system works in the United States, I understand that there are barriers between states; I am not sure how that system works.

I will turn it over to Mr. Stewart-Patterson for his comments, but governments must comply with the undertakings they made when they put their signature on the Agreement on Internal

Donnez-nous des conseils. Nous sommes des politiciens. Nous représentons le parlement. Y aurait-il moyen de communiquer un certain sentiment d'urgence à ces provinces, bureaucraties ou agences, et peut-être aussi à certains des syndicats? Je suis pro syndicats mais je sais que, récemment encore, un maçon immigrant qui avait travaillé pour un entrepreneur de Montréal pouvait obtenir un emploi offert par cet entrepreneur à Toronto. Il lui suffisait de prendre le train et d'aller travailler là-bas deux ou trois semaines puis de rentrer à Montréal. Cela réduisait certainement la productivité, et ça valait aussi dans l'autre sens — aller travailler à Montréal puis rentrer à Toronto.

Nous avons besoin de votre aide. Ce sera le thème central de notre étude. Comment faire pour résoudre ces problèmes rapidement et plus efficacement?

Mme Presseault : C'est une question difficile. Vos témoins se regardent. Cela ramène à ce que nous disions, c'est-à-dire qu'il faut s'assurer que l'accord sur le commerce soit pleinement exécutoire mais, plus important encore, accessible et transparent.

Le président : Pourquoi avons-nous besoin d'un accord sur le commerce?

Mme Presseault : Parce qu'il faut un mécanisme permettant aux gens d'intervenir si les gouvernements ne s'acquittent pas de leurs responsabilités. Avant l'accord sur le commerce, les gouvernements qui l'ont signé il y a 11 ou 12 ans doivent s'engager...

Le président : Permettez-moi de vous interrompre un instant. Les États-Unis ont l'économie la plus dynamique au monde. Leurs États ont des droits, il y a des problèmes frontaliers, des obstacles, etc., mais ils ont quand même une économie nationale très efficace, même si elle est fragmentée. Nous, non. Notre rapport démontre que nous prenons un retard spectaculaire sur le plan de la productivité. Évidemment, les obstacles au commerce contribuent à cette situation.

Aux États-Unis, je ne sais pas qu'il y ait de mécanismes de règlement des différends entre les États. Les gouverneurs se parlent et essaient de résoudre leurs problèmes mais il n'y a pas de mécanisme. Pourquoi devrions-nous mettre sur pied un mécanisme de règlement de questions que les gouvernements devraient régler rapidement entre eux?

Le sénateur Goldstein : Il y a un mécanisme aux États-Unis.

Le président : Mais ce n'est pas un obstacle.

Le sénateur Goldstein : Il fonctionne.

Le président : Il fonctionne mais il est législatif.

Mme Presseault : D'après ma connaissance très limitée du système comptable des États-Unis, je crois comprendre qu'il existe des obstacles entre les États. Je ne sais pas vraiment comment le système fonctionne.

Je vais laisser M. Stewart-Patterson vous répondre mais les gouvernements devraient respecter les engagements qu'ils prennent quand ils signent un Accord sur le commerce intérieur.

Trade. That agreement was to reduce and eventually eliminate barriers. Governments must meet that commitment. They made that commitment; now they must deliver on it.

Senator Angus: We have been hearing about this situation in Quebec for so long. There must be a strong lobby by the chartered accountants. It is just like the situation with the notaries, and that stupid thing.

Ms. Presseault: The Competition Bureau is undertaking a study of the professions, and those are some of the issues that we want to look at. There is strong interest on both sides of this question. On any side of the question of trade, there are strong interests — some stronger than others; some more traditional than others.

Senator Angus: You have a judgment that needs to be enforced. The Quebec government found that, under the agreement, they not only have to pay costs of \$35,000, they are supposed to change that law — disband it, it seems to me.

Ms. Presseault: The panel said that they had to change section 24 of the Chartered Accountants Act. It does not make sense that a certified general accountant out of Alberta cannot work for the same client in Quebec.

Senator Angus: In order to get the answer into our report, the ideal thing for us to do would be to ask Premier Charest to send somebody here to explain when they will be making this amendment.

Ms. Presseault: Governments need to explain why they are not committing to their obligations under the AIT, and why they are not enforcing panel decisions. Governments have to be held to account on that.

Senator Moore: You have mentioned this panel. Who is on that panel? How many people, and how do they get there?

Ms. Presseault: Provincial and federal governments have a roster of panellists. When a panel is convened, each party can choose or nominate a panellist from a roster already established. There is a whole process by which the roster is appointed.

One of the challenges in some panel discussions is that one government has not named any panellists. If you do not have a panellist, you cannot go to a panel.

Senator Moore: To frustrate the process?

Ms. Presseault: Yes.

Senator Moore: How many people sit on a panel?

Ms. Presseault: Three people.

Senator Moore: One province whose turn it is to name a panellist cannot do so, and thereby frustrates the process?

Cet accord devait réduire et, à terme, abolir les obstacles. Les gouvernements doivent respecter cet engagement. Ils ont pris l'engagement, qu'ils le respectent.

Le sénateur Angus : On entend parler depuis très longtemps de ce problème du Québec. Il doit y avoir un puissant lobby des comptables agréés. C'est comme avec les notaires et c'est stupide.

Mme Presseault : Le Bureau de la concurrence a entrepris une étude des professions et nous souhaitons qu'il se penche sur ce genre de situation. On s'y intéresse beaucoup des deux côtés de la question. Chaque fois qu'il y a une question de commerce, il y a des intérêts puissants en jeu — certains sont plus puissants que d'autres, et certains sont plus traditionnels que d'autres.

Le sénateur Angus : Vous avez obtenu un jugement qui doit être respecté. Le gouvernement du Québec a appris qu'il n'aura que 35 000 \$ de frais à payer, en vertu de l'Accord, mais il est censé modifier sa loi — et l'abolir, me semble-t-il.

Mme Presseault : Le comité de règlement des différends a conclu qu'il doit modifier l'article 24 de sa loi sur les comptables agréés. Il est incompréhensible qu'un comptable général licencié de l'Alberta ne puisse pas travailler pour le même client au Québec.

Le sénateur Angus : Si nous voulons mettre la réponse dans notre rapport, il faudrait demander au premier ministre Charest d'envoyer quelqu'un nous expliquer quand la loi sera modifiée.

Mme Presseault : Il faut que les gouvernements expliquent pourquoi ils ne respectent pas leurs obligations au titre de l'ACI et pourquoi ils ne mettent pas en application les décisions du comité de règlement des différends. Il faut les obliger à rendre des comptes.

Le sénateur Moore : Qui fait partie de ce comité dont vous parlez? Combien a-t-il de membres et comment sont-ils choisis?

Mme Presseault : Les gouvernements fédéral et provinciaux ont une liste de participants. Quand un comité est constitué, chaque partie peut choisir ou nommer une personne de la liste. Il y a toute une procédure à suivre pour constituer un comité.

L'un des problèmes des comités est que certains gouvernements peuvent ne pas désigner de représentants. S'il manque un membre, il ne peut pas y avoir de comité.

Le sénateur Moore : C'est pour bloquer le processus?

Mme Presseault : Oui.

Le sénateur Moore : Combien y a-t-il de membres dans un comité?

Mme Presseault : Trois.

Le sénateur Moore : Une province dont c'est le tour de nommer un membre peut donc décider de ne pas le faire et ça bloque le processus?

Ms. Presseault: Yes. For example, if I, as an individual, were to go through the dispute resolution mechanism against the Yukon Territory, I would nominate a panellist from the Yukon list. However, if Yukon or Ontario, or whoever, does not have a list, there is no panel.

TILMA, the B.C.-Alberta agreement, has now uncomplicated that process. If you do not have a panel, they will name one for you. However, there are ways in which people have frustrated the process, yes.

Senator Moore: I am looking at a report from the Library of Parliament dated September 20, 2005, dealing with the Agreement on Internal Trade. They talk about various activities that were brought under consideration. One I find interesting is the following:

A panel report was published on 10 November 2004 concerning Alberta's and British Columbia's challenge to Ontario's Edible Oil Products Act; The Government of Ontario subsequently repealed the legislation. The plaintiffs remain concerned that Ontario has not entirely fulfilled the recommendation, as it has introduced new interim regulations for dairy edible-oil products.

Perhaps this goes back to question of the deputy chair: Who enforces the ruling of the panel? Who polices it to ensure that that ruling is put into effect and is observed by the relevant parties?

Ms. Presseault: It would be the complainant. I am not familiar with this particular case but we hope that one of the recommendations coming out of the provincial-territorial ministers meetings calls for a panel to be reconvened. We are curious about this case, and looking at it carefully. In our case, in Ontario, the government has introduced measures that are not fully implemented. At some time we will need to test those measures to know whether they meet the panel recommendations.

The Chairman: That will be in the future. Senator Moore is asking a question about what happens in the present.

Ms. Presseault: My understanding of the agreement is that the complainant would need to begin consultations with the provincial government to determine whether their measures meet the panel recommendations.

Senator Moore: In this case, two provinces take up an action against another province before the panel. They are successful, and yet it is up to the successful provinces to chase down the other province to ensure that the ruling is put into effect. Is that correct? It would seem to me that the foundation of any civil society is the rule of law and the observance of it. That is why I do not like the softwood trade agreement.

Ms. Presseault: I cannot comment further because I am not familiar with the government-to-government challenge process.

Mme Presseault : Oui. Par exemple, si je décidais d'invoquer le mécanisme de résolution des différends contre le territoire du Yukon, je nommerais un membre de la liste du Yukon. Par contre, si le Yukon n'a pas de liste — et ça serait la même chose avec n'importe quelle province — il n'y aura pas de comité.

Dans TILMA, l'entente entre l'Alberta et la Colombie-Britannique, on a simplifié ce processus. S'il n'y a pas de comité, on peut en désigner un. Il y a donc certaines manières d'entraver le processus, oui.

Le sénateur Moore : Je vois un rapport du 20 septembre 2005 de la Bibliothèque du Parlement concernant l'Accord sur le commerce intérieur. On y parle des diverses activités prises en considération et je lis notamment ce passage intéressant :

Un rapport de comité a été publié le 10 novembre 2004 au sujet d'une contestation de la Loi sur les produits oléagineux comestibles par l'Alberta et la Colombie-Britannique. Le gouvernement de l'Ontario a ensuite abrogé la loi. Les plaignants considèrent néanmoins que l'Ontario n'a pas totalement respecté la recommandation car il a introduit de nouveaux règlements provisoires sur les produits oléagineux comestibles.

Je devrais peut-être poser cette question au vice-président : qui est chargé d'assurer l'exécution d'une décision de comité? Qui peut s'assurer que la décision est vraiment mise en œuvre et que les parties concernées la respectent?

Mme Presseault : Ce doit être le plaignant. Je ne connais pas bien le cas dont vous parlez mais nous espérons qu'une des recommandations des conférences provinciales-territoriales des ministres sera de reconstituer le comité. Ce cas nous intéresse et nous le suivons de près. Dans notre cas, en Ontario, le gouvernement a adopté des mesures qui ne sont pas complètement mises en application. Il faudra bien au bout d'un certain temps vérifier si ces mesures correspondent aux recommandations du comité.

Le président : Ce sera pour plus tard. Pour le moment, le sénateur Moore veut savoir ce qui se passe dans l'immédiat.

Mme Presseault : Mon interprétation de l'Accord est que le plaignant commencera par entreprendre des consultations avec le gouvernement provincial pour voir si ses mesures correspondent aux recommandations du comité.

Le sénateur Moore : Dans ce cas, deux provinces ont intenté une action contre une autre devant le comité. Elles ont obtenu gain de cause mais c'est quand même elles qui doivent vérifier que la province perdante respecte la décision du comité. C'est bien ça? Il me semble que le respect de la loi est le fondement même de toute société civile. Voilà pourquoi je n'aime pas l'accord sur le bois d'œuvre.

Mme Presseault : Je ne peux rien ajouter car je ne connais pas bien le processus de contestation d'un gouvernement contre un autre.

Senator Moore: Is it in the hands of the plaintiffs to ensure that the ruling of the panel has been observed? Who does the follow-up? What are the sanctions?

Senator Angus: It is unenforceable.

Senator Goldstein: It is a voluntary jurisdiction; it is not compulsory.

The Chairman: To be fair, based on the evidence we have heard, if this is correct and it is a consensual agreement, it will go through a coalition of the willing. Even if a decision is taken and the willing partners are prepared to implement the decisions, even if they are unfavourable, then it is nothing more than a process. That is what I think both witnesses have been telling us.

Senator Angus: It is like the softwood lumber agreement.

The Chairman: They are trying endlessly to come up with some hammers that will conclude the process.

I would ask the witnesses to explore the American model, which has teeth, and the Interstate Commerce Committee, ICC, is an enforcement body dealing with disputes. We do not want to end up with an entire series of mini-fiefdoms dealing with disputes for which there is no resolution. Canadians need to understand what has been going on here for years and years so that they can begin to know how it affects their incomes and their taxes. Everyone here today is nodding in agreement. We share your frustration, and we hope to get to the bottom of this.

I urge the provincial premiers and their counterparts to come to this committee to explain their lack of conduct. We have invited them but they do not want to come, and now I understand why that is. They would not like to hear the Senate of Canada criticizing the provinces; that would be horrible. Frankly, there has been a lack of public responsibility and, to use the code word of the new government, accountability. We will come back to this question.

If the witnesses can help us further in the committee's deliberations, please do so in writing, as it would be helpful to our ongoing discussion.

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, October 18, 2006

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 4 p.m. to examine and report on issues dealing with interprovincial barriers to trade.

Senator Jerahmiel S. Grafstein (*Chairman*) in the chair.

Le sénateur Moore : Est-ce que ce sont les plaignants qui sont obligés de s'assurer que la décision du comité est respectée? Qui fait le suivi? Y a-t-il des sanctions?

Le sénateur Angus : C'est inexécutable.

Le sénateur Goldstein : C'est volontaire, pas obligatoire.

Le président : Selon les témoignages que nous avons recueillis, si c'est correct et si c'est un accord consensuel, il y aura une coalition des bonnes volontés. Si une décision est prise et que les partenaires de bonne volonté sont prêts à la mettre en application, même s'ils la contestent, ce ne sera rien de plus qu'un processus. Si je comprends bien, c'est ce que nous disent les témoins.

Le sénateur Angus : C'est comme l'accord sur le bois d'œuvre.

Le président : Ils essayent continuellement de trouver des moyens de bloquer le processus.

Je vais demander aux témoins d'analyser le modèle américain, qui est efficace. Le Interstate Commerce Committee, ou ICC, est un organisme exécutoire de règlement des différends. Nous ne voulons pas nous retrouver avec toute une série de mini-principautés intentant des poursuites les unes contre les autres, sans résolution. Il faut que les Canadiens sachent ce qui se passe depuis des années et qu'ils commencent à comprendre comment cela affecte leurs revenus et leurs impôts. Tout le monde ici approuve de la tête. Nous partageons votre frustration et espérons aller au fond du problème.

J'implore les premiers ministres des provinces et leurs homologues à venir devant notre comité expliquer leur inaction. Nous les avons invités mais ils ne veulent pas venir et, maintenant, je comprends pourquoi. Ils ne veulent pas entendre le Sénat du Canada les critiquer. Ça serait terrible. Très franchement, je vois là un manque de responsabilité publique et, pour reprendre le mot clé du nouveau gouvernement, d'imputabilité. Nous reviendrons sur cette question.

Si les témoins ont d'autres informations à nous communiquer par écrit pour nous aider dans nos délibérations, je les invite vivement à nous les envoyer.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 18 octobre 2006

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui à 16 heures pour examiner, afin d'en faire rapport, les obstacles au commerce interprovincial.

Le sénateur Jerahmiel S. Grafstein (*président*) occupe le fauteuil.

[English]

The Chairman: Welcome to the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce as it continues its study on interprovincial trade barriers. We are delighted to have two outstanding witnesses today from two of the great coasts of Canada, the East Coast and the West Coast.

We are delighted you are here, gentlemen.

This hearing will be seen from coast to coast to coast on television and also on the Internet, and we want to welcome our viewers to this hearing.

Today, the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce continues its examination of the interprovincial trade barriers that exist in Canada and, more particularly, the extent to which those interprovincial trade barriers are limiting the growth, profitability and prosperity of affected sectors as well as the ability of businesses in the affected provinces and regions, jointly and with the relevant U.S. states, to form economic regions that could become, and we hope will become, new regional engines of growth.

Our previous study was on productivity. This committee was very concerned that there was a productivity lag in Canada compared to the United States, and the committee agreed that we must develop new ideas to improve our national productivity. We on this committee believe that the topic of internal barriers to trade is critically important to a prosperous future.

In our view, the barriers often increase costs for businesses and, ultimately, costs for our consumers, and lead to deep inefficiencies and reduced competitiveness and productivity. Certainly we need to focus on precise actions that will enhance, in a cost-effective way, competitiveness and productivity and will help to remove those internal barriers to trade that are harmful to this goal.

We are delighted to have before us today two important witnesses. Mr. Steven Kymlicka is Senior Policy Analyst with the Atlantic Institute for Market Studies, based in Halifax, and Mr. Matt Morrison, an old friend, is Executive Director of Pacific Northwest Economic Region, located in Seattle, Washington.

Gentlemen, perhaps you could tell us a little about yourselves and your work, with which some of us are very familiar. Please tell the committee and our viewers how we can improve productivity, prosperity and profitability for all Canadians.

Stephen Kymlicka, Senior Policy Analyst, Atlantic Institute for Market Studies: Thank you and good afternoon. It is a privilege to be here and to share the work of the Atlantic Institute for Market Studies, specifically our research on interprovincial trade barriers and the relationship to an effective Atlantica, our cross-border region.

[Traduction]

Le président : Bienvenue à cette séance du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce, qui poursuit son étude des obstacles au commerce interprovincial. Nous sommes ravis d'avoir aujourd'hui deux témoins exceptionnels provenant de deux des grandes côtes du Canada, la côte est et la côte ouest.

Nous sommes ravis de vous voir, messieurs.

Cette audience sera diffusée partout au pays à la télévision et dans Internet, et nous souhaitons à nos téléspectateurs la bienvenue.

Aujourd'hui, le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce poursuit son examen des obstacles au commerce interprovincial qui existent au Canada, en particulier afin de comprendre dans quelle mesure ces obstacles au commerce interprovincial limitent la croissance, la rentabilité et la prospérité des secteurs touchés, ainsi que la capacité des entreprises dans les provinces et les régions touchées de former, en collaboration avec les États américains concernés, des régions économiques qui pourraient devenir de nouveaux moteurs de croissance régionale, et nous espérons qu'elles le deviendront.

Notre étude précédente portait sur la productivité. Le comité est très préoccupé par le fait qu'il y a un retard de productivité au Canada par rapport aux États-Unis, et nous avons convenu qu'il fallait trouver de nouvelles façons d'améliorer notre productivité nationale. Nous de ce comité croyons que la question des obstacles au commerce intérieur est d'une importance capitale en ce qui concerne notre prospérité future.

À notre avis, les obstacles accroissent souvent les coûts assumés par les entreprises, et donc par nos consommateurs, créent de graves déficiences et réduisent leur compétitivité et leur productivité. Nous devons certainement concentrer nos efforts sur des mesures précises qui permettront d'améliorer, d'une façon économique, la compétitivité et la productivité et d'éliminer ces obstacles au commerce interne qui nuisent à l'atteinte de cet objectif.

Nous sommes ravis d'avoir devant nous aujourd'hui deux témoins importants. M. Stephen Kymlicka est analyste principal de la politique à l'Atlantic Institute for Market Studies, en poste à Halifax, et M. Matt Morrison, un vieil ami, est directeur exécutif de la Région économique du nord-ouest du Pacifique, à Seattle, Washington.

Messieurs, vous pourriez peut-être nous parler un peu de vous et du travail que vous faites, travail que certains d'entre nous connaissent très bien. Les membres du comité et nos téléspectateurs aimeraient bien savoir comment nous pouvons améliorer la productivité, la prospérité et la rentabilité afin d'en faire profiter tous les Canadiens.

Stephen Kymlicka, analyste principal de la politique, Atlantic Institute for Market Studies : Bonjour monsieur le président et membres du comité. Je suis heureux d'avoir l'occasion de vous faire connaître les travaux de l'Atlantic Institute for Market Studies, en particulier nos travaux sur les obstacles au commerce interprovincial et leurs rapports avec l'efficacité d'Atlantica, notre région frontalière.

I would like to extend the best wishes of our president, Dr. Crowley, and his regrets for not being here.

First I would like to introduce you to Atlantica. We define "Atlantica" as the Maritime provinces, Newfoundland, the south shore of Quebec, and upstate New England all the way through to upstate New York. At first glance this may seem like an ad hoc definition. Why not Boston; why not Toronto? Clearly Atlantica has strong historic connections with these areas. The answer lies in finding common interests in public policy. Boston is now part of the New Atlantic Triangle, a region that extends from New York City up to Boston, over to Albany and back down to New York.

Boston has found its policy synergies with New York, a larger market. They plan their traffic and transportation policies this way and, in fact, they are part of the "Port Inland Distribution Network" out of the Port of New York-New Jersey. Equally, Toronto is part of the Windsor-Quebec corridor, which potentially could be extended through Detroit and all the way down to Chicago.

The fact that we are a region of common interest is no accident. The people of Atlantica have a shared cultural and economic history, a common ancestry through cross-border migrations and a shared geography. One of the key features is that most of the internal corridors run north-south along various rivers. Unfortunately, east-west transportation has been limited by natural rugged barriers and the political border, which until recently has been guarded by high tariffs. Thus, although much of 20th century North American history has been seen in terms of a push west, a colonization of the west, if you like, in many cases the drive west started in Montreal or New York, leaving Atlantica behind.

The economic health of Atlantica should be a happy story. We are blessed with many resources, including oil and gas, pulp and paper, gypsum, many forms of agriculture, aquaculture, clean air, a temperate climate and the most beautiful shorelines in the world. Furthermore, we are adjacent to or en route to the major markets of the world and we have a world-class port. The policy research initiative found Atlantica second only to the Pacific NorthWest Economic Region in terms of the overall strength of its connections.

There is also a pressing opportunity for Atlantica to house a gateway for increased trade between the continental interior of North America and the world, especially South Asia through the Suez Canal.

This opportunity has been made possible by four factors. The first is the natural gift of an ice-free, deepwater port on the great circle route between Europe and New York. The second is the clogging of the West Coast ports and their associated rail corridors into the interior under rapidly growing trade with Asia.

Je vous transmets les salutations de notre président, M. Crowley, qui ne peut malheureusement pas être ici aujourd'hui.

Parlons d'abord d'Atlantica, une région qui, suivant notre définition, englobe les provinces maritimes, Terre-Neuve, la partie du Québec située au sud du fleuve Saint-Laurent, le nord de la Nouvelle-Angleterre et le nord-ouest de l'État de New York. Cette définition peut vous paraître arbitraire à première vue. Pourquoi ne pas englober Boston? Pourquoi pas Toronto? Boston et Toronto sont en effet des marchés qui ont des liens historiques importants avec Atlantica, mais notre définition tient en fait à des questions d'intérêt commun en matière de politique publique. Boston fait partie du Nouveau Triangle atlantique, une région qui va de New York à Boston puis à Albany.

Par exemple, dans le domaine des transports, Boston exploite des synergies avec la ville de New York, un marché plus important, et planifie ses politiques en matière de transport dans le contexte du « Port Inland Distribution Network » du port de New York-New Jersey. De même, Toronto fait partie du corridor Windsor-Québec, qui pourrait se prolonger depuis Detroit jusqu'à Chicago.

Les intérêts communs de cette région ne sont pas le fruit du hasard. Les habitants d'Atlantica ont le même patrimoine culturel et économique, des ancêtres communs en raison des migrations outre frontière, et ils vivent dans le même contexte géographique. Parmi les particularités qui caractérisent la région, mentionnons le fait que la plupart des corridors internes suivent un axe nord-sud, le long des cours d'eau. Malheureusement, le transport est-ouest s'est moins développé en raison notamment des obstacles naturels et de la frontière, laquelle était jusqu'à récemment gardée par des droits de douane élevés. Ainsi, une bonne partie de l'histoire de l'Amérique du Nord au XX^e siècle a été marquée par un mouvement vers l'ouest, la colonisation de l'ouest, qui partait souvent de Montréal ou de New York, laissant Atlantica derrière.

En principe, Atlantica aurait toutes les raisons de jouir d'une excellente santé économique. Nous avons la chance d'avoir de nombreuses ressources naturelles, notamment du pétrole et du gaz, des usines de pâtes et papier et du gypse, de nombreux types d'entreprises agricoles, de l'aquaculture, un air sain, un climat tempéré et les plus belles côtes du monde. En outre, nous sommes situés tout près des grands marchés du monde ou sur leur chemin et avons un port de classe internationale. Selon la Policy Research Initiative, Atlantica se classe au second rang, tout juste derrière la région économique du nord-ouest du Pacifique, en ce qui concerne la vigueur globale de ses liaisons.

Atlantica pourrait aussi avantageusement abriter une passerelle qui permettrait de multiplier les échanges entre l'intérieur du continent et le reste du monde, en particulier l'Asie du Sud, en passant par le canal de Suez.

Quatre facteurs militent en faveur de ce projet. Premier facteur, la présence d'un port naturel profond libre de glaces sur le trajet circulaire qui relie l'Europe et New York. Deuxième facteur, l'encombrement des ports de la côte ouest et des corridors ferroviaires qui y sont reliés en raison de l'essor rapide des échanges avec l'Asie.

The next two slides are courtesy of Drewery Shipping Consultants. They show that the traffic from Asia to North America is growing at an astounding two million containers per year. Even with all of the increases in capacity on the West Coast, such as the opening of the port of Prince Rupert, it is simply not enough. A certain percentage of this traffic will need to come to the East Coast. While we are on Prince Rupert, the initial capacity of Prince Rupert is supposed to be half a million TEUs a year, and that will grow to two million. That takes up one of the years of growth. Eventually, though, all of these enhancements will have diminishing returns, and the traffic has to go somewhere. The Panama Canal is choked full, almost at capacity, and cannot handle the bigger ships that are coming.

Our third point is that ships are getting bigger. Right now, we are in the post-Panamax world, and the ships on the drawing board are even bigger. They simply cannot get through the Panama Canal; even with the expansions, the largest ones that are on the drawing board will not go through the Panama Canal. This is important because there are certain economies of scale in shipping. If you can find an all-water route from, say, Colombo through to North America, the biggest ships possible will be used. That means they will come to the East Coast rather than the West Coast.

As you can see, the larger ships are dominating the order book. The shipping companies these days are looking for the most capacity, the most economies of scale they can get.

My last point is that we have a great opportunity because our corridor is serviced by CN, the world's most efficient railway. All these points mean that the interests of the GDP growth in the continental interior, in Ontario and through to the American Southwest, need gateways to get their products in and out, and Halifax can be a major piece for that traffic.

Certainly the U.S. understands the need for cross-border cooperation. That fact is most clearly seen in the high priority corridor designation by Congress of an east-west highway through Northern New England, a project expected to cost approximately \$900 million. Furthermore, the involvement of the Atlantic provincial governments and Transport Canada in the \$1 billion Northeast CanAm Connections project has been requested. This project seeks to detail the economic benefit that can be derived from the regional synergies. These initiatives are tremendously important for Atlantica because they improve access to the major markets of Boston, New York, Montreal and Toronto. Equally important is the historic fact that economic growth happens most dramatically at the intersection of corridors, in this case our traditional north-south highways with the new east-west corridor.

Les deux prochaines diapositives viennent de Drewery Shipping Consultants. Elles montrent une augmentation ahurissante de la circulation de l'Asie vers l'Amérique du Nord, soit deux millions de conteneurs par année. Même malgré l'accroissement des capacités sur la côte ouest, par exemple l'ouverture du port de Prince Rupert, c'est tout simplement insuffisant. Une certaine partie de cette circulation devra venir à la côte est. En parlant de Prince Rupert, sa capacité initiale prévue est d'un demi-million de TEU par année, et elle devrait passer à deux millions, ce qui permettra d'absorber une année de croissance. Or, les avantages que procureront toutes ces améliorations deviendront de moins en moins importants, et il faudra bien que la circulation aille quelque part. Le canal de Panama est engorgé, en est presque à sa pleine capacité, et les gros navires qui sont projetés ne pourront y passer.

Troisième point, les navires sont de plus en plus gros. Nous sommes actuellement à l'ère post-Panamax, et les navires qui sont sur la planche à dessin sont encore plus gros. Ils ne peuvent tout simplement pas passer par le canal de Panama; même après les agrandissements, les plus gros navires projetés n'y passeront pas. C'est là un fait important parce qu'il y a certaines économies d'échelle dans le transport de marchandises. Si l'on peut trouver une route entièrement maritime entre, disons, Colombo et l'Amérique du Nord, les plus gros navires possibles seront utilisés, ce qui signifie qu'ils viendront sur la côte est au lieu de la côte ouest.

Comme vous pouvez le voir, les gros navires dominent les carnets de commandes. Les entreprises de transports recherchent de nos jours le maximum de capacité, le maximum d'économies d'échelle qu'elles peuvent réaliser.

Je dirai en dernier lieu que nous avons un important avantage parce que notre corridor est desservi par le CN, la société ferroviaire la plus efficace du monde. Tous ces points signifient que dans l'intérêt de la croissance du PIB à l'intérieur du continent, depuis l'Ontario jusqu'au sud-ouest des États-Unis, il faut des portes d'entrée pour recevoir et acheminer les produits, et Halifax peut jouer un rôle important dans cette circulation.

Il ne fait aucun doute que les États-Unis sont conscients de la nécessité de la coopération transfrontalière, ce dont témoigne notamment la désignation de corridor prioritaire accordée par le Congrès à une autoroute est-ouest qui sera construite dans le nord de la Nouvelle-Angleterre — un ouvrage qui coûtera quelque 900 millions de dollars. Par ailleurs, les États-Unis ont demandé aux gouvernements des provinces de l'Atlantique et à Transports Canada de participer au projet Northeast CanAm Connections, projet dont le coût est estimé à un million de dollars et qui cherche à calculer les retombées économiques qui pourraient résulter de l'exploitation des synergies régionales. Ces initiatives sont extrêmement importantes pour Atlantica parce qu'elles vont améliorer l'accès aux grands marchés que sont Boston, New York, Montréal et Toronto. Il ne faut pas perdre de vue non plus une réalité historique, à savoir que la croissance économique est la plus vive à l'intersection des corridors, ce qui est de bon augure puisque la nouvelle route est-ouest viendra couper nos routes nord-sud.

We envisage the future to look something like what is pictured in this slide. As you can see, the dotted line is the new route that will connect us. You can see where all of the crossroads are between these new east-west routes and our traditional north-south arteries.

So where are the problems? Transportation is a major issue; the benefits of free trade are severely limited if the transaction costs become overwhelming. The success of the gateway initiative depends in part on establishing the region as transportation friendly. As such, harmonizing vehicle regulations and standards throughout the cross-border region, upgrading some of the physical barriers — for example, the twinning of the Trans-Canada at Rivière-du-Loup — and updating both the Transportation Act and the Marine Act would all be useful.

We give a short example here of the different load limits in Canada and the United States. Although I might be able to take a container off a ship in Halifax and truck it all the way to Montreal, I cannot do that to Boston. The load limits on the highways are such that I just cannot do that.

I would like to make a special point of recommending the staged removal of the 25 per cent tariff on imported ships, which would allow a renewal for the Canadian merchant fleet and would go a long way to making interprovincial trade through short sea shipping viable. Tariffs are there to try to protect an industry, and although we have a shipbuilding industry that is very good at making tugboats and the like, we have not made a significant cargo vessel in a long time. Really, we are protecting nothing. We are just increasing the costs of our Canadian shippers.

This is our idea of how a short sea network might work at the top. As you know, cabotage restrictions are such that at the moment I cannot pick up cargo in Boston and take it to New York and come back to Halifax. If we could, for example, find a NAFTA flag, and if we had the short sea shipping kinds of ships, this could be an extremely profitable route for us.

A further example can be seen in the status of long combination vehicles or road trains. These vehicles have been used successfully in Quebec, the western provinces and many states for many years, resulting in higher productivity and economic viability over a larger distance. However, the adoption in Atlantic Canada has been restricted to a pilot project between Moncton and Saint John. The consequence is that trucks from Montreal to Halifax, for example, travel at the common regulatory configuration and not the most efficient configuration.

Just to give you an idea of the magnitude of this problem, in Alberta they figure the total productivity enhancement available to the trucking company is about 5 per cent, which is no small amount. Moreover, in this era of driver shortages, you have to realize that trucking companies are already picking their best

Nous imaginons qu'Atlantica pourrait ressembler dans l'avenir à ce qu'on voit dans cette diapositive. Comme vous pouvez le voir, la ligne pointillée représente la nouvelle route qui nous reliera. On peut voir où sont situés tous les embranchements entre ces nouvelles routes est-ouest et nos artères nord-sud.

Alors où est le problème? Le transport est un enjeu important; les avantages du libre-échange sont extrêmement limités si le coût du transport est excessif. Le succès du projet de porte d'entrée repose en partie sur la création d'une région propice au transport. Ainsi, il serait utile d'harmoniser les normes et les règles régissant les véhicules dans toute la région frontalière, d'améliorer certains obstacles physiques — par exemple, l'élargissement à quatre voies de la Transcanadienne à Rivière-du-Loup — et de moderniser les lois sur le transport et les activités maritimes.

Nous donnons un bref exemple ici des différentes limites de charge au Canada et aux États-Unis. Je peux prendre un conteneur livré par bateau à Halifax et le transporter par camion à Montréal, mais je ne peux pas le transporter à Boston. Les limites de charge sur les routes sont telles que je ne peux tout simplement pas le faire.

Je recommande notamment de supprimer progressivement le droit de 25 p. 100 sur les navires importés, ce qui permettrait de renouveler la flotte marchande canadienne et de contribuer considérablement à rendre le marché interprovincial viable grâce au transport maritime à courte distance. L'objet des tarifs est de protéger une industrie, et bien que notre industrie de la construction de navires excelle dans la construction de remorqueurs et autres bateaux du genre, il y a longtemps que nous avons construit un navire de charge d'une quelconque importance. En réalité, nous ne protégeons rien du tout. Nous ne faisons qu'accroître les coûts de nos transporteurs canadiens.

C'est ainsi que pourrait fonctionner à notre avis un réseau de transport à courte distance au sommet. Comme vous le savez, les restrictions sur le cabotage sont telles que je ne peux prendre de la marchandise à Boston pour la transporter à New York et revenir à Halifax. Si nous pouvions, par exemple, trouver un drapeau de l'ALENA, et si nous avions les navires propres au transport sur de courtes distances, cette route serait extrêmement rentable pour nous.

Le statut des véhicules articulés allongés, ou trains routiers, illustre bien le problème. Depuis des années, ces véhicules sont utilisés avec succès au Québec, dans les provinces de l'Ouest et dans plusieurs États américains, accroissant ainsi la productivité et la viabilité économique sur de grandes distances. Or, leur utilisation au Canada atlantique a été limitée à un projet pilote entre Moncton et Saint John. Par conséquent, les camions qui voyagent de Montréal à Halifax, par exemple, adoptent la configuration commune réglementaire et non pas la configuration la plus efficace.

Pour vous donner une idée de l'importance de ce problème, il est estimé en Alberta que la productivité du transporteur routier serait accrue d'environ 5 p. 100, ce qui est considérable. En outre, comme il y a pénurie de conducteurs, il faut comprendre que les transporteurs routiers favorisent déjà leurs meilleurs clients. Si

clients. If we are to make these transportation options available, often to local companies, we need increased capacity in the trucking industry.

To change this regulatory environment to allow these road trains, advocates must go from jurisdiction to jurisdiction making their case and risking varied responses, a long and arduous process that may bring no benefit.

Administrative requirements such as head office or residency requirements and multiple filings provide a strong disincentive to setting up a local branch office in Atlantic Canada. In fact, it is structurally more efficient to leverage the mutual recognition of professional certification guaranteed under the NAFTA and service Atlantic Canada from, say, Maine, than it would be by setting up an Atlantic Canadian office. This is most dramatically seen in our acute labour shortage, which is complicated by this recertification issue. The usual examples cited are architects and accountants; however, problems are widespread. In my own personal life, my family moved to Halifax from Regina for health reasons. However, my wife's credentials in early childhood education were not accepted in Nova Scotia, and she was required to take an additional course, delaying her workforce participation.

Barriers in the energy sector, especially in power transmission, restrict growth potential. The key issue here is in clarifying the underlying economics. Several years ago, the New England states negotiated a common transmission rate around which retail and distribution policy can be developed as appropriate. This standard allows for realistic evaluation of alternatives in generation and transmission. Alas, Atlantic Canada does not have a common rate. This lack obscures the true cost of power generation and, arguably, allows inefficient plants to continue at a cost to the consumer. More to the point of this presentation, it undermines cross-border cooperation on the development of a more robust regional power grid.

Last, I realize this committee is tasked with examining interprovincial barriers; however, I would take the opportunity to point out that there are a few remaining barriers to trade with the U.S. Of particular interest are, first, a reiteration of the need for harmonization of technical vehicle standards — a need which remains outstanding from the NAFTA and which was reinforced in the Partnership for Prosperity; second, the need to implement comprehensive, intelligent transportation system (ITS) solutions at border crossings and in the ports; and, third, the need for the development of a NAFTA flag to enhance short sea shipping opportunities.

In one sense, transportation is a success story. The international registration plan and the international fuel tax agreement have allowed some jurisdictional differences in cost structure while presenting a unified simple interface for

nous voulons rendre ces possibilités accessibles, souvent aux entreprises locales, il nous faut un accroissement de la capacité dans l'industrie du transport routier.

Pour changer la réglementation afin de permettre ces trains routiers, les promoteurs de cette configuration doivent tenter de convaincre les diverses administrations du bien-fondé de leur point de vue et risquent ce faisant d'obtenir des réponses fort diverses. Ce processus est long et ardu et n'apportera peut-être aucun avantage.

Les exigences administratives, par exemple en ce qui concerne le bureau principal ou la résidence et les multiples demandes, découragent l'établissement d'une succursale dans le Canada atlantique. En fait, il est structurellement plus efficace de miser sur la reconnaissance mutuelle de la certification professionnelle garantie par l'ALENA et d'offrir des services au Canada atlantique à partir, disons, du Maine que de le faire en ouvrant un bureau au Canada atlantique. Notre grave pénurie de main-d'œuvre, compliquée par la recertification, en fait les frais. On cite fréquemment en exemple les architectes et les comptables, mais le problème est généralisé. À titre d'exemple, ma propre famille a déménagé de Regina à Halifax pour des raisons de santé. Or, les titres de compétence de ma femme en éducation préscolaire n'ont pas été reconnus en Nouvelle-Écosse et elle a dû suivre un autre cours, retardant ainsi son entrée sur le marché du travail.

Les obstacles dans le secteur de l'énergie, notamment en transport, limitent son potentiel de croissance. Ce qui importe ici, c'est de préciser les paramètres économiques sous-jacents. Il y a plusieurs années, les États de la Nouvelle-Angleterre ont négocié un taux de transport commun laissant place à l'élaboration de politiques de distribution et de vente au détail. Cette norme permet une évaluation réaliste des solutions de rechange pour la production et le transport. Malheureusement, le Canada atlantique n'a pas de taux commun. Cette lacune masque le coût véritable de la production d'énergie et permet sans doute à des centrales inefficaces de poursuivre leurs activités aux frais du consommateur. Pour ce qui nous intéresse ici, elle mine la collaboration transfrontalière pour la mise en place d'un réseau électrique régional plus solide.

Enfin, je comprends que le comité est chargé d'examiner les obstacles interprovinciaux, mais je voudrais profiter de l'occasion pour souligner qu'il reste encore quelques obstacles aux échanges commerciaux avec les États-Unis. Il s'agit premièrement de la nécessité d'harmoniser les normes techniques applicables aux véhicules — une nécessité que ne prévoit pas l'ALENA et qui a été renforcée par le Partenariat pour la prospérité; deuxièmement de la nécessité de mettre en oeuvre les modalités d'un système de transport intelligent (STI) aux postes frontaliers et dans les ports; et troisièmement de la conception d'un drapeau de l'ALENA pour favoriser le transport maritime sur courte distance.

Dans un sens, le transport connaît du succès. Le plan international d'immatriculation et l'entente internationale concernant la taxe sur les carburants autorisent des différences dans la structure des coûts de certaines administrations tout en

commercial vehicle registration through multiple jurisdictions. It is very difficult to understand why the same principle cannot be applied to a variety of other barriers.

In summary, Atlantica has a great future with an opportunity to help fuel the continental economy by functioning as a gateway to the world. To fully capitalize on this opportunity, we need to be more competitive; nothing less than “best in class” is good enough anymore. The more obstacles that can be removed, the better.

That being said, transportation, administrative barriers, especially with regard to labour mobility, and energy are the key areas for harmonization. In many cases, unilateral action will suffice. There already is a working, single-interface model for multiple jurisdiction agreements. We should leverage our successes.

Thank you once again for the opportunity to speak, and for your time and your attention.

The Chairman: Thank you very much. We will hear now from Mr. Morrison from the West Coast. Perhaps he might spend a few moments sketching out the governance structure of PNWER, and then the senators can proceed to ask you both questions. We have another 50 minutes, so feel free to take time presenting the structural issues as best you can and then we will move to general questions.

Matt Morrison, Executive Director, Pacific North West Economic Region: Mr. Chairman and distinguished members of the committee, I am very grateful to be here as an American — and probably as close to a Canadian as you could get.

I am the Executive Director of Pacific North West Economic Region. PNWER has a long history; it began a three-year process of developing in 1989. It started out with the state and provincial legislatures meeting together and finding such value that they wanted to formalize a structure. In 1991, each jurisdiction passed identical legislation forming PNWER. It is a statutory organization, a public-private partnership that exists to focus on barriers to trade and to highlight the economy of the region.

If we were a nation, we would be about the 15th largest economy in the world, with a population of 20 million and a GDP of \$840 billion. It is significant to note that in the last 10 years, or since NAFTA, the PNWER region has outdistanced either Canada or the U.S. in terms of GDP growth. I think it is worth highlighting that fact here — 123 per cent compared to lower percentages in the various states and provinces and the national averages.

There are many reasons for that, of course. We are an engine of economic growth, and dealing with the exact things that your committee is dealing with is essential for our long-term competitiveness in this global marketplace. I applaud you for

ayant une interface simple et unique pour l'immatriculation des véhicules commerciaux dans plusieurs territoires. On comprend difficilement pourquoi le même principe ne peut s'appliquer à d'autres obstacles.

En résumé, Atlantica a un bel avenir devant elle et d'excellentes possibilités de contribuer à stimuler l'économie continentale en agissant comme une porte sur le monde. Pour tirer pleinement profit de ces possibilités, nous devons être plus concurrentiels. De nos jours, il faut viser l'excellence. Plus on peut éliminer d'obstacles, mieux c'est.

Cela dit, le transport, les obstacles administratifs, particulièrement en ce qui concerne la mobilité de la main-d'oeuvre, et l'énergie sont les secteurs clés à harmoniser. Dans bien des cas, une action unilatérale suffira. Il existe déjà un modèle d'interface simple et fonctionnel pour des ententes entre administrations multiples. Misons sur nos succès.

Je vous remercie encore de m'avoir donné l'occasion de m'exprimer et d'avoir pris le temps de m'écouter.

Le président : Merci beaucoup. Nous entendrons maintenant M. Morrison de la côte ouest. Il pourra peut-être prendre quelques minutes pour décrire la structure de gouvernance de la Région économique du Nord-Ouest du Pacifique (RENOP), et ensuite les sénateurs pourront vous poser des questions à tous les deux. Nous avons encore 50 minutes, alors vous pouvez prendre le temps qu'il faut pour présenter les questions de nature structurelle. Nous passerons ensuite aux questions générales.

Matt Morrison, directeur exécutif, Région économique du Nord-Ouest du Pacifique : Monsieur le président, distingués membres du comité, je suis très heureux d'être ici. Américain, je suis probablement ce qui se rapproche le plus d'un Canadien.

Je suis le directeur exécutif de la Région économique du Nord-Ouest du Pacifique. Notre organisation a une longue histoire. En 1989 a commencé un processus de développement de trois ans. Au début, les législatures d'État et provinciales se sont réunies et y ont vu un tel avantage qu'elles ont décidé de créer une structure. En 1991, chaque administration a adopté des mesures législatives identiques, créant ainsi la RENOP. Il s'agit d'une organisation constituée en vertu d'une loi, un partenariat public-privé dont l'objectif consiste à examiner les obstacles au commerce et à mettre en évidence l'économie de la région.

Si nous étions un État, nous nous classerions à peu près au 15^e rang parmi les puissances économiques du monde, avec une population de 20 millions et un PIB de 840 milliards de dollars. Il est intéressant de noter qu'au cours des dix dernières années, soit depuis l'ALENA, le PIB de la RENOP a connu une croissance supérieure à ceux du Canada et des États-Unis. Je crois qu'il est important de le souligner ici — 123 p. 100, ce qui est supérieur aux pourcentages enregistrés dans les divers États et les provinces et par rapport aux moyennes nationales.

De nombreuses raisons expliquent cela, bien entendu. Nous sommes un moteur de la croissance économique et il est essentiel pour notre compétitivité à long terme dans ce marché mondialisé de traiter des questions qu'aborde précisément votre comité. Je

addressing this issue. We did have something to do with the B.C.-Alberta agreement, which I think is a great model that needs to be expanded.

Structure is always complicated. On the U.S. side it is bipartisan and on the Canadian side it is also bipartisan. It is actually extraordinary that governments appoint opposition members to our board. We had a lot of trouble with that in the beginning, but it has worked out well in the long run.

We have a private sector council that mirrors the public sector council, and the governors and premiers usually assign a Department of Commerce director or an appropriate minister to represent them on our board. We have focused on the basic sectors that are the critical sectors in our region's economy, and we have working groups in each of these, which have a public and a private sector co-chair, and that has served us well.

We have about a \$1-million budget. A lot of it is coming now from the private sector, along with state and provincial support and U.S. federal support. We are still working on that Canadian federal aspect.

The trend is good, in that the private sector sees value in what we are doing. We made it a conscious decision from the beginning that, if the private sector was not committed and at the table, perhaps we were not addressing the right issues. I think that the private sector really brings issues to the table in most of the working groups. However, there are working groups dealing with matters like invasive species and certain agriculture issues that are largely driven by the public policy.

We are focused on action. We do not want to be a talking shop. Every working group has an action plan and they are moving it forward over time.

The private sector council meets regularly in each jurisdiction. The officers travel around the region and meet with the governors and the legislative leadership. Over time, this has been a great opportunity for building relationships that have all kinds of spin-offs that were not originally intended but have proved very effective.

In our secretariat, we have a very small staff. Because all of the committees are statutory committees, that allows for a minister, a provincial minister or a Senate chairman in a state to task staff to do things. Along with project teams, we have conference calls regularly in moving these agenda items forward.

Some of the projects we are working on here include binational energy, which is a major area for us. The U.S. has been involved in setting up energy corridors over the past year. The Department of Energy has funded Pacific NorthWest Economic Region to work on energy corridors to make sure we are talking to the major source of energy, which is Canada. Without us, I do not think it would have happened, but I am happy it has. It is amazing.

vous en félicite. Nous sommes en effet intervenus dans l'entente Colombie-Britannique-Alberta, qui à mon avis est un formidable modèle qui devrait être étendu.

La structure est toujours compliquée. Du côté américain elle est bipartite et du côté canadien elle est également bipartite. En fait, il est extraordinaire que des gouvernements nomment des membres de l'opposition à notre conseil. Nous avons eu beaucoup de problèmes à ce sujet au début mais les choses ont fini par se replacer.

Nous avons un conseil du secteur privé à l'image du conseil du secteur public, et les gouverneurs et premiers ministres nomment généralement un directeur du ministère du Commerce ou un ministre pour les représenter à notre conseil. Nous nous sommes concentrés sur les secteurs de base qui sont essentiels à l'économie de notre région, et nous avons dans chacun d'eux un groupe de travail co-présidé par une personne du public et une autre du privé, ce qui nous sert bien.

Nous avons un budget d'environ un million de dollars. Une bonne part de ce budget nous vient maintenant du secteur privé, le reste provenant de l'appui des États et des provinces et du gouvernement fédéral américain. Nous travaillons toujours sur l'aspect fédéral canadien.

La tendance est bonne, dans la mesure où le secteur privé accorde de la valeur à ce que nous faisons. Nous nous sommes dit dès le départ que si le secteur privé n'était pas engagé et ne participait pas, c'est que nous n'abordions pas les bonnes questions. Je crois que la contribution du secteur privé est vraiment bonne dans la plupart des groupes de travail. Cependant, certains groupes de travail traitent par exemple d'espèces envahissantes et de certaines questions agricoles qui relèvent en grande partie des politiques publiques.

Nous préconisons l'action. Nous ne voulons pas être un cercle de discussion. Chaque groupe a un plan d'action et il le fait progresser.

Le conseil du secteur privé se réunit régulièrement dans chaque territoire. Les agents parcourent la région et rencontrent les gouverneurs et les responsables provinciaux. Au fil du temps, ces activités sont devenues une excellente occasion de créer des rapports qui ont toutes sortes de retombées imprévues mais très efficaces.

Notre secrétariat a un très petit effectif. Comme tous les comités sont statutaires, un ministre, un ministre provincial ou un président du Sénat dans un État peut demander aux employés de faire des choses. Outre des équipes de projet, nous avons des conférences téléphoniques régulièrement pour faire avancer ces dossiers.

Certains des projets sur lesquels nous travaillons portent sur l'énergie binationale, qui est une importante question pour nous. Les États-Unis s'efforcent depuis un an de mettre sur pied des couloirs de transport d'énergie. Le Department of Energy a accordé des fonds à la RENOP pour travailler sur ces couloirs afin d'assurer notre accès à la principale source d'énergie, qui est le Canada. Sans nous, je ne crois pas que ce serait arrivé, mais je suis heureux que ce soit le cas. C'est extraordinaire.

Looking forward to the year 2010, the Winter Olympics year, we have a whole lot going on with the states and provinces. Critical infrastructure security has been very important. It has enabled us to have more voice in the Western Hemisphere Travel Initiative, for example, because we have close ties with the Department of Homeland Security and the State Department, working on security and border issues in the context of our economy and making sure the economy is moving forward. There are many issues around 2010. We know that a large number of participants and ticket buyers are coming from the northwest rubber tire market area and we are looking at building relationships to make the Games a total success for everyone.

We have worked closely with PSEPC and the Department of Homeland Security. We have had a series of tabletop exercises looking at the interdependencies of our critical infrastructures, which cross the border back and forth.

The mission of Pacific NorthWest Economic Region is really to ensure that major disruptions to our economy do not happen. We are working on a host of issues right now to ensure that, regionally, we can build the necessary relationships to solve issues before they become international incidents. We want to defuse potentially explosive issues like BSE and softwood lumber before they become major problems.

We did have Secretary Chertoff and Minister Day at our summit this past July. We had a very successful round table with private sector businesses talking about the issues of the border. I was pleased with the way that went and with the fact that Secretary Chertoff and Minister Day stayed for a whole day and a half to listen to the stakeholders. That is really what we want to have happen.

As a structure, because there is an accountability structure, we have been able to increase the bilateral relationships between our various members and we are now having joint legislative committee meetings in the other country, and a lot of important things are happening because we are building friendships across all the boundaries.

We have been able to head off many tough, thorny issues. We have held cattle summits and we have had a tire issue, but I will not go into those now. However, because there is a structure, we are able to facilitate the things that increase productivity in the region by looking at competitiveness issues.

We just received a grant from the U.S. federal government to build an R&D exchange, by which we are linking the institutions of research and development throughout the region and building a way of having our best and brightest people in touch with each other so that they can understand what they are working on in order to collaborate better.

À l'horizon 2010, l'année des Jeux d'hiver, nous avons beaucoup de travail à faire avec les États et les provinces. La sécurité des infrastructures essentielles est très importante. Elle nous a permis d'intervenir davantage dans l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidentale, par exemple, parce que nous avons des liens étroits avec le Department of Homeland Security et le Département d'État, ce qui nous permet de travailler sur des questions touchant la sécurité et les frontières dans le contexte de notre économie et de nous assurer que l'économie progresse. L'année 2010 comporte de nombreux enjeux. Nous savons qu'un grand nombre de participants et d'acheteurs de billets viendront en voiture de la région du nord-ouest et nous voulons créer des rapports afin d'assurer le succès des Jeux pour tout le monde.

Nous avons travaillé en étroite collaboration avec SPPCC et le Department of Homeland Security. Nous avons tenu une série de simulations d'exercice sur maquette pour examiner les éléments interdépendants de nos infrastructures essentielles, qui sont situées des deux côtés de la frontière.

La mission de la Région économique du Nord-Ouest du Pacifique consiste en réalité à veiller à ce que rien d'important ne perturbe notre économie. Nous travaillons sur un éventail de questions en ce moment afin de nous assurer que, sur le plan régional, nous pouvons créer les rapports nécessaires pour régler les questions avant qu'elles ne deviennent des incidents internationaux. Nous voulons désamorcer les questions potentiellement explosives, par exemple l'ESB et le bois d'œuvre résineux, avant qu'elles ne deviennent de gros problèmes.

En juillet dernier nous avons accueilli le secrétaire Chertoff et le ministre Day à notre sommet. Nous avons eu une excellente table ronde avec des entreprises du secteur privé qui ont parlé de questions relatives à la frontière. Je suis très heureux de la façon dont les choses se sont déroulées et du fait que le secrétaire Chertoff et le ministre Day sont restés une journée et demie pour entendre les intervenants. C'est vraiment ce que nous voulons voir.

Sur le plan de la structure, car il y a une structure de responsabilisation, nous avons pu multiplier les relations bilatérales entre nos divers membres et nous avons maintenant des réunions mixtes de comité législatif dans l'autre pays, et beaucoup de choses importantes se produisent parce que nous tissons des liens d'amitié au-delà de toutes les frontières.

Nous avons pu régler de nombreuses questions difficiles et épineuses. Nous avons eu des sommets du bétail et nous avons eu une question de pneus, mais je ne m'étendrai pas là-dessus maintenant. Cependant, comme il y a une structure, nous pouvons faciliter les choses qui accroissent la productivité dans la région en examinant les questions de compétitivité.

Nous venons de recevoir une subvention du gouvernement fédéral américain pour créer un échange en R-D grâce auquel nous relierons des établissements de R-D de la région et permettons à nos meilleurs talents de communiquer les uns avec les autres afin d'être au courant des travaux réalisés et de mieux collaborer.

We had a nanotechnology forum at which we brought together leaders of nanotech institutes throughout the binational region. It was clear from the private sector that building the labs is very costly, but each lab can specialize in a unique area, which makes the whole region more competitive, and that can enhance our collaborative abilities to compete in the global marketplace.

We have done a lot with biotech collaboration and are trying to leverage the investment that is going on in British Columbia, Washington State and Alberta in biotechnology. We have started a series of "smart energy investor" forums that we have with our annual summits. We have worked a lot with environmental technologies as well as aerospace. Even though it is not a working group we have facilitated the coming together of industry associations and the sharing of best practices.

Just because the organization exists and we have two regular meetings every year, as well as all these other meetings, it is a place where a lot of other cross-border groups are able to meet as well. They have side-bar meetings during our summits.

We formed a linkage with Council of State Governments, the Western Governors' Association and the Border Policy Research Institute. I think you are all quite aware of the WHTI issue, but we are spear-heading a model in Washington and B.C. with Premier Campbell and Governor Gregoire. Now that we have had the date extended to June 2009 we are pushing forward, and we have knocked a lot of heads in Washington, D.C., but we are at the final stages of a pilot driver's licence that could be a secure travel document. It has been quite a process, but when you have private and public leaders working together, that is what it takes. I am hopeful about that.

We see the Pacific gateway project as a major opportunity. Minister Emerson has been a visionary in looking at the Pacific gateway and knowing that it will not work if it is just a gateway for Canada. If the border is not functioning then we do not have a North American gateway. We are pulling together the ports up and down the West Coast to talk about 20 years into the future and how to deal with the TEUs, the doubling of Asia-Pacific trade in the next 20 years and the congestion on intermodal systems. It is a vitally important thing. The ports are generally so competitive with each other that it is hard to get them together. I think we are making progress with rail and trucking organizations, but we must in order to deal with this.

Worker mobility is now one of our major focuses; there is workforce development, as you are well aware, between Alberta and B.C. Just considering the Alaska natural gas pipeline, there will be \$100 billion to \$150 billion in investments in the next 10 years just on four major projects. So the workforce is now stretched to the limit. The question is: how do we deal with that?

Nous avons eu un forum sur la nanotechnologie où nous avons réuni les chefs de file des établissements de la région binationale. Il est clair selon le secteur privé que la construction de laboratoires est très coûteuse, mais chaque laboratoire peut se spécialiser dans un secteur particulier, ce qui rend la région plus compétitive et accroît nos capacités concurrentielles sur le marché international.

La collaboration en biotechnologie nous a permis d'accomplir beaucoup de choses et nous tentons de faire fructifier l'investissement en cours en Colombie-Britannique, dans l'État de Washington et en Alberta dans le domaine de la biotechnologie. Nous avons lancé une série de forums sur l'investissement intelligent en énergie dans le cadre de nos sommets annuels. Nous avons beaucoup travaillé sur les technologies de l'environnement et l'aérospatiale. Même s'il ne s'agit pas d'un groupe de travail, nous avons facilité la réunion d'associations industrielles et l'échange de pratiques exemplaires.

Du seul fait que l'organisation existe et que nous avons deux réunions ordinaires chaque année, en plus de toutes ces autres réunions, de nombreux groupes transfrontaliers peuvent s'y rencontrer. Ils tiennent des réunions en parallèle pendant nos sommets.

Nous avons établi un lien entre le Council of State Governments, la Western Governors' Association et la Border Policy Research Institute. Je crois que vous connaissez tous la question de l'ITHO, mais nous pilotons un modèle dans l'État de Washington et en Colombie-Britannique avec le premier ministre Campbell et le gouverneur Gregoire. Maintenant que nous avons pu obtenir un prolongement jusqu'en juin 2009, nous faisons des progrès, et nous avons secoué beaucoup de monde à Washington, D.C., mais nous en sommes aux étapes finales d'un projet pilote de permis de conduire qui pourrait être un document de voyage sécuritaire. Ce fut tout un processus mais quand on a des leaders du privé et du public qui travaillent ensemble, c'est ce qu'il faut. J'ai beaucoup d'espoir.

Nous voyons dans le projet de porte d'entrée du Pacifique une importante occasion. Le ministre Emerson a vu juste. Il savait que la porte d'entrée du Pacifique ne marcherait pas si elle ne desservait que le Canada. Si la frontière de fonctionne pas, nous n'avons pas de porte d'entrée nord-américaine. Nous réunissons les ports de la côte ouest pour parler des 20 prochaines années et de ce qu'il faut faire des EVP, du commerce Asie-Pacifique qui doublera au cours des 20 prochaines années et de la congestion des systèmes intermodaux. C'est une question d'une importance capitale. Les ports se font une telle concurrence qu'il est difficile de les réunir. Je crois que nous faisons des progrès du côté des transporteurs ferroviaires et routiers, mais il le faut pour régler la question.

La mobilité des travailleurs est devenue l'une de nos principales préoccupations; l'Alberta et la Colombie-Britannique ont des activités de perfectionnement de la main-d'oeuvre, comme vous le savez. Pour le seul gazoduc de l'Alaska, il y aura des investissements de 100 à 150 milliards de dollars au cours des dix prochaines années dans quatre importants projets. La main-d'oeuvre est donc exploitée au maximum. Que pouvons-nous faire?

We had a meeting with Minister Solberg a few months ago; he has charged PNWER to form a task force with public and private stakeholders to begin to address the barriers that can be solved on a provincial, federal and international basis. This is front and centre at every meeting as our number one issue.

We have done some significant things with the professional engineer licensing issues; we have been able to get three states to develop reciprocity agreements for Canadian engineers who have been in practice more than eight years. That was a big break-through. Those may seem like small things, but they are not. We have state legislators and governors in our organization who can get these licensing boards to the table and then deal with the legislative barriers and get them changed.

We have been working on a whole host of issues on the northern corridor. Just last year we instituted a "Loaned Executive" program, and we are very encouraged by the response. We are now looking at an ongoing fellow program with the private sector.

In conclusion, within the Security and Prosperity Partnership they have identified all the issues we need to be working with. I was dismayed a month ago that APHIS came down with a decision that, starting November 24, they will stop every truck that has produce and the operator must produce a special licence. They withdrew Canada's waiver for shipping fruit and produce into the U.S. starting November 24. It should have gone to the SPP to be worked through and a solution could be worked out. I am sure that we will not allow that to happen, but it is slated to happen. It is one of those things that drop out of the sky, making you wonder what they were thinking of.

The Chairman: We are waiting for the mid-terms, and maybe that can make a difference.

Mr. Morrison: I think that cross-border regions are a great way to be dealing with these things because we have stakeholders that are committed. It has been really fun dealing with the misunderstandings between our political systems. Next year I am hoping that we will be able to launch a legislative cross-border academy to take the best and brightest upcoming leadership in the states and provinces, bring them together for three or four days and let them understand each other's systems and the way they work. In that context, we will see what the emerging issues on the border are that we need to understand more deeply. I have great hope that that will make a big difference over time as well.

Take advantage of what we are doing out there; we are a test bed. I follow very closely the SPP. I spent the morning over at the PSEPC office and they were saying that the Prime Minister has identified pandemic planning as one of the top five things we will do with the U.S.; but where is it? What are we doing? We have a group and we are ready to go. We are doing pandemic planning.

Nous avons eu une réunion avec le ministre Solberg il y a quelques mois; il a chargé la RENOP de mettre sur pied un groupe de travail composé d'intervenants du public et du privé afin d'examiner les obstacles qui peuvent être éliminés à l'échelle provinciale, fédérale et internationale. Cette question est au centre de toutes nos réunions.

Nous avons accompli beaucoup de choses en ce qui concerne les questions d'accréditation des ingénieurs; nous avons pu obtenir de trois États qu'ils concluent des ententes de réciprocité pour les ingénieurs canadiens en exercice depuis plus de huit ans. C'est là une percée importante. Ces choses peuvent sembler banales mais elles ne le sont pas. Nous avons des législateurs et des gouverneurs dans notre organisation qui peuvent amener ces organismes d'accréditation à la table et faire en sorte que ces obstacles réglementaires soient changés.

Nous travaillons sur un éventail de questions relatives au couloir du nord. La semaine dernière nous avons lancé un programme de cadres détachés, et la réponse est très encourageante. Nous envisageons maintenant un programme de bourse avec le secteur privé.

En conclusion, dans le cadre du Partenariat pour la sécurité et la prospérité (PSP), toutes les questions dont nous devons tenir compte ont été identifiées. J'ai été consterné il y a un mois lorsque les responsables de l'APHIS ont décidé qu'à compter du 24 novembre ils arrêteraient tous les camions transportant des denrées et obligerait les conducteurs à avoir un permis spécial. Ils ont retiré la dispense du Canada pour la livraison de fruits et de denrées aux États-Unis à compter du 24 novembre. Le dossier aurait dû être soumis au PSP pour règlement et une solution aurait pu être trouvée. Je suis persuadé que nous ne permettrons pas que cela se produise, mais c'est inévitable. C'est une de ces choses qui vous tombent du ciel et vous font vous demander ce qu'ils pouvaient bien avoir en tête.

Le président : Nous attendons les élections de mi-mandat, qui auront peut-être un effet.

M. Morrison : Je crois que les régions transfrontalières sont une bonne façon de régler ces questions parce nous avons des intervenants engagés. J'ai eu beaucoup de plaisir à régler les malentendus entre nos régimes politiques. L'an prochain j'espère que nous pourrions lancer une académie législative transfrontalière qui réunira les meilleurs futurs leaders dans les États et les provinces pendant trois ou quatre jours afin de leur permettre de comprendre le fonctionnement de leurs régimes respectifs. Dans ce contexte, nous saurons quelles questions frontalières il nous faut approfondir. Je suis persuadé que cette initiative permettra d'améliorer grandement les choses.

Il faut tirer profit de ce que nous faisons; nous sommes un banc d'essai. Je suis de très près le PSP. J'ai passé la matinée dans les bureaux de SPPCC où l'on m'a dit que le premier ministre avait déclaré que la planification en cas de pandémie était l'une des cinq choses que nous ferions avec les États-Unis; mais où est-elle? Que faisons-nous? Nous avons un groupe et nous sommes prêts à commencer. Nous faisons de la planification en cas de pandémie.

We have an annual roundtable. Mr. Jim Phillips is helping us to collaborate with other cross-border regions; we have a meeting next month. I am hoping to do an academy, and I think it is great that you can talk to any province or state in PNWER and they will all give you the same answer. It has been well worth anything we have ever spent on it. I am very proud that that is the case. I know that you will get that answer. You can take that to the provinces. It is not rocket science. This could be done across the border.

When you get down to the irritants and the problems at the border, a cross-border organization like PNWER can make a real dent in the congressional process of the U.S. All politics is local. That is how it works.

The Chairman: Thank you. You have both given us a lot of information. I have been at this with you for about a decade and I learn new things all the time. I have learned that we are not cooperating enough or focusing on the issues that can enhance prosperity on both sides of the border. You have done a great leadership job at PNWER, and we hope that we can replicate that right across the country.

Senator Angus: Welcome, gentlemen. Your presentations were very interesting. The scheme of things seems to be quite different on each coast. It is a wonderful initiative, because we spent a great deal of time and effort developing the free trade agreement between Canada and the United States and the North American Free Trade Agreement.

Mr. Morrison, softwood lumber applies to three main regions: your region, eastern Quebec and Ontario. I am prompted to ask you what went wrong with softwood lumber, because it seems to me that many of the problems occurred in that north-south area.

Has the expansion in freer and smoother trading internationally between Canada and various trading partners occurred at the expense of trade within our own country?

Mr. Morrison: On the second part of the question, I was looking for a slide that I often use that illustrates the number of truck crossings north-south and east-west. I believe that the economic watersheds in the regions are north-south. I would not say that that trade is limiting opportunities east-west, because I see it as an economic engine that is growing and it is not a zero-sum game. However, we are currently working with Perrin Beatty of the Canadian Manufacturers' Association and Pierre Alvarez of CAPP to study the modularization of manufacturing that is needed in northern Alberta, because they do not have the required workforce and transportation system to achieve their goal of doubling capacity. For that they will need people to build things and to ship them. There is a huge opportunity, and I do not think that enhanced collaboration limits any one partner.

Nous avons une table ronde annuelle. M. Jim Phillips nous aide à collaborer avec d'autres régions transfrontalières; nous avons une réunion le mois prochain. J'espère pouvoir avoir une académie, et je crois qu'il est extraordinaire que vous puissiez parler à n'importe quelle province ou n'importe quel État de la RENOP et ils vous donneront tous la même réponse. Tout ce que nous y avons dépensé en valait vraiment la peine. J'en suis très fier. Je sais que vous aurez cette réponse. Vous pouvez consulter les provinces. Ce n'est pas sorcier. Cela pourrait être fait des deux côtés de la frontière.

Lorsqu'il est question des irritants et des problèmes à la frontière, une organisation comme la RENOP peut vraiment ouvrir une brèche dans le processus du Congrès des États-Unis. Toute politique est locale. C'est ainsi que les choses fonctionnent.

Le président : Merci. Vous nous avez tous deux donné beaucoup d'information. Je suis sur ce dossier avec vous depuis dix ans et j'apprends toujours de nouvelles choses. J'ai appris que nous ne coopérons pas assez ou que nous ne nous concentrons pas sur les questions susceptibles d'accroître la prospérité des deux côtés de la frontière. Vous avez accompli du bon travail de leadership dans la RENOP et nous espérons que nous pourrions en faire autant dans toutes les régions du pays.

Le sénateur Angus : Bienvenue, messieurs. Vos exposés étaient très intéressants. Les choses semblent se présenter de façon fort différente sur chaque côte. C'est une merveilleuse initiative parce que nous avons consacré beaucoup de temps et d'effort à élaborer l'Accord de libre-échange Canada-États-Unis et l'Accord de libre-échange nord-américain.

Monsieur Morrison, la question du bois d'oeuvre résineux concerne trois grandes régions : la vôtre, l'est du Québec et l'Ontario. J'ai envie de vous demander ce qui n'a pas marché dans le dossier du bois d'oeuvre résineux parce qu'il me semble qu'un bon nombre de problèmes sont survenus dans cette région nord-sud.

L'expansion du commerce international plus libre et plus facile entre le Canada et ses partenaires commerciaux a-t-elle eu lieu au détriment du commerce à l'intérieur du pays?

M. Morrison : Pour répondre à la deuxième partie de la question, je cherchais une diapositive que j'utilise souvent qui montre le nombre de passages de camions nord-sud et est-ouest. Je crois que le principal axe économique dans les régions est l'axe nord-sud. Je ne dirais pas que ce commerce limite les occasions d'affaires est-ouest parce je le vois comme un moteur économique et ce n'est pas un jeu à somme nulle. Cependant, nous travaillons actuellement avec Perrin Beatty de l'Association des manufacturiers canadiens et Pierre Alvarez de l'ACPP pour étudier la modularisation de la fabrication requise dans le nord de l'Alberta parce qu'ils n'ont pas la main-d'oeuvre ni le système de transport nécessaires pour atteindre leur objectif, soit de doubler leur capacité. Pour ce faire ils auront besoin de gens pour construire des choses et les livrer. C'est une excellente occasion, et je ne crois pas qu'une collaboration accrue puisse limiter l'un quelconque des partenaires.

Mr. Kymlicka: I agree that historically economic connections have run north-south. In fact, it was the loss of reciprocity coming with Confederation that started the east-west orientation, and this is really just a restoration of those connections.

Because those connections are so natural, that is where the emphasis has been as well as the greatest gains, because the largest barriers have come down with the free trade agreement and NAFTA.

Finally, there has been some interesting research done by Serge Coulombe at the University of Ottawa that has suggested that you get productivity gains from lowering barriers both internationally and interprovincially, but you get the greatest growth from lowering barriers internationally. The companies that have growth aspirations are focusing on lower tariffs now rather than the opportunities here in Canada.

Senator Angus: We all know that international free trade agreements have had positive results, but they are not perfect and there are many exceptions. It seems that the exception is the rule. In any event, it was the first step.

We have seen the B.C.-Alberta model, and I saw in the newspaper today that Ontario wants to join in on the B.C.-Alberta agreement. I thought that must be terrific news. It appears to be the trend. Can either of you confirm or deny that?

Mr. Kymlicka: There have been a number of initiatives to lower barriers, and generally speaking that is happening, although slowly. For example, the Council of the Federation has renewed its commitment to remove residency restrictions on worker mobility by 2009, although their original target date was July 2001.

The Chairman: This committee is impatient with provincial premiers and the Council of the Federation. We have asked them to appear here and we are receiving their information.

What is your understanding of why that cannot happen by the end of this year? What is causing the delay of labour mobility in Canada?

Mr. Kymlicka: I wish I had inside information to give you. The view of the OECD in a report they released last year was that the provinces have basically abrogated responsibility to the professional associations. Accountants, for example, are not interested in competing with accountants from other provinces so they will create residency restrictions to safeguard their rents. That argument makes a lot of sense to me. I do not know why the provinces do not step in.

We have such labour shortages. It is incredible to me that a province like Nova Scotia does not unilaterally mandate that residency restrictions go away. No one in their right mind would suggest that New Brunswick or some other province is allowing

M. Kymlicka : Il est vrai que du point de vue historique, les liens économiques ont été tissés suivant l'axe nord-sud. En fait, c'est la perte de réciprocité découlant de la formation de la fédération canadienne qui est à l'origine de l'axe est-ouest, et il ne s'agit ici que de la reprise de ces liens.

Parce que ces liens sont si naturels, c'est de ce côté que l'accent a été mis et qu'il y a eu le plus de gains car les principaux obstacles sont tombés à la suite de la mise en oeuvre de l'ALE et de l'ALENA.

Enfin, d'intéressantes recherches réalisées par Serge Coulombe à l'Université d'Ottawa montrent qu'on obtient des gains de productivité en abaissant les obstacles à l'échelle internationale et interprovinciale mais qu'on obtient la plus forte croissance en abaissant les obstacles à l'échelle internationale. Les entreprises qui désirent croître choisissent d'abaisser les tarifs maintenant plutôt que de compter sur les occasions ici au Canada.

Le sénateur Angus : Nous savons tous que les accords de libre-échange internationaux ont eu des résultats positifs mais ils ne sont pas parfaits et il y a de nombreuses exceptions. Il semble que l'exception soit la règle. Quoi qu'il en soit, c'était la première étape.

Nous avons vu le modèle Colombie-Britannique-Alberta, et j'ai lu dans le journal aujourd'hui que l'Ontario veut être membre de l'accord Colombie-Britannique-Alberta. Je me suis dit que c'était probablement là une excellente nouvelle. L'un de vous peut-il confirmer ou infirmer cela?

M. Kymlicka : Il y a eu de nombreuses initiatives visant à abaisser les obstacles et de façon générale, c'est ce qui se produit, bien que lentement. Par exemple, le Conseil de la fédération a renouvelé son engagement à supprimer d'ici 2009 les restrictions sur la mobilité des travailleurs en ce qui concerne le lieu de résidence. L'objectif à l'origine était juillet 2001.

Le président : Le comité est impatient d'entendre les premiers ministres provinciaux et le Conseil de la fédération. Nous leur avons demandé de comparaître et nous attendons qu'ils nous informent.

Pourquoi selon vous cela ne pourrait-il pas se produire d'ici la fin de l'année? Qu'est-ce qui retarde la mobilité de la main-d'oeuvre au Canada?

M. Kymlicka : J'aimerais bien avoir de l'information confidentielle à vous donner. Selon un rapport de l'OCDE publié l'année dernière, les provinces ont plus ou moins abandonné leurs responsabilités aux mains des associations professionnelles. Les comptables, par exemple, ne veulent pas de la concurrence des comptables des autres provinces et créeront donc des restrictions en matière de résidence pour protéger leurs loyers. C'est un argument très sensé selon moi. J'ignore pourquoi les provinces ne s'engagent pas.

Nous avons tellement de pénuries de main-d'oeuvre. Je n'arrive pas à croire qu'une province comme la Nouvelle-Écosse n'interdit pas unilatéralement les restrictions. Personne n'oserait suggérer que le Nouveau-Brunswick ou une autre province permet

certification or registration of people in an unsafe way. Why not leverage those benefits and allow people to work there? I have no idea why that has not happened.

Senator Goldstein: You speak in your written material of the need for harmonization of technical vehicle standards. I take it that that is for purpose of allowing transportation from province to province or from the United States to Canada and using the same standards for vehicles.

Mr. Kymlicka: Exactly, in both cases.

Senator Goldstein: You emphasize that as a function of Canada-U.S., and I understand that we have the same problems as a function of province to province and east to west.

Mr. Kymlicka: That is true, and we have an obligation under NAFTA to remove the barriers. The transportation ministers have a council that meets regularly to review these issues, but their pace of progress against the outstanding barriers is quite slow.

Senator Goldstein: I know that that existed initially in the NAFTA agreement. Why has it taken so many years for nothing to happen?

Mr. Kymlicka: The NAFTA agreement had some due dates associated with it, and those have passed. The original mandate for really driving this has lapsed, and there is a certain lack of drive.

As well, I think we have to own up to the effects of 9/11. The American government has switched priorities to security, quite understandably so, and, unless there is a security component to harmonizing things, it is not on the priority list for the government. That does not mean that we, on an interprovincial basis, cannot solve our problems, but working within the land transportation subcommittee structure is harder now.

Senator Goldstein: What would be a driver to force provinces — your expertise is in the Maritimes, but I am referring to the Maritime provinces or the provinces across Canada — to adopt uniform standards for technical vehicle specifications?

Mr. Kymlicka: That is a good question. Although I have moved to Halifax, I spent a long time in Regina and did a lot of work with the Saskatchewan government insurance, which did licensing for commercial vehicles. There did not seem to be any feeling of urgency in trying to address these issues. There did not seem to be an economic cost within the policy group associated with non-harmonization.

Senator Goldstein: Would the trucking industry not be highly motivated to create that kind of momentum, because it is otherwise losing transportation availabilities to trains?

Mr. Kymlicka: That is not so much of an issue. Really, the notion that train and truck are in competition probably has not been true for 10 years. The economics of the two modes are radically different.

l'accréditation ou l'inscription d'une façon non sécuritaire. Pourquoi ne pas tirer profit de ces avantages et permettre aux gens de travailler là-bas? Je ne sais absolument pas pourquoi cela n'est pas arrivé.

Le sénateur Goldstein : Vous parlez dans votre document de l'harmonisation des normes techniques applicables aux véhicules. Je suppose que c'est pour permettre le transport d'une province à l'autre ou des États-Unis au Canada et pour utiliser les mêmes normes pour les véhicules.

M. Kymlicka : Exactement, dans les deux cas.

Le sénateur Goldstein : Vous soulignez cela en fonction de l'axe Canada-É.-U., et je crois comprendre que nous avons les mêmes problèmes en ce qui concerne l'axe interprovincial et l'axe est-ouest.

M. Kymlicka : C'est exact, et nous avons l'obligation en vertu de l'ALENA d'éliminer les obstacles. Les ministres des Transports ont un conseil qui se réunit régulièrement pour examiner ces questions, mais ils ont réalisé peu de progrès en ce qui concerne les obstacles qui demeurent.

Le sénateur Goldstein : Je sais que cela était prévu initialement dans l'ALENA. Pourquoi toutes ces années sans que rien n'arrive?

M. Kymlicka : L'ALENA prévoyait des dates butoirs, et les délais sont échus. Le mandat original pour vraiment faire avancer ce dossier est échu, et il y a peu d'incitation.

En outre, il faut bien avouer que le 11 septembre y est pour quelque chose. La priorité du gouvernement américain est maintenant la sécurité, ce qui est compréhensible, et à moins qu'il y ait une composante de sécurité dans l'harmonisation, le gouvernement n'y accordera pas la priorité. Cela ne signifie pas que nous ne pouvons pas régler nos problèmes sur le plan interprovincial, mais il est plus difficile maintenant de travailler dans le cadre du sous-comité des transports terrestres.

Le sénateur Goldstein : Qu'est-ce qui pourrait forcer les provinces — votre expertise porte sur les Maritimes mais je fais référence aux provinces maritimes ou à toutes les provinces canadiennes — à adopter des normes uniformes applicables aux spécifications techniques des véhicules?

M. Kymlicka : C'est une bonne question. Bien que j'aie déménagé à Halifax, j'ai passé beaucoup de temps à Regina et j'ai beaucoup travaillé sur l'assurance du gouvernement de la Saskatchewan, qui délivre les permis de véhicules commerciaux. Il ne semblait pas y avoir de sentiment d'urgence à l'égard de ces questions. Il ne semblait pas y avoir de coût économique au sein du groupe de réflexion en faveur de la non-harmonisation.

Le sénateur Goldstein : L'industrie du camionnage n'aurait-elle pas intérêt à créer ce genre d'impulsion sans laquelle elle perdrait des disponibilités en transport aux mains des trains?

M. Kymlicka : Ce n'est pas vraiment un problème. En réalité, la concurrence entre les trains et les camions n'existe probablement plus depuis dix ans. Les aspects économiques des deux modes de transport sont radicalement différents.

Certainly there is a certain squeeze because of the driver shortage and increasing driver salaries. There are some squeezes associated with the cost of fuel and all of the regulatory requirements for upgrading emissions standards, for example. There are many reasons the trucking industry should be looking for efficiencies and, in all honesty, I think they are. Some jurisdictions are more motivated than others. That is the best way of putting it.

The Chairman: Mr. Morrison, could you go back to your chart dealing with the various cooperative areas? There is a whole circle of issues that you have developed partnership relationships with across the border. I am talking about the one that has the dots. There it is. This committee is trying as best we can to energize our own thinking and the thinking within the federal bureaucracy, and beyond, to how we can energize and accelerate movement towards value-added economy, a productive economy, the knowledge economy, the heart of which is research. Do you have that map about the nanotechnology today?

Mr. Morrison: The one we did with Nanotech Forum?

The Chairman: Yes.

Mr. Morrison: No, we do not have the one that has all the facilities throughout the region.

The Chairman: Would you describe to the committee what you discovered and what happened when you came to the question of nanotechnology research and the various universities on both sides of the border, and how you accelerated the process of research on a cost effective basis?

Mr. Morrison: The labs are expensive to build.

The Chairman: Where are they?

Mr. Morrison: They are in Alberta. The NINT is the brand new one they just opened in Edmonton. One is in British Columbia, and there is one in Oregon and one at the Washington Technology Centre in Seattle. Those are the main ones.

In analyzing what capabilities they had, they realized they all wanted to have more capabilities, but it is tremendously expensive to build these labs; however, they could collaborate and each could decide to specialize in a different area. The businesses that were there said, "Great, that two-hour plane flight is no problem for us. We will go to Alberta to test one thing and go to Oregon to test another thing." Together, they ended up with a much greater capability to address nanotech, which is not one sector, and is not one science, but affects all manufacturing. It is a way of moving our entire high-tech competitiveness forward in a multi-sector approach.

The Chairman: When we talked about this several years ago, the universities were all making a lot of investment at very high cost to develop nanotechnology research centres, but they were not talking to one another. All of a sudden, you came along and got them talking to each other, and they decided on who would

Il y a bien sûr une certaine pression en raison de la pénurie de conducteurs et de l'augmentation de leurs salaires. Il y a certaines pressions liées au coût du carburant et à toutes les exigences réglementaires relatives aux émissions, par exemple. L'industrie du camionnage a de nombreuses raisons de chercher à accroître son efficacité, et honnêtement, je crois qu'elle le fait. Certaines administrations sont plus motivées que d'autres. C'est la meilleure façon de le dire.

Le président : Monsieur Morrison, pouvez-vous revenir à votre diagramme portant sur les diverses régions coopératives? Il y a tout un éventail de questions pour lesquelles vous avez créé des relations de partenariat de l'autre côté de la frontière. Je parle de celui qui a des pointillés. C'est bien cela. Le comité essaie autant que possible de réfléchir et de faire réfléchir la bureaucratie fédérale afin de comprendre comment nous pouvons accélérer le mouvement vers une économie à valeur ajoutée, une économie productive, une économie du savoir, dont le coeur est la recherche. Avez-vous cette carte sur la nanotechnologie avec vous aujourd'hui?

M. Morrison : Celle que nous avons faite pour le forum sur la nanotechnologie?

Le président : Oui.

M. Morrison : Non. Nous n'avons pas celle qui a toutes les installations de la région.

Le président : Pourriez-vous nous décrire ce que vous avez découvert et ce qui s'est passé lorsque vous avez abordé la question de la recherche en nanotechnologie et les diverses universités des deux côtés de la frontière, et comment vous avez accéléré le processus de recherche de façon économique?

M. Morrison : La construction de laboratoires coûte cher.

Le président : Où sont-ils?

M. Morrison : Ils sont en Alberta. L'INN est le tout nouveau qui vient d'ouvrir à Edmonton. Il y en a un en Colombie-Britannique, un en Oregon et un au Washington Tehcnology Center à Seattle. Ce sont les principaux.

Lorsqu'ils ont analysé leurs capacités, ils se sont rendu compte qu'ils voulaient tous avoir davantage de capacités mais la construction de laboratoires coûte terriblement cher. Ils pouvaient cependant collaborer, chacun se spécialisant dans un domaine particulier. Les dirigeants des entreprises qui y étaient ont dit : « Formidable! Ce vol de deux heures n'est pas un problème. Nous irons en Alberta pour analyser une chose et en Oregon pour en analyser une autre ». Ils ont fini par accroître leurs capacités en nanotechnologie, qui n'est pas un seul secteur, ni une seule science, mais touche à tous les aspects de la fabrication. C'est une façon d'accroître notre compétitivité globale en haute technologie dans le cadre d'une approche multisectorielle.

Le président : Lorsque nous avons parlé de cela il y a plusieurs années, les universités investissaient d'importantes sommes pour mettre sur pied des centres de recherche en nanotechnologie mais elles ne communiquaient pas entre elles. Tout à coup vous êtes arrivé et avez fait en sorte qu'elles communiquent entre elles, puis

do the different parts of the research and they started working as a common whole. All of a sudden, the knowledge edge moved forward on a cost-effective basis.

Mr. Morrison: Big time.

The Chairman: Look at those other circles on your slide. Where else did that happen? Did it happen in agriculture in terms of best practices?

Mr. Morrison: Somewhat, yes. There are many issues with agriculture. I think clearly we are on the verge with the smart energy technologies and clean energy technologies. At our last summit, we had the head of the Chinese energy ministry over, and we were looking at a clean energy technology exchange centre in Beijing in partnership with Alberta's already-existing centre. They need smart-grid technology. This is a \$40-billion industry, or more, and we excel with start-up companies that are doing these things.

The Chairman: Could you go through all the circles and give us a page or so about how the partnerships have accelerated the cooperation, the efficiency and the productivity of these sectors? I know you have done some miraculous work in forestry, about accelerating research there, and you have done terrific work on tourism and transportation, obviously; you have been great on trade and great on infrastructure, great on environment, and certainly on nanotechnology and medical research. You have helped pull together a raft of things so that those states and provinces and institutions within them are working more effectively together and reducing the costs to the taxpayer and increasing productivity. Could you give us some aide memoirs on that?

Mr. Morrison: On the environment and sustainable development, with B.C.'s Minister of Environment, we feel that the 2010 Olympics is a big deal, and we will have a sustainable technology show case during 2010.

The Chairman: We are pressed for time. If you give us a page on each, that would be helpful to us. We are trying to educate ourselves and the public and our governments that they have to work more effectively together in the common good. To show you how bad it is, we cannot even get provincial economic ministers to show up here and defend why they still have interprovincial trade barriers. We will get after them as best we can, but we need you as a success model to show how the public and private groups, working together, can be more effective than governments that are not talking to one another.

Mr. Morrison: I will do that.

Senator Moore: Mr. Kymlicka, I see you went to St. Francis Xavier. Are you from Nova Scotia?

Mr. Kymlicka: No, I was originally born in New York and grew up in Ontario.

elles se sont partagé les recherches et ont commencé à travailler à l'unisson. Tout à coup, l'avantage des connaissances a progressé de façon économique.

M. Morrison : Et comment!

Le président : Regardez ces autres cercles sur votre diapositive. Cela s'est-il produit ailleurs? Cela s'est-il produit en agriculture pour ce qui concerne les pratiques exemplaires?

M. Morrison : Dans une certaine mesure, oui. Les questions sont nombreuses en agriculture. Je crois que nous sommes sur le point de percer en ce qui concerne la technologie de l'énergie propre. Lors de notre dernier sommet, nous avons accueilli le ministre chinois de l'Énergie, et nous avons examiné la possibilité d'implanter un centre d'échange sur la technologie de l'énergie propre à Beijing en partenariat avec le centre actuel de l'Alberta. Il s'agit d'une industrie de 40 milliards de dollars, voire davantage, et nous excellons en ce qui concerne les entreprises en démarrage qui font ce genre de choses.

Le président : Pourriez-vous passer en revue tous les cercles et nous donner un résumé, disons d'une page, expliquant comment les partenariats ont permis d'accroître la coopération, l'efficacité et la productivité de ces secteurs? Je sais que vous avez accompli des miracles en foresterie, y accélérant la recherche, et vous avez évidemment fait un travail formidable dans les domaines du tourisme et des transports; vous avez été formidable en commerce et formidable en infrastructure, formidable en environnement, et certainement en nanotechnologie et en recherche médicale. Vous avez contribué à rassembler un tas de choses, ce qui a permis aux États, aux provinces et aux institutions en cause de travailler plus efficacement ensemble, de réduire les coûts assumés par les contribuables et d'accroître la productivité. Pourriez-vous nous donner quelques exemples de cela?

M. Morrison : En ce qui concerne l'environnement et le développement durable, à l'instar du ministre de l'Environnement de la Colombie-Britannique, nous croyons que les Jeux de 2010 sont importants, et nous aurons une vitrine de la technologie viable au cours de l'année 2010.

Le président : Nous sommes pressés par le temps. Si vous nous donniez un résumé d'une page sur chacun, ce serait bien. Nous essayons de nous informer, d'informer le public et nos gouvernements, de les persuader qu'ils doivent travailler plus efficacement ensemble pour le bien commun. Pour vous donner une idée de la situation, nous ne pouvons même pas faire comparaître les ministres provinciaux de l'Économie pour nous expliquer pourquoi ils ont toujours des obstacles au commerce interprovincial. Nous ferons de notre mieux pour les avoir, mais nous avons besoin d'un modèle de succès pour montrer que lorsque le public et les groupes privés travaillent ensemble, ils peuvent être plus efficaces que des gouvernements qui ne se parlent pas.

M. Morrison : Je le ferai.

Le sénateur Moore : Monsieur Kymlicka, je vois que vous êtes allé à St. Francis Xavier. Êtes-vous de la Nouvelle-Écosse?

M. Kymlicka : Non, je suis né à New York et j'ai grandi en Ontario.

Senator Moore: I am a Nova Scotian. I heard Brian Lee Crowley's presentation with regard to Atlantica in Connecticut in August 2005. He gave a wonderful presentation that was well received, and I put him in touch with some other people to keep advancing the scheme. I have not heard anything else with regard to it in my province or from anyone else in Atlantic Canada to try to adopt this model. Could we think of it in terms of Pacific NorthWest Economic Region and move it ahead?

What would be the first thing you would do if you could to get things moving with regard to implementing Atlantica and thereby enhancing our productivity and all the rest that goes with that?

Mr. Kymlicka: Quite a bit has been done and there is a fair amount of traction. The provincial government in Nova Scotia, for example, has allocated a fair amount of money toward the gateway initiative and a lot of it has been done within the context of Atlantica.

We have ACOA spending some money working on that. They sponsored an Atlantica conference in Saint John over this last summer. We have Transport Canada spending some money on this. There have been quite a few initiatives to support it.

The Chairman: There is not a statutory partnership, a public-private partnership, is there?

Mr. Kymlicka: Not a private-public one. There are the Atlantic Canadian premiers and the New England governors who meet on a regular basis.

The Chairman: That is not statutory.

Mr. Kymlicka: No.

Senator Moore: That is not advancing any of this. I do not see any traction there.

Mr. Kymlicka: Frankly, what I would like to see — and we have spent a lot of time talking about this, not just within AIMS but within the region — is recognition outside the region of the importance of the region. It would be most important to us to have the larger businesses in Ontario and the Midwest, which use our services and understand the importance of that corridor, put up their hands and start supporting that notion. Then you would start to see more of the public-private partnerships.

As things stand right now, the big voice has not come forward, the big champion that PNWER got, both in terms of PNWER itself and in terms of the gateway. There were strong champions within government to stand up for them, and we need that.

Senator Moore: Should we be looking to establish a PNWER-type organization first, and then have it be the umbrella under which Atlantica can move forward? Or does Atlantica and an Atlantic-type PNWER merge?

Mr. Kymlicka: Certainly, that would be the goal.

Senator Moore: To have an Atlantic-based PNWER?

Le sénateur Moore : Je suis néo-écossais. J'ai entendu l'exposé de Brian Lee Crowley sur Atlantica au Connecticut en août 2005. Il a livré un merveilleux exposé qui a été bien reçu, et je l'ai mis en contact avec d'autres personnes pour continuer de faire avancer le dossier. Je n'en ai plus entendu parler dans ma province, ni de la part de qui que ce soit dans le Canada atlantique pour ce qui est de l'adoption de ce modèle. Pourrions-nous l'envisager dans la perspective de la RENOP et faire avancer le dossier?

Quelle est la première chose que vous feriez si vous le pouviez pour enclencher le processus de mise en oeuvre d'Atlantica et ainsi accroître notre productivité et tout le reste qui va avec?

M. Kymlicka : Beaucoup a été fait et il y a de nombreux appuis. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, par exemple, a alloué une importante somme à l'initiative de porte d'entrée et une bonne partie a été réalisée dans le cadre d'Atlantica.

L'APECA y consacre des fonds. Elle a parrainé une conférence à Saint John l'été dernier. Transports Canada y consacre également des fonds. De nombreuses initiatives ont été lancées pour l'appuyer.

Le président : Y a-t-il un partenariat statutaire, un partenariat public-privé?

M. Kymlicka : Pas privé-public. Les premiers ministres du Canada atlantique et les gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre se réunissent régulièrement.

Le président : Ce n'est pas prescrit par la loi.

M. Kymlicka : Non.

Le sénateur Moore : Cela ne fait rien avancer. Je n'y vois aucun appui.

M. Kymlicka : Franchement, ce que j'aimerais voir — et nous en avons beaucoup parlé, non seulement au sein de l'AIMS mais dans la région — c'est la reconnaissance de l'importance de la région à l'extérieur de celle-ci. Il serait très important pour nous que les grandes entreprises de l'Ontario et du Midwest, qui utilisent nos services et comprennent l'importance de ce couloir, accordent leur appui à cette notion. On verrait alors davantage de partenariats publics-privés.

À ce jour, aucun ténor ne s'est manifesté, aucun champion comme celui de la RENOP, et ce, tant pour ce qui concerne la RENOP elle-même que la porte d'entrée. Il y avait de grands champions au sein du gouvernement pour les défendre, et nous avons besoin de cela.

Le sénateur Moore : Devrions-nous d'abord mettre sur pied une organisation semblable à la RENOP qui servirait ensuite de cadre pour faire avancer Atlantica? Ou alors y aurait-il fusion entre Atlantica et une version atlantique de la RENOP?

M. Kymlicka : Certainement, ce serait là l'objectif.

Le sénateur Moore : D'avoir une version atlantique de la RENOP?

Mr. Kymlicka: One of my tasks in being here is to convince Mr. Morrison to come back to Halifax and help us set that up. Having said that, however, I think there have to be strong champions and critical mass for this sort of organization to have traction.

We are very close. If you compare the kind of support we have in the region today as opposed to a year ago, it is like night and day. Atlantica is a term that is used on the street every day, which was not true a year ago. We are close, but whether or not today is the day we need PNWER in Atlantica or whether that is 12 months off, I do not know.

The Chairman: As I recall, PNWER started in a humble way. It was a deputy premier of the Province of Alberta who met together with a senator from the State of Washington. They decided they would push this agreement through and they got an agreement from the provinces — which are Alberta and British Columbia, not exactly the same types of provinces — and a territory like the Yukon, and then I think it was Washington, Montana and others in the United States; they joined together. It was not a grandiose start but it was an important start by two visionaries — one a state senator in Washington and someone who was a deputy prime minister of the Alberta government — who got it through within a year.

All of a sudden, that was the basis for Mr. Morrison as the coordinator to put together his organization. He is working on a very cost-effective basis. For a couple of million bucks a year, these are huge spin-offs for these economies.

I am saying, with Senator Moore, we have been to those meetings with governors and premiers. They are lovely chats, the socialization is fantastic and we appreciate the hospitality, but after a decade of chatting, they have not come closer to a statutory agreement, a public-private agreement to start moving these interests together. Central Canada will not save you.

Mr. Kymlicka: I am completely in agreement that this needs to be done. If anything, I would argue the need is more urgent in Atlantic Canada. Simply because we have too many stakeholders, getting anything done takes too long.

It is possible for a couple of provinces and a couple of states to get together. We have five Atlantic provinces alone, so we need a lot of strength and leadership. Maybe we can find a couple of champions; maybe they do not have to be at the top, but you are right, we need to have this moved forward.

We are in a global economy where supply chains compete against each other.

The Chairman: We are convinced. The issue is, where do we go and how do we move it?

Senator Eyton: Thank you for two interesting presentations; I was struck by how different they were. I heard from Mr. Kymlicka about Atlantica and about some great ideas that should be pursued. What I heard from Mr. Morrison — and I can happily be corrected — was that you had great ideas in action.

M. Kymlicka : L'une de mes tâches ici consiste à convaincre M. Morrison de revenir à Halifax pour nous aider à monter l'affaire. Cela dit, je crois qu'il faut de solides champions et une certaine masse critique pour que ce genre d'organisation puisse avoir des appuis.

Nous sommes très près. Si vous comparez l'appui que nous avons dans la région aujourd'hui à ce que nous avions il y a un an, c'est le jour et la nuit. On entend le mot Atlantica dans la rue tous les jours, ce qui n'était pas le cas il y a un an. Nous sommes près, mais je ne saurais dire si nous avons besoin de la RENOP dans le dossier Atlantica aujourd'hui ou si nous en aurons besoin dans un an.

Le président : Si je me rappelle bien, la RENOP a connu un modeste départ. C'était un vice-premier ministre de l'Alberta qui a rencontré un sénateur de l'État de Washington. Ils ont décidé de pousser le dossier et ont obtenu l'accord des provinces — c'est-à-dire l'Alberta et la Colombie-Britannique, deux provinces pas tout à fait identiques — et du Yukon, suivi par la suite des États de Washington, du Montana et d'autres aux États-Unis; ils se sont réunis. Le départ n'avait rien de grandiose mais c'était un départ important par deux visionnaires — un sénateur de l'État de Washington et un vice-premier ministre du gouvernement de l'Alberta — qui l'ont réalisé en un an.

Tout à coup, M. Morrison, à titre de coordonnateur, avait les bases pour mettre sur pied son organisation. Il travaille de façon très économique. Pour quelques millions de dollars par année, ce sont là des retombées immenses pour ces économies.

Je dis, avec le sénateur Moore, nous avons assisté à ces réunions avec les gouverneurs et les premiers ministres. Ce sont de charmantes conversations, les mondanités sont fantastiques et nous apprécions l'hospitalité, mais après une décennie de conversation, aucune entente statutaire n'est encore en vue, aucun accord public-privé pour faire avancer ces dossiers ensemble. Le Canada central ne vous sauvera pas.

M. Kymlicka : Je suis tout à fait d'accord pour dire que cela doit être fait. Je dirais même que le besoin est plus pressant dans le Canada atlantique. Simplement parce que nous avons trop d'intervenants, accomplir quoi que ce soit prend trop de temps.

Quelques provinces et quelques États peuvent se réunir. Nous avons cinq provinces atlantiques, alors il nous faut beaucoup de force et de leadership. Nous pouvons peut-être trouver quelques champions; il n'est peut-être pas nécessaire qu'ils soient au sommet mais vous avez raison, il nous faut faire avancer ce dossier.

Nous sommes dans une économie mondialisée où les chaînes d'approvisionnement se font concurrence.

Le président : Nous en sommes convaincus. La question est de savoir où nous adresser et comment faire avancer les choses.

Le sénateur Eyton : Merci pour vos deux intéressants exposés; la différence entre les deux est frappante. J'ai entendu M. Kymlicka parler d'Atlantica et de certaines idées formidables qui devraient être mises en application. Ce que j'ai entendu de M. Morrison — on me corrigera si j'ai tort — c'est

There was a significant difference between the East and the West. That is not to say that Ontario is perfect or Central Canada has it right or anything, but there was a marked difference between the two.

The things that jumped at me were the public-private partnership and the regional. It seems to me those things are essential. When you get a compact group that can work together harmoniously, perhaps as neighbours, you will get a more effective fighting force.

This chart reminded me of an organization I chaired for a number of years, called the International Trade Advisory Committee, here in Canada. It was a very important element of the free trade and NAFTA discussions between Canada and the U.S., and later with Mexico. We had very much the same kind of structure.

It was my sense, and I hope I am right, that these were all businesses and they were focused so that there were two or three senior people. It was senior business that was committed to the process. Whether it was energy or agriculture or environment, the hub looked very much like that. The gathering place was the International Trade Advisory Committee that worked with the government officials to make it happen.

That effort was successful, but it was focused on one target — that was the free trade agreement. After that, there was another manifestation of the same organization but it kind of went to sleep; it disappeared.

The lovely thing about Pacific NorthWest Economic Region is that, whether you know it or not, you replicated the model we had at one time, although it was nationwide. It achieved some great success because senior business people committed to it. You have the magic as well in your regional effort.

I think it is worthy. I have been knocking around in trade and investment questions for a long time, but I did not know much about PNWER and I am very pleased about it today. I think where you are now is inspirational.

I do not think we have time now, but I would like to know how you started. I know it was not a deputy premier or a bureaucrat. It involved much more than that, because you have an entire neighbourhood of senior people working together in a harmonious way. I need to know more about how you started that process, and then we can learn from that and try to transport it to other parts of the country.

The Chairman: I think we have it on the record, and certainly we will brief all senators on that. Some of us have been following this for some period of time. It is not new information. We will make it general knowledge to all the members of the committee. The information is quite simple. It is not complicated. It has become a nucleus, as Mr. Morrison said, of economic growth. It is a new engine of growth.

que vous aviez des idées formidables en marche. Il y avait une importante différence entre l'Est et l'Ouest. Ce qui ne signifie pas que l'Ontario est parfait ou que le Canada central a raison et tout ça, mais il y avait une différence marquée entre les deux.

Ce qui m'a frappé, ce sont le partenariat public-privé et le régional. Il me semble que ces choses sont essentielles. Lorsqu'on a un groupe compact qui peut travailler en harmonie, comme des voisins peut-être, on a une force plus efficace.

Ce graphique me rappelle une organisation que j'ai présidée pendant de nombreuses années, le comité consultatif sur le commerce extérieur, ici au Canada. Il a joué un rôle très important dans les discussions sur le libre-échange et l'ALENA entre le Canada et les États-Unis, et par la suite le Mexique. Nous avions une structure très semblable.

J'avais l'impression, et j'espère ne pas me tromper, qu'il n'y avait que des entreprises et qu'elles étaient concentrées de façon à avoir deux ou trois personnes de haut niveau. C'était des entreprises de haut niveau engagées à l'égard du processus. Qu'il s'agisse d'énergie, d'agriculture ou d'environnement, le noyau ressemblait beaucoup à cela. Le lieu de rencontre était le comité consultatif sur le commerce extérieur qui travaillait avec les fonctionnaires pour réussir.

Cet effort a été couronné de succès mais il visait un seul objectif — l'accord de libre-échange. Par la suite, il y a eu une autre manifestation de la même organisation mais elle s'est pour ainsi dire endormie; elle est disparue.

Ce qui est intéressant à propos de la Région économique du nord-ouest du Pacifique, c'est que peut-être sans le savoir vous avez copié le modèle que nous avons, quoiqu'à l'échelle nationale. Il a connu de grands succès parce que les gens d'affaires de haut niveau s'y sont engagés. La magie opère aussi dans vos efforts régionaux.

Je crois qu'il est louable. Je bourlingue depuis longtemps dans les affaires de commerce et d'investissement mais je ne connaissais pas beaucoup la RENOP et je suis content de ce que je vois aujourd'hui. Je crois que votre situation actuelle inspire confiance.

Je ne crois pas que nous ayons le temps maintenant mais j'aimerais savoir comment vous avez commencé. Je sais que ce n'était pas un vice-premier ministre ou un bureaucrate. C'était beaucoup plus de cela, parce que vous avez toute une collectivité de personnes de haut niveau travaillant en harmonie. J'aimerais en savoir davantage sur vos débuts, et par la suite nous pourrions tirer des leçons que nous tenterons d'appliquer dans d'autres régions du pays.

Le président : Je crois que nous l'avons au compte rendu, et nous en informerons certainement tous les sénateurs. Certains d'entre nous suivent ce dossier depuis un certain temps déjà. L'information n'est pas nouvelle. Nous la diffuserons à tous les membres du comité. L'information est très simple. Elle n'est pas compliquée. C'est devenu un noyau, comme l'a dit M. Morrison, de croissance économique. C'est un nouveau moteur de croissance.

Senator Eyton: It is exciting.

The Chairman: It is. Let me tell you what the pressing issue is from my perspective. We have learned this from your testimony. We have these mega ships that cannot dock in either Boston or New York to service the American marketplace. To bring down the cost of goods, we have the new container ships that cannot fit Boston and cannot fit New York, but, guess what, you know and we know, Mr. Kymlicka, and we have heard this before, that they can fit comfortably in Halifax. That is the good news. The bad news is getting the goods off and into the marketplace, looking at the tangle of the infrastructure. We do not have a good north-south road or railway track, or a good east-west road or railway track. How do we deal with the infrastructure problem as it relates to both sides of the border in order to get those new goods, those cost efficient goods, into the heartland of Canada and the United States? How do we do that? What is the tipping point?

Mr. Kymlicka: In terms of rail into the continental interior, I would argue in fact that we have a very effective corridor with CN.

Senator Meighen: Right.

Mr. Kymlicka: In terms of the east-west trucking corridor, I think that the Americans are committed to building that, and there is strong support. I should emphasize that there is probably stronger support for the Atlantica concept in northern New England than perhaps in the Maritimes. There are some very strong proponents of it.

The Chairman: The American transportation policy has money dedicated for this grid that would cover roadways in Canada, provided they connect with roadways in the United States. Is that true?

Mr. Morrison: Only up to 60 kilometres.

The Chairman: But there are millions of dollars sitting there waiting for provincial agreements to plug into that American money. Is that so?

Mr. Morrison: There is some available, but it is probably spoken for about a hundred times.

Mr. Kymlicka: I am quite confident that the east-west corridor will be built, and there is also strong lobby pressure for increasing the capacity of the north-south corridor, the interstates to service Boston and New York. The I-95 will be a challenge. It would be nice to be able to ship more directly into Boston. I am not sure of the future of that.

I hold out great hope for short sea shipping from Halifax into the continental interior through Montreal and the Seaway. We have a couple of problems, one I mentioned in the paper being the 25 per cent tariff. There are a few other differences. In Europe, short sea shipping is supported by differential lift rates between ocean-going vessels and short-sea vessels. I have heard several people comment that that is one of the key economic drivers for short sea shipping. We can make it work for us here.

Le sénateur Eyton : C'est emballant.

Le président : En effet. Permettez-moi de vous dire ce qui constitue à mon avis la question urgente. Nous avons appris cela d'après vos témoignages. Nous avons ces méganavires qui ne peuvent accoster ni à Boston, ni à New York pour desservir le marché américain. Pour abaisser le coût des produits, nous avons de nouveaux porte-conteneurs que ne peuvent accueillir ni Boston ni New York, mais, devinez quoi, vous et moi le savons, monsieur Kymlicka, et nous l'avons déjà entendu, Halifax peut facilement les accueillir. Ça, c'est la bonne nouvelle. La mauvaise nouvelle, c'est qu'il faut décharger les marchandises et les acheminer sur le marché, et l'infrastructure est un enchevêtrement. Nous n'avons pas une bonne route ou une bonne voie ferrée nord-sud, ni une bonne route ou une bonne voie ferrée est-ouest. Comment peut-on régler le problème de l'infrastructure des deux côtés de la frontière pour acheminer ces nouveaux produits, ces biens économiques, au coeur du Canada et des États-Unis? Comment faut-il faire? Jusqu'où peut-on aller?

M. Kymlicka : En ce qui concerne la voie ferrée vers l'intérieur du continent, je dirais en fait que nous avons un couloir très efficace desservi par le CN.

Le sénateur Meighen : C'est exact.

M. Kymlicka : En ce qui concerne le couloir routier est-ouest, je crois que les Américains se sont engagés à le construire, et il y a un solide appui. Je soulignerais que l'appui au concept d'Atlantica est probablement plus solide en Nouvelle-Angleterre que dans les Maritimes. Il y a de très puissants promoteurs de ce projet.

Le président : La politique américaine sur les transports prévoit des fonds pour ce réseau qui engloberaient des routes au Canada, à la condition qu'elles soient reliées à des routes aux États-Unis. Est-ce exact?

M. Morrison : Jusqu'à 60 kilomètres seulement.

Le président : Mais des millions de dollars dorment là dans l'attente d'accords provinciaux qui permettraient d'avoir accès à ces fonds américains. Est-ce exact?

M. Morrison : Il y en a mais ils ont probablement été réservés une centaine de fois.

M. Kymlicka : J'ai très bon espoir que le couloir est-ouest sera construit, et d'importantes pressions sont exercées en vue d'accroître la capacité du couloir nord-sud, les autoroutes pour desservir Boston et New York. La route I-95 sera tout un défi. Ce serait bien de pouvoir livrer directement à Boston. J'ai des doutes à ce sujet.

Je garde espoir en ce qui concerne le transport maritime à courte distance d'Halifax au centre du continent via Montréal et la voie maritime. Nous avons quelques problèmes, notamment le tarif de 25 p. 100 dont j'ai parlé dans le document. Il y a quelques autres différences. En Europe, le transport maritime à courte distance jouit de taux différents de ceux appliqués aux navires océaniques. J'ai entendu plusieurs personnes dire que c'est là un des moteurs économiques du transport à courte distance. Nous pouvons nous en servir ici.

In terms of rail going north-south, I am not optimistic. There does not seem to be very much appetite in the United States for trying to change the current situation. In terms of upgrading tier two rail, there are huge capital problems. The weight of railcars has increased, and the short track operators just do not have the money to increase the road beds. They do not have the ability to increase the size of tunnels to deal with double stacked containers. There is a variety of problems, which means that secondary routes from Moncton through to Montreal probably are not feasible in at least the medium term.

I wish I had better news on that one, but I would argue that we do have an effective rail system.

The Chairman: What about the double containers?

Mr. Kymlicka: CN track from Halifax through Montreal and down is double stacked all the way. It is an excellent route, all the way to Chicago.

Senator Moore: Can you explain, Mr. Kymlicka, with regard to the I-95, why you are not hopeful? This enters Canada where, Mr. Morrison?

Mr. Morrison: It is Maine. I was going to say that the way in which the U.S. funds all transportation is through the gas tax, but the gas tax fund is diminishing with higher gas prices, and the costs are sky-rocketing. To maintain current congestion, in the next five years, they predict the U.S. will be \$1 trillion in the hole through the highway trust fund. Our system in the U.S. is broken, and it will be very difficult to fix and to add major roadways, which we must do.

Senator Moore: The I-95 is there; so is the problem one of connecting to it from the Canadian side?

Mr. Kymlicka: No, we are doing that okay. There are a couple of problems. First of all, Maine in and of itself is a problem. There is a strong lobby within Maine against raising load limits and expanding the interstate, so we have a political problem.

The Chairman: That is just in Maine. It is not the same in Connecticut.

Mr. Kymlicka: Then as you go further into New England, there are other priorities. If you look at the survey of the conditions of roads and bridges in the United States, southern New England is one of the worst spots in the United States. They are more fixated on fixing what is there rather than extending the capacity up north. As Mr. Morrison says, there is diminishing money to do that.

The Chairman: We are drawing to a close. May I ask the two of you to give your dream list of two or three things you think this committee should recommend to accelerate the process of greater cooperation and to develop what we do not have in Canada? We do not have free trade in Canada. We do not have a free trade

En ce qui concerne les voies ferrées nord-sud, je ne suis pas optimiste. Il semble y avoir très peu de volonté aux États-Unis de changer la situation actuelle. En ce qui concerne la mise à niveau des voies de deuxième catégorie, il y a d'énormes problèmes. Le poids des wagons a augmenté, et les exploitants des voies sur courte distance n'ont tout simplement pas d'argent pour élargir les plateformes. Ils ne sont pas en mesure d'augmenter la taille des tunnels pour permettre le passage des conteneurs superposés. Il y a tout un éventail de problèmes, ce qui signifie que les routes secondaires de Moncton à Montréal ne peuvent se faire même à moyen terme.

J'aimerais bien avoir de meilleures nouvelles à ce sujet, mais je dirais que nous avons en effet un réseau ferroviaire efficace.

Le président : Qu'en est-il des conteneurs superposés?

M. Kymlicka : La voie du CN d'Halifax à Montréal et au-delà est à double hauteur sur toute sa longueur. C'est une excellente route jusqu'à Chicago.

Le sénateur Moore : Pouvez-vous expliquer, monsieur Kymlicka, en ce qui concerne la route I-95, pourquoi vous n'êtes pas optimiste? Où entre-t-elle au Canada, monsieur Morrison?

M. Morrison : C'est le Maine. J'allais dire que les États-Unis financent tout le transport par le biais de la taxe sur l'essence mais le fonds de la taxe sur l'essence diminue en raison de l'augmentation du prix de l'essence, et les coûts montent en flèche. Pour maintenir la congestion actuelle, au cours des cinq prochaines années, il est estimé que les États-Unis auront un déficit d'un milliard de dollars avec le fonds des autoroutes. Notre système aux États-Unis est en panne, et il sera très difficile de le réparer et d'y ajouter des routes principales, ce que nous devons faire.

Le sénateur Moore : La route I-95 est là; alors le problème consiste-t-il à s'y relier depuis le côté canadien?

M. Kymlicka : Non, nous pouvons le faire. Il y a quelques problèmes. D'abord, le Maine en soit est un problème. Il y a un fort lobby dans le Maine contre l'augmentation des limites de charge et l'expansion de l'autoroute, alors nous avons un problème politique.

Le président : Ce n'est que dans le Maine. Ce n'est pas la même chose dans le Connecticut.

M. Kymlicka : Ensuite lorsqu'on avance dans la Nouvelle-Angleterre, il y a d'autres priorités. Si vous regardez l'enquête sur la condition des routes et des ponts aux États-Unis, vous verrez que la Nouvelle-Angleterre est l'un des pires endroits aux États-Unis. Ils sont davantage déterminés à réparer ce qui existe qu'à accroître la capacité au nord. Comme le dit M. Morrison, il y a de moins en moins d'argent pour le faire.

Le président : La fin approche. Puis-je vous demander à tous les deux de nous donner deux ou trois exemples de ce que vous souhaiteriez que le comité recommande pour accélérer le processus de coopération et mettre en place ce qui nous manque au Canada? Nous n'avons pas de libre-échange au Canada. Nous

zone in Canada. We fight about free trade with the United States but, quite frankly, when we look at all the barriers, we do not have free trade in Canada.

The question is, if you had three wishes, Mr. Morrison, the American side, and Mr. Kymlicka, from the Canadian side, what are the three things you would tell us that we should promote?

Mr. Morrison: You have a great opportunity with Alberta and B.C. booming, and the fact that they have already started and made this agreement. You should really push that as a model.

The Chairman: You are referring to the labour mobility agreement.

Mr. Morrison: Developing that was a great process. There is no end in sight for the prosperity of Western Canada. There are huge issues. Just to begin to realize that the trend is to have regional economies is important. You cannot just think in terms of a nation state. It is happening all over the world. We cannot be too parochial. We have to get the bigger picture. Both of our examples are moving in that direction. Anything we can do to help put pressure on provinces, at least in our region, will be a help.

The Chairman: Hang around. Give us a hand. Get some provincial premiers here, or their economic counterparts. Mr. Kymlicka, may we have your wish list?

Mr. Kymlicka: I would applaud the committee and urge them to strongly continue the focus on productivity. Numerous studies show that these barriers reduce productivity and growth, and they emphasize that it is in the national interest, in fact in the continental interest, that we resolve these things.

I agree completely with Mr. Morrison that we should find, and try to propagate, successes like the Alberta-B.C. agreement and the organizational and governance structure that the Pacific NorthWest Economic Region has.

We have only scratched the surface on this with the names. If one could make a tie between these barriers and some regional redistribution schemes — for example, the regional EI and equalization, are we in essence propagating these barriers by bailing them out? I have a strong suspicion that we are.

Senator Moore: Why?

Mr. Kymlicka: There is some good data to support that. We need to flesh it out a bit, but I think there is. I guess those would be my three wishes.

Senator Meighen: You made reference to the fact that the committee has not been successful in attracting provincial premiers or others, Mr. Chairman.

n'avons pas de zone de libre-échange au Canada. Nous nous disputons avec les États-Unis sur des questions de libre-échange mais très franchement, quand on regarde tous les obstacles, on voit que nous n'avons pas de libre-échange au Canada.

Si vous aviez trois vœux à formuler, monsieur Morrison, du côté américain, et monsieur Kymlicka, du côté canadien, quelles sont les trois choses que vous nous diriez qu'il faut promouvoir?

M. Morrison : L'essor de l'Alberta et de la Colombie-Britannique est formidable, tout comme l'est le fait qu'ils ont déjà commencé et conclut cette entente. Vous devriez vraiment mettre de l'avant ce modèle.

Le président : Vous faites référence à l'entente sur la mobilité de la main-d'oeuvre.

M. Morrison : La mise en place de ce processus est formidable. Il n'y a aucune fin en vue pour la prospérité de l'Ouest canadien. Il y a d'énormes enjeux. Le simple fait de réaliser que la tendance est aux économies régionales est important. On ne peut tout ramener à l'État-nation. Cela se produit partout dans le monde. Il ne faut pas être trop borné. Il faut voir grand. Nos deux exemples vont dans cette direction. Tout ce que nous pouvons faire pour mettre la pression sur les provinces, du moins dans notre région, aidera.

Le président : Restez avec nous. Donnez-nous un coup de main. Faites venir des premiers ministres provinciaux ici, ou leurs homologues en économie. Monsieur Kymlicka, pouvons-nous connaître vos souhaits?

M. Kymlicka : Je félicite le comité et le presse de continuer à mettre l'accent sur la productivité. De nombreuses études montrent que ces obstacles réduisent la productivité et la croissance, et elles soulignent qu'il est dans l'intérêt national, en fait dans l'intérêt continental, de régler ces questions.

Je suis tout à fait d'accord avec M. Morrison pour dire que nous devrions trouver et tenter de propager les réussites comme l'accord Alberta-Colombie-Britannique et la structure organisationnelle et de gouvernance qu'a la Région économique du nord-ouest du Pacifique.

Nous n'avons qu'effleuré le sujet avec des noms. Si l'on pouvait établir un lien entre ces obstacles et certains programmes de redistribution régionaux — par exemple l'AE et la péréquation, contribuons-nous au fond à perpétuer ces obstacles en tirant les gens d'affaire? Je soupçonne vraiment que c'est le cas.

Le sénateur Moore : Pourquoi?

M. Kymlicka : Il y a de bonnes données pour l'étayer. Il nous faut étoffer un peu mais je crois qu'il y en a. Je crois que ce serait là mes trois vœux.

Le sénateur Meighen : Vous avez fait référence au fait que le comité n'a pas pu attirer les premiers ministres provinciaux ou d'autres personnes, monsieur le président.

The Chairman: We have invited the provincial premiers and the federation of premiers to come. We are receiving written texts, but we really want to get at the “political will” question, as to why things have not happened.

Senator Meighen: Have we given up?

The Chairman: No, we will keep urging them by television and by public opinion. We will use our political wiles to try to convince them to come. We hope to get the two federal ministers responsible. Maybe they can give us some insight as to why there has not been the political will — in previous governments as well as in this government — to move this agenda forward. We will try to find that out in a bipartisan way.

I thank you both. I can only say to you, keep tuned, keep doing your job. We will help you all we can.

The committee adjourned.

Le président : Nous avons invité les premiers ministres provinciaux et la fédération des premiers ministres. Nous recevons des textes mais nous voulons vraiment aborder la question de la volonté politique pour savoir pourquoi les choses ne se sont pas produites.

Le sénateur Meighen : Avons-nous abandonné?

Le président : Non, nous allons continuer de les presser par le biais de la télévision et de l’opinion publique. Nous utiliserons nos ruses politiques pour les convaincre de venir. Nous espérons avoir les deux ministres fédéraux responsables. Ils pourront peut-être nous dire pourquoi il n’y a pas de volonté politique — de la part des gouvernements précédents et du présent gouvernement — pour faire avancer ce dossier. Nous tenterons de savoir cela d’une façon bipartisane.

Je vous remercie tous les deux. Je ne peux que vous dire de demeurer à l’écoute, de continuer à faire votre travail. Nous vous aiderons autant que nous le pourrons.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Wednesday, October 4, 2006

Statistics Canada:

Michel Girard, Director.

Industry Canada:

Ron Parker, Visiting Senior Assistant Deputy Minister;

Philip Morrison, Senior Analyst, Internal Trade.

Canadian Council of Chief Executives:

David Stewart-Patterson, Executive Vice-President.

Certified General Accountants' Association of Canada:

Carole Presseault, Vice-President.

Wednesday, October 18, 2006

Atlantic Institute for Market Studies:

Stephen Kymlicka, Senior Policy Analyst.

Pacific NorthWest Economic Region:

Matt Morrison, Executive Director.

TÉMOINS

Le mercredi 4 octobre 2006

Statistique Canada :

Michel Girard, directeur.

Industrie Canada :

Ron Parker, sous-ministre adjoint principal invité;

Philip Morrison, analyste principal, Commerce intérieur.

Conseil canadien des chefs d'entreprises :

David Stewart-Patterson, vice-président exécutif.

Association des comptables généraux accrédités du Canada :

Carole Presseault, vice-présidente.

Le mercredi 18 octobre 2006

Atlantic Institute for Market Studies :

Stephen Kymlicka, analyste principal de la politique.

Région économique du Nord-Ouest du Pacifique :

Matt Morrison, directeur exécutif.