

Mémoire omnibus en trois parties adressé au Comité permanent de la Chambre des communes sur le budget fédéral de 2015

1) Initiative fédérale pour activer la stratégie d'une vision nationale d'autonomie en énergie (la stratégie).

RÉSUMÉ

- Lancer l'initiative législative fédérale nécessaire pour établir la stratégie en vue d'un fédéralisme renouvelé avec la participation démocratique de citoyens informés.
- Structurer le modèle P3 de partenariat secteur privé-gouvernement (le partenariat) pour faciliter la collaboration de tous les acteurs concernés par le projet Northern Gateway de façon à mieux assurer la mise en œuvre des 209 conditions de l'organisme de réglementation (englobant les cinq exigences du gouvernement de la Colombie-Britannique) et les préoccupations pertinentes figurant dans le rapport de l'ONU sur les conditions de vie des Autochtones.
- Que le gouvernement fédéral établisse l'environnement réglementaire le plus rigoureux possible sur l'utilisation des voies maritimes et terrestres, qu'il assure sa stricte application sous compétence fédérale, et qu'il assume la responsabilité première en cas de dégâts causés par un déversement de pétrole pour assurer le nettoyage et la restauration de l'environnement dans le cadre du partenariat.
- Fourniture de fonds d'infrastructure fédéraux pour aider les gouvernements locaux à créer les installations nécessaires pour permettre une économie des ports côtiers en Colombie-Britannique pour l'expédition par des terminaux accueillant des navires pétroliers.
- Un programme exhaustif d'éducation et d'apprentissage pour attirer et former du personnel (surtout des résidents de la Colombie-Britannique) afin de fournir la main-d'œuvre et les compétences nécessaires pour mettre en œuvre la stratégie.

PROBLÈME

Le besoin pressant pour le Parlement du Canada de formuler et de communiquer à tous les Canadiens une politique nationale d'autosuffisance en énergie, avec une stratégie capable de mobiliser le cœur, l'esprit et les talents de tous les citoyens. Ce processus de participation démocratique est crucial pour mobiliser l'énergie d'un peuple plein de ressources et pour coopter les meilleures données scientifiques canadiennes afin de prospecter, de mettre en valeur et de mettre en marché les ressources naturelles du Canada par la distribution au moyen d'un réseau de pipelines d'avant-garde d'ampleur nationale reliant les installations portuaires.

Le Canada, comme l'économie résurgente de la Fédération russe, peut devenir autosuffisant en énergie et acquérir le statut de superpuissance énergétique par un fédéralisme renouvelé fondé sur une participation complète de sa population (notamment dans les collectivités traditionnelles isolées et fondées sur l'économie de subsistance de la Colombie-Britannique). Cet esprit de fédéralisme renouvelé est nécessaire aujourd'hui pour surmonter les craintes injustifiées concernant le progrès économique du pays en donnant une éducation et une formation optimistes et claires, fondées sur l'éthique du travail, afin d'assurer que l'habitat humain subsiste au sein de l'environnement naturel pour les générations futures.

Le problème du sentiment de PEUR engendré par l'inconnu doit être remplacé par une appréciation fondée sur la confiance et sur la réalisation coopérative de la nouvelle réalité de superpuissance canadienne prospère grâce à l'énergie, sur la base d'une économie et d'une technologie solides.

CONTEXTE

Le gouvernement fédéral est légalement tenu de rendre sa décision sur le projet Northern Gateway dans le sillage du rapport de l'examen exhaustif du projet publié par l'Office national de l'énergie (ONE) en décembre 2013, qui a débouché sur une approbation du projet par l'ONE sous réserve de 209 conditions. Toutefois, même si Ottawa donne le feu vert au projet, d'aucuns craignent toujours qu'il ne soit pas réalisé. Dans ce contexte, le premier ministre a déclaré que ce sont les forces économiques et les meilleures données scientifiques, et non pas des enjeux politiques, qui détermineront en fin de compte si le projet est construit ou non. Il est donc nécessaire de s'assurer que ce projet concorde avec l'intérêt national de façon à ce qu'il ne soit pas indûment retardé a) par des consultations interminables comme lors du débat sur le pipeline de la vallée du Mackenzie ou b) par des campagnes alarmistes d'intérêts acquis sur le « risque d'un déversement à la Exxon Valdez » (bien qu'il soit établi que le facteur de risque d'assurance soit actuellement négligeable sur la base de l'expérience de la norvégienne Statoil et du bilan de sécurité du trafic de navires pétroliers au large de l'État de Washington). À cet égard, il est désormais évident que le gouvernement fédéral se doit d'établir une « zone de confort » pour les Canadiens au moyen d'une déclaration « d'intérêt national » disposant que 1) le projet Northern Gateway fera partie intégrante du réseau de pipelines pancanadien et 2) sera géré par Enbridge en qualité de partenaire clés en main d'un partenariat P3 secteur privé-gouvernement. Ce partenariat P3 sera composé du gouvernement du Canada (assumant le risque du transport maritime et pipelinier) et les gouvernements de l'Alberta et de la Colombie-Britannique œuvrant en collaboration sur le terrain avec les peuples autochtones géographiquement concernés.

Le concept de partenariat P3 pour le projet Northern Gateway fournit la structure de gouvernance et réunit toutes les parties commerciales pertinentes, positionnées pour s'assurer que les 209 préconditions de l'organisme de réglementation sont pleinement respectées (intégrant les cinq exigences du gouvernement de la Colombie-Britannique). Il y a toutefois certaines réalités politiques à prendre en considération en Colombie-Britannique car, même si le public provincial peut accepter que l'oléoduc est la technologie de transport moderne la meilleure et la plus sûre, il est moins à l'aise avec la perspective d'un accroissement du trafic de navires pétroliers au large des côtes de la province car il a le sentiment de manquer d'informations techniques et il voudrait obtenir certaines assurances fiables.

FAITS : Le pipeline Northern Gateway est conçu pour pouvoir transporter 525 000 barils par jour de pétrole brut de l'Alberta à travers la Colombie-Britannique, ce qui exigera un trafic de 220 navires pétroliers par an à l'entrée et à la sortie du chenal marin de Douglas pour s'approvisionner à un nouveau terminal à Kitimat. Toutefois, même si le projet Northern Gateway va de l'avant comme prévu, ainsi que l'expansion envisagée par Kinder Morgan, la Colombie-Britannique ne verra encore passer que 60 % environ du trafic annuel de navires pétroliers qui passent actuellement au large de l'État de Washington. Et pourtant, l'État de Washington a un bilan exceptionnellement positif lorsqu'il s'agit du transport sécuritaire de pétrole à l'entrée et à la sortie de ses ports, et ce, tout en appliquant des règlements sur la sécurité du transport maritime qui ne sont pas aussi rigoureux que ceux qu'Ottawa à l'intention de mettre en place pour le transport de pétrole le long de la côte Ouest de la Colombie-Britannique.

Un autre obstacle politique que le projet Northern Gateway devra surmonter émane d'une critique du récent rapport de l'ONU indiquant que « **les pipelines mettent la paix sociale en danger** » [car] les conditions de vie « bouleversantes » dans les collectivités autochtones « ne concordent pas avec l'abondance des ressources naturelles du Canada » [traduction], l'auteur disant notamment que le projet Northern Gateway suscite des controverses dans les collectivités autochtones malgré l'appui du gouvernement. Le Rapporteur spécial a ensuite ajouté que « les représentants autochtones l'ont ensuite informé d'un certain nombre de projets de développement envisagés ou mis en œuvre qui posent à leur avis de grands risques pour leurs collectivités et au sujet desquels ils estiment que leurs préoccupations n'ont pas été adéquatement entendues ou prises en compte »; « dans beaucoup de cas, il est prévu que les ressources seront extraites et mises en valeur par des intérêts non autochtones »; et, en conclusion, « bien que les peuples autochtones aient potentiellement beaucoup à gagner de la mise en valeur des ressources de leurs territoires, ils sont aussi confrontés aux risques les plus élevés pour leur santé, leur économie et leur identité culturelle par la dégradation environnementale correspondante ». Il a finalement ajouté que les efforts de nombreuses premières nations pour protéger leurs territoires et leurs « intérêts à long terme » vont à l'encontre non seulement des efforts des grandes entreprises mais aussi « de l'appui des gouvernement fédéral et provincial ».

SOLUTION

Le projet Northern Gateway, le projet d'expansion des ports en Colombie-Britannique et la sécurité maritime sont collectivement des questions d'intérêt national pour les Canadiens et leur Parlement et devraient donc être regroupés dans un mécanisme soumis à une supervision parlementaire. Cette proposition de création d'un partenariat P3 gouvernement-secteur privé avec Enbridge comme maître d'œuvre assurera la transparence et la redevabilité nécessaire de cette entreprise, alors que la participation des gouvernements provinciaux de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, avec leurs Premières Nations locales, assurera le respect des meilleurs intérêts démocratiques des peuples. La meilleure manière de répondre aux préoccupations particulières des collectivités autochtones touchées par Northern Gateway sera qu'elles participent pleinement à la solution P3 proposée.

2) Abolir le régime de gestion de l'offre des produits laitiers, du poulet et des œufs, et affirmer l'engagement entrepreneurial du Canada de maintenir des marchés libres nationalement et internationalement.

RÉSUMÉ

- Remplacer le régime actuel de gestion de l'offre par un marché libre pour les produits laitiers, le poulet et les œufs, dans l'intérêt à la fois des agriculteurs et des consommateurs du Canada.
- Abolir le système d'achat et de vente de quotas laitiers qui concentre le contrôle de l'industrie laitière canadienne dans les mains de propriétaires monopolistiques au moyen d'un système de gestion de l'offre qui a sensiblement réduit le nombre de producteurs laitiers du Canada et empêché de nouveaux producteurs d'entrer sur le marché.
- Renforcer la position de négociation d'accords de libre-échange du Canada dans l'économie du village global.

PROBLÈME

Sous le régime de gestion de l'offre du Canada, Ottawa permet la fixation arbitraire des prix tout en imposant des tarifs de douane pouvant atteindre 300 % pour bloquer les importations. À cause de ce régime, le Canada est marginalisé dans ses négociations internationales de libre-échange et le consommateur canadien assume le fardeau de devoir préserver un marché monopolistique qui accroît le coût de la vie.

Puisque le Canada et les Canadiens ne tirent aucun avantage du régime de gestion de l'offre, celui-ci devrait être aboli progressivement sur une période de sept ans pour permettre au groupe de propriétaires monopolistiques d'être adéquatement indemnisés par la Couronne pour l'investissement qu'ils ont fait dans ce régime, après quoi le Canada et le consommateur canadien seront libérés et pourront jouir des bienfaits d'un marché libre au sein de l'économie du village global.

CONTEXTE

Dans un rapport de 2013 intitulé *Sticker Shock: The Causes and Consequences of the Canada-U.S. Price Differential*, l'institut C.D. Howe constatait qu'un vaste différentiel des prix de gros est apparu dans les années 2000, exacerbé par la montée du dollar canadien. En 2002, un panier de biens typiques achetés par les consommateurs coûtait 22 % de moins au Canada qu'aux États-Unis – tendance qui était la norme entre le milieu des années 1990 et le début des années 2000. En 2012, la tendance s'était renversée et le même panier coûtait 27 % de plus au Canada.

Un renversement de tendance encore plus marqué a touché les prix de l'alimentation, qui étaient devenus 57 % plus chers au Canada en 2012 alors qu'ils coûtaient 9 % de moins 10 ans avant. C'est toutefois pour le lait, les œufs et le fromage – des produits régis par la gestion de l'offre – que le différentiel de prix a été le plus énorme, soit 76 % en 2012. Et la différence de prix entre le Canada et les États-Unis a été plus forte pour ces produits que pour les autres produits alimentaires durant la décennie.

Dans une lettre adressée récemment au ministre de l'Industrie, James Moore, les dirigeants de neuf organisations imploraient Ottawa de « ne pas intervenir dans la fixation des prix », et ils signalaient que les politiques du gouvernement fédéral contribuent à accroître l'écart entre les deux pays à cause de choses telles que des règlements désuets. « Il est crucial de noter que le gouvernement joue un rôle essentiel dans les prix de détail que payent les consommateurs au Canada. »

SOLUTION

Abolition immédiate du régime actuel de gestion de l'offre en s'inspirant du précédent établi avec succès par le gouvernement australien, pour obtenir l'adhésion de tous les gouvernements provinciaux, dans le but de :

- racheter à sa juste valeur marchande actuelle, sur une période de sept ans, l'investissement fait dans le régime par le groupe des propriétaires monopolistiques;
- stabiliser le marché des produits laitiers, du poulet et des œufs sur la période de sept ans aux prix du marché actuels.

3) Que le gouvernement fédéral mette sur pied une agence fédérale-provinciale afin de mettre en œuvre pour les médicaments sur ordonnance un régime d'assurance universel qui viendra compléter le régime d'assurance-santé universel

RÉSUMÉ

- Les Canadiens payent chaque année 30 milliards de dollars pour leurs médicaments sur ordonnance, ce qui est deux fois la somme par habitant payée au Royaume-Uni ou aux Pays-Bas.
- Les Canadiens ont la pire assurance de médicaments sur ordonnance de tous les pays industrialisés.
- Il n'existe aucune norme nationale commune pour les médicaments sur ordonnance dans les régimes provinciaux actuels.
- Les médicaments prescrits par les médecins sont efficaces mais 10 % des Canadiens disent ne pas pouvoir les payer.
- Les médicaments sur ordonnance sont la partie la plus couramment utilisée du système de santé canadien, par trois personnes sur quatre, et neuf personnes âgées sur dix.
- Sans l'avantage de l'achat en gros des médicaments sur ordonnance, les Canadiens payent 13,60 \$ pour un médicament breveté dont la version générique ne coûte que 3,40 \$, alors qu'un Néo-Zélandais, qui bénéficie des achats de gros et d'un régime d'assurance-médicaments universel, ne paye que 1 \$.

PROBLÈME

Chaque pays industrialisé disposant d'un régime d'assurance-santé universel s'est doté aussi d'un régime universel d'assurance-médicaments, sauf le Canada.

Dans un rapport de 2013 intitulé *Rethinking Pharmacare in Canada*, l'institut C.D. Howe recense 13 entités gouvernementales et 280 assureurs privés qui achètent des médicaments sur ordonnance dans le cadre d'arrangements séparés, ce qui profite aux compagnies pharmaceutiques. En outre, les assureurs privés payent le double pour les mêmes médicaments et facturent en plus des « frais administratifs » de 20 % au consommateur. Le régime de soins de santé canadien a été conçu pour protéger les citoyens contre le risque de coûts catastrophiques en cas de maladie, mais bon nombre d'entre eux (notamment les personnes âgées tributaires d'un revenu fixe) sont exposés à la hausse catastrophique du coût des nouveaux médicaments sur ordonnance ou sont obligés d'accepter la maladie et l'hospitalisation dans le cadre du régime d'assurance-santé universel.

SOLUTION

Afin de protéger les Canadiens contre le risque d'être écrasés par la hausse du coût des médicaments sur ordonnance, le gouvernement fédéral doit prendre l'initiative de mettre sur pied un organisme fédéral-provincial d'achat de médicaments, qui négociera des achats de médicaments en gros avec les compagnies pharmaceutiques dans le cadre d'un processus d'appel d'offres ouvert et transparent.