



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des finances

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 020

Le lundi 2 février 2026

Présidente : Karina Gould



Comité permanent des finances

Le lundi 2 février 2026

• (1715)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Karina Gould (Burlington, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la réunion n° 20 du Comité permanent des finances de la Chambre des communes.

Je suis très heureuse d'accueillir le ministre Steve MacKinnon au comité des finances, ainsi que ses deux collaborateurs, M. Arun Thangaraj, sous-ministre, et M. Vincent Robitaille, sous-ministre adjoint associé aux programmes.

Merci infiniment d'être des nôtres.

Sans plus tarder, monsieur le ministre, je vous cède la parole.

Merci.

[Français]

L'hon. Steven MacKinnon (ministre des Transports): Merci, madame la présidente.

Je remercie également les membres du Comité de me donner l'occasion d'être ici aujourd'hui pour m'exprimer au sujet de la nouvelle Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse prévue dans le projet de loi C-15, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 4 novembre 2025.

Aujourd'hui, le Canada est confronté à des menaces extraordinaires pour son économie et pour sa qualité de vie. Le premier ministre a été très clair en qualifiant le moment que nous vivons actuellement: il s'agit d'une rupture. Nous avons besoin d'une approche « Équipe Canada » pour protéger notre économie dès maintenant et nous positionner en vue d'un avenir marqué par un ordre mondial profondément transformé.

[Traduction]

Pour que le Canada demeure concurrentiel dans le contexte de la mutation structurelle de l'économie mondiale, nous devons bâtir des projets ambitieux d'intérêt national comparables à ceux qui ont façonné le pays et qui ont procuré à des générations de Canadiens la prospérité et des possibilités économiques. À l'instar des autres projets d'intérêt national qui ont vu le jour au cours de notre histoire, tels que la Voie maritime du Saint-Laurent et le pont de la Confédération, le réseau ferroviaire à grande vitesse témoignera de la grandeur et du potentiel de l'innovation et de l'ingéniosité canadiennes et de la société canadienne dans son ensemble.

Il faut voir le train à grande vitesse comme le début d'une transformation. En plus de connecter 18 millions de Canadiens en Ontario et au Québec, ce projet générationnel va créer plus de 50 000 emplois, injecter 35 milliards de dollars dans l'économie et accroître la productivité au pays. Il atténuera aussi la congestion

dans les voies partagées, ce qui rendra le transport des marchandises plus efficace et permettra aux marchandises canadiennes d'atteindre les marchés de façon plus rapide et plus fiable.

Au titre des principes de la politique d'achat au Canada, le train à grande vitesse pourrait utiliser des centaines de milliers de tonnes d'acier, de bois d'œuvre et de béton canadiens et employer des entreprises et des entrepreneurs issus des localités se trouvant le long du tracé et un peu partout au pays, notamment dans les régions et les communautés rurales situées entre Québec et Toronto. Peu de projets d'infrastructures dans l'histoire canadienne ont généré une demande industrielle de cette ampleur. Les retombées économiques seront énormes pour les Canadiens, qui verront leur temps de déplacement entre les grandes villes du corridor réduit de moitié. Le projet créera des emplois bien rémunérés pour les travailleurs qualifiés et des contrats lucratifs pour les entreprises. Il protégera l'environnement grâce à une réduction des émissions équivalente au retrait de 100 000 automobiles de la circulation. Le Canada se comparera aux autres pays du G7 en se dotant d'un réseau ferroviaire à grande vitesse digne d'une économie mondiale de premier plan.

Toutefois, rien ne se concrétisera sans l'adoption de la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse, qui est le fruit de notre collaboration avec les provinces du Québec et de l'Ontario. Les mesures prévues dans cette loi s'inspirent directement des lois sur les infrastructures efficaces et bien établies de ces deux provinces, telles que la Loi de 2020 sur la construction plus rapide de transport en commun de l'Ontario et la Loi concernant l'expropriation du Québec. Le Canada s'aligne par conséquent sur ces lois.

La loi fédérale prévoit des mesures qui concordent avec celles des provinces afin de réduire les formalités administratives, de rendre le régime réglementaire plus clair et plus stable et d'éliminer les processus coûteux et redondants. Elle aide à éviter les retards, à établir des échéanciers de projets prévisibles et à accroître l'efficacité des projets. Elle facilite la tenue de consultations et les communications efficaces et en temps opportun avec les propriétaires fonciers. Elle garantit la réalisation d'évaluations d'impact et d'évaluations environnementales pour chaque tronçon du projet. Enfin, elle inscrit la Loi sur les langues officielles dans les opérations du réseau ferroviaire à grande vitesse.

La loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse réaffirme également que le maintien d'une relation respectueuse et authentique entre la Couronne et les peuples autochtones est fondamental pour la progression vers la réconciliation et la réalisation complète de ce projet.

• (1720)

[Français]

Cet engagement comprend une mobilisation et des consultations précoces, importantes et continues, tout en affirmant que les connaissances autochtones partagées à titre confidentiel seront protégées.

Puisqu'il s'agit du plus important et du plus complexe projet d'infrastructure d'une génération, les consultations avec les communautés locales et les acteurs des divers milieux sont essentielles.

La première série de consultations menées par Alto a déjà commencé dans les communautés situées le long du tracé, et plus de 26 000 personnes ont transmis leurs commentaires par l'intermédiaire du portail en ligne. Les consultations se poursuivront et constitueront un élément clé du processus d'évaluation d'impact rendu possible par cette loi.

Le projet vise à avoir le moins d'incidences possible sur les propriétaires fonciers individuels, tout en reconnaissant les réalités liées à la construction d'un réseau ferroviaire aussi vaste et complexe que celui-ci. Nous poursuivrons également notre collaboration productive avec les partenaires provinciaux tout au long de la phase de développement, et ce, jusqu'à la construction.

Pour terminer, j'ai été extrêmement fier d'annoncer récemment que le premier tronçon de ce projet reliera Montréal et Ottawa. Sa construction devrait commencer d'ici seulement quatre ans, si cette loi est adoptée.

[Traduction]

Le réseau ferroviaire à grande vitesse est un investissement dans l'avenir du Canada. Il reliera les communautés, créera des dizaines de milliers d'emplois et entraînera une croissance économique considérable. Le Canada ne peut pas se permettre de rater cette occasion.

[Français]

Je serai heureux de répondre à vos questions.

La présidente: Je vous remercie, monsieur MacKinnon.

[Traduction]

Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 10 décembre 2025 et à la motion adoptée par le Comité le mercredi 10 décembre 2025, le Comité poursuit l'examen du projet de loi C-15, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 4 novembre 2025.

Je souhaite seulement rappeler aux collègues que nous débattons de la loi d'exécution du budget.

Je vois que M. Albas participe à la réunion. C'est lui qui donnera le coup d'envoi avec six minutes de temps de parole pour les conservateurs.

Monsieur Albas, vous avez la parole.

Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC): Merci, madame la présidente.

Je suis ravi d'être ici.

Monsieur le ministre, c'est un plaisir de vous retrouver au comité des finances aujourd'hui. En tant que porte-parole des conservateurs en matière de transports, j'ai pour devise que les questions peuvent nous mener loin.

Je vais commencer, monsieur le ministre, en parlant de l'article 98 de la Loi sur les transports au Canada. Cette disposition permet à l'Office des transports d'examiner si l'emplacement d'une ligne ferroviaire est convenable compte tenu des intérêts des localités et des propriétaires fonciers touchés.

Pourquoi votre projet de loi élimine-t-il complètement cet examen réalisé par un expert indépendant? N'êtes-vous pas d'accord pour dire qu'un examen accéléré au titre de la loi sur les transports maintiendrait la surveillance sans pour autant retarder le projet?

L'hon. Steven MacKinnon: Le projet serait tout de même retardé.

Dan Albas: Monsieur le ministre, vous avez dit.. dans seulement quatre ans. Ce ne serait qu'une petite composante du projet.

Pourquoi ne pas réinstaurer un examen accéléré de 90 jours au titre de la loi sur les transports pour que les localités disposent de recours légaux pour se faire entendre?

L'hon. Steven MacKinnon: Nous estimons que ce projet est au sens du projet de loi un ouvrage d'intérêt général. Le texte renferme des mesures qui permettent de s'en assurer. Que ce soit des projets majeurs dans le domaine de l'énergie, des mines ou des infrastructures ailleurs au pays, nous avons déterminé qu'il était important de faire avancer rapidement les projets qui existent depuis des années dans l'imaginaire ou dans l'esprit du public. Il faut accélérer les choses.

Nous étions tellement convaincus de cela que nous avons réservé une place prépondérante à cette idée dans notre plateforme pendant les dernières élections. Quant au réseau ferroviaire à grande vitesse, ce projet a été annoncé avant les dernières élections, mais nous avons passé beaucoup de temps à en débattre avant d'en arriver à la décision de le construire selon un échéancier accéléré.

C'est la proposition...

• (1725)

Dan Albas: Personne ne parle d'éliminer le projet ou d'y ajouter de lourds processus de consultation. Un examen accéléré de 90 jours au titre de la loi sur les transports apporterait un avis indépendant et fournirait aux personnes concernées une instance à qui présenter leurs arguments.

Sous le régime du projet de loi, les propriétaires fonciers peuvent se retrouver soudainement face à un droit de préemption ou à un avis d'interdiction de réalisation de travaux, qui sans avertissement, gèle instantanément leurs terres. Pourquoi ne pas inclure un simple avis obligatoire de 120 jours pour que les agriculteurs, les résidents et les petites entreprises ne soient pas piégés par le processus ou par l'absence de processus?

L'hon. Steven MacKinnon: Laissez-moi tout d'abord préciser que le bon sens prévaudra dans ce processus. Il va sans dire que nous parlerons aux propriétaires fonciers pour leur signaler notre intérêt et essayer de négocier à la juste valeur marchande la superficie de leurs terres se trouvant dans l'étroit corridor requis pour le projet.

De toute évidence, Alto et le gouvernement ont tout intérêt à entretenir des relations harmonieuses et productives avec les gens qui se trouvent le long du tracé de cette importante infrastructure linéaire qui nécessite un corridor étroit, mais continu. Dès que nous aurons annoncé le corridor et le tracé sélectionnés, nous allons traiter, en toute cordialité et dans de bonnes dispositions pour négocier, avec les propriétaires fonciers sans leur faire de surprises.

Dan Albas: Monsieur le ministre, en toute honnêteté, rien dans le libellé du projet de loi ne dénote le bon sens. Pourquoi le gouvernement refuse-t-il de donner aux propriétaires fonciers un préavis raisonnable avant qu'Ottawa ne décrète un gel sur leurs biens?

L'hon. Steven MacKinnon: Comme je le disais, c'est un corridor très étroit de 60 mètres. Les mesures dont vous parlez...

Dan Albas: Donnez-leur 120 jours pour leur permettre de bien planifier les choses. À l'heure actuelle, ce sont eux qui sont soumis à des délais, et non pas vous. Cette façon de faire injuste contrevient aux droits de propriété.

L'hon. Steven MacKinnon: Le droit de premier refus n'empêche pas de négocier un contrat d'achat et de vente. En fait, le processus...

Dan Albas: Un gel sur la réalisation de travaux peut causer de graves problèmes. Vous avez parlé d'un échéancier de quatre ans, mais que se passera-t-il si les délais sont plus longs, monsieur le ministre?

L'hon. Steven MacKinnon: Le gel sur la réalisation de travaux est une courtoisie faite aux propriétaires afin qu'ils ne planifient pas d'améliorations de grande envergure sur leurs terres...

Dan Albas: Monsieur le ministre, mettez-vous à la place de quelqu'un qui a travaillé toute sa vie et qui est sur le point de vendre, mais qui apprend soudainement qu'il lui est interdit de faire quoi que ce soit qui touche ses biens. Tout à coup, la valeur de ces biens est totalement remise en question. Imaginez que vous êtes cette personne qui s'approche de la retraite et qui se fait en quelque sorte couper l'herbe sous le pied en ce qui concerne ses droits de propriété.

L'hon. Steven MacKinnon: Non. Je répète que le principe du gros bon sens permettra de négocier à sa juste valeur marchande la superficie limitée requise pour le corridor.

Dan Albas: Vous pouvez empêcher quelqu'un de faire quoi que ce soit avec ses biens pendant au moins quatre ans.

Monsieur le ministre, votre projet de loi permettra aussi l'expropriation rapide de terres sans garantir d'indemnisation basée sur des évaluations indépendantes et sans rembourser les frais juridiques payés par le propriétaire. Pourquoi ne pas garantir une indemnisation fondée sur la notion d'« usage le meilleur et le plus profitable », qui serait vérifiée par deux évaluateurs indépendants? Pourquoi ne pas offrir, comme je le disais, la juste valeur marchande, mais qui serait déterminée par des experts, et non pas par vous?

La présidente: Donnez une réponse brève s'il vous plaît.

L'hon. Steven MacKinnon: Encore une fois, la juste valeur marchande doit être établie lors d'une conversation raisonnable entre Alto et le propriétaire dans le but d'en arriver à un prix négocié.

• (1730)

Dan Albas: Obliger un individu à traiter avec une grande société n'est pas équitable.

La présidente: Merci, monsieur Albas. Votre temps est écoulé.

Nous allons poursuivre avec M. Leitão pour six minutes.

[Français]

Carlos Leitão (Marc-Aurèle-Fortin, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

Monsieur le ministre, bonsoir.

Monsieur le sous-ministre et monsieur le sous-ministre adjoint, merci d'être venus à notre comité.

Je pense qu'on reviendra sur ces questions, monsieur le ministre. Avant, vous avez mentionné dans votre allocution d'ouverture que ce projet était un projet comparable aux grands projets du passé, comme la Voie maritime du Saint-Laurent ou le pont de la Confédération ou, en tous les cas, de la même importance. J'étais un peu intrigué par cette allusion. Est-ce que vous pourriez expliquer davantage pourquoi vous considérez que ce projet est de cette nature?

L'hon. Steven MacKinnon: De façon générale — et je pense que le commentaire et l'observation ont été faits à maintes reprises —, nous éprouvons de plus en plus de difficultés à accomplir de grandes choses, au Canada. Nous nous sommes donné beaucoup de cadres, de lois municipales, provinciales et fédérales, et des processus qui font que nous n'aboutissons pas à des décisions définitives d'investissement.

Comme je l'ai indiqué dans mon allocution, j'observe que les gouvernements du Québec et de l'Ontario ont mis en place des lois pour appuyer un processus accéléré en matière de transport en commun. Nous nous en sommes beaucoup inspirés, donc nous ne sommes pas en terrain inconnu ici. Nous avons observé que, dans le cas du Réseau express métropolitain par exemple, c'est un processus qui a fonctionné et qui a fait que, aujourd'hui, le REM se prolonge jusqu'à l'île de Laval et dans plusieurs secteurs de Montréal, et qu'il se prolongera encore davantage à l'avenir. Ça a permis l'édification de cette grande infrastructure.

Donc, en nous inspirant de principes déjà établis dans des lois provinciales, mais aussi de cet esprit de vouloir accélérer la réalisation d'un grand projet, oui, je pense que nous pouvons comparer cela à la construction de la Voie maritime, à la construction du pont de la Confédération, et à l'époque où le Canada s'est permis de rêver de belles et grandes choses.

Carlos Leitão: Merci, monsieur le ministre.

En effet, en ce qui concerne le projet du REM, soit le Réseau express métropolitain, une loi avait été adoptée à l'époque. Je suis bien au courant de ça.

Jusqu'à maintenant, dans vos études, dans vos consultations et dans vos conversations, surtout sur le plan politique, avec les gouvernements du Québec et de l'Ontario, avez-vous remarqué si ces deux gouvernements étaient bien disposés à collaborer avec le gouvernement fédéral pour faire avancer ce projet?

L'hon. Steven MacKinnon: Nous avons jeté les bases d'une très belle collaboration avec les deux provinces en question, ainsi qu'avec les municipalités tout le long du corridor. Évidemment, les consultations ont eu lieu, et elles auront lieu encore et encore avec les acteurs du milieu, dont les municipalités le long du corridor. De façon générale, nous sommes très chanceux d'avoir eu la collaboration des autres ordres de gouvernements, et nous espérons que ça continuera.

Carlos Leitão: Merci beaucoup. Moi aussi, j'aimerais bien.

L'impression que j'ai, c'est que, en effet, les gouvernements des deux provinces, ainsi que les municipalités de Québec à Toronto attendent un tel projet depuis déjà longtemps. Maintenant, on entre vraiment dans une phase déterminante, et les choses vont avancer rapidement.

Évidemment, on veut s'assurer qu'un tel projet sera réalisé dans des délais raisonnables. C'est prédominant. Si on retarde, si on planifie quatre ans, mais que ça finit par prendre beaucoup plus de temps, ça amène des coûts plus élevés. C'est un peu ce qu'on a vécu dans le passé.

Collectivement, pour atteindre nos objectifs et que ce projet se concrétise dans des délais raisonnables, vous avez décidé de vous harmoniser avec la législation actuelle tant au Québec et qu'en Ontario. Est-ce un processus sur lequel les deux gouvernements étaient d'accord? Est-ce qu'ils étaient satisfaits de cette approche?

• (1735)

L'hon. Steven MacKinnon: Nous avons eu de très bons conseils de ces deux gouvernements. Effectivement, nous nous sommes inspirés de ces principes. Je veux juste réitérer le fait que nous ne créons pas une nouvelle façon de faire, ici. Nous nous donnons les mêmes outils que ces gouvernements pour justement réaliser un grand projet.

La présidente: Merci, monsieur Leitão.

Nous allons continuer avec M. Garon pour six minutes.

Jean-Denis Garon (Mirabel, BQ): Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'être avec nous aujourd'hui. J'en suis très reconnaissant.

Je veux vous dire que le Bloc québécois n'est pas contre le projet. Nous ne sommes pas contre le projet de train. Nous pensons qu'un tel projet peut être nécessaire, mais nous avons des inquiétudes quant à la façon de faire du gouvernement et d'Alto. C'est notre rôle, comme parlementaires, d'éclaircir ça. Nous voulons nous assurer que les droits de nos citoyens sont respectés.

La jurisprudence et l'état actuel du droit confèrent déjà des pouvoirs énormes d'expropriation au gouvernement. On doit se rappeler la tragédie de l'aéroport de Mirabel. Vous nous avez dit aujourd'hui à la Chambre que c'est seulement un petit corridor de 60 mètres. Pourtant, en 1969, le gouvernement n'avait besoin que de trois acres, mais il en a pris 97 000.

Je vous le dis, monsieur le ministre, comme député, hors de toute affiliation partisane, tant qu'on n'a pas passé considérablement de temps avec ces gens cicatrisés, on est incapable de comprendre leur douleur. Or, c'est un peu ce que j'ai perçu à la Chambre aujourd'hui, et je veux bien croire que c'est involontaire, monsieur le ministre.

Alto a publié il y a quelques jours l'ébauche d'un corridor qui passe, entre autres, par Mirabel. Selon mon information, très peu de maires et de mairesses ont été approchés. La mairesse de Mirabel l'a appris par moi. Je sais que des maires et des mairesses de la région l'ont appris sur ma page Facebook. Les députés fédéraux n'ont pas été avisés, à l'exception des députés libéraux. Alto nous dit que c'était votre travail à vous d'approcher ces gens. Êtes-vous d'accord avec Alto?

L'hon. Steven MacKinnon: J'ai une liste, ici, de 10 interactions avec la seule municipalité de Mirabel.

Jean-Denis Garon: On sait qu'il y a eu des rencontres avec des fonctionnaires derrière des portes closes, monsieur le ministre. J'ai appris moi-même à la mairesse de Mirabel, un vendredi après-midi, que le corridor traverserait son territoire.

L'hon. Steven MacKinnon: La mairesse de Mirabel, tout comme les maires et les mairesses de toutes les autres villes dans le corridor, a été...

Jean-Denis Garon: Monsieur le ministre, est-ce que c'était votre travail de faire ça ou celui d'Alto? Les gens d'Alto nous disent que c'est à vous, et non à eux, de faire ces démarches.

L'hon. Steven MacKinnon: Alto a un processus formel de consultation, qui est en cours...

Jean-Denis Garon: En prenez-vous la responsabilité? Est-ce que c'était votre travail à vous?

L'hon. Steven MacKinnon: Non.

Jean-Denis Garon: Merci.

L'hon. Steven MacKinnon: C'est la société qui a été mandatée pour entreprendre ces consultations...

Jean-Denis Garon: Monsieur le ministre, c'est correct, vous avez répondu. Le temps est une denrée rare. Ne faites pas comme le ministre Champagne.

Vous nous dites...

L'hon. Steven MacKinnon: On mandate...

Jean-Denis Garon: La réponse est non.

L'hon. Steven MacKinnon: Vous êtes d'accord que...

Jean-Denis Garon: Vous avez répondu non, monsieur le ministre. C'est correct, et je vous crois.

L'hon. Steven MacKinnon: ... on a une société, ici, qui est mandatée pour faire des consultations...

Jean-Denis Garon: Vous nous dites que vous avez calqué la loi de Québec. Vous avez dit ça à la Chambre, aujourd'hui. Or, à Québec, après les premiers préavis d'expropriation, les gens, en fin de processus, avaient le droit d'aller chercher la juste valeur marchande de leurs terres à la Cour supérieure. Nous avons fait des vérifications et nous avons vu qu'il y a eu des tonnes de cas à la Cour supérieure.

Dans ce projet de loi, vous vous donnez le pouvoir personnel, comme ministre, de prendre la décision définitive concernant la valeur d'un terrain, en vous fondant sur le gros bon sens.

L'hon. Steven MacKinnon: Il est possible de porter la décision en appel devant la Cour d'appel fédérale.

Jean-Denis Garon: Vous dites donc aux gens de s'en remettre à la Cour d'appel fédérale. C'est excellent. Merci.

L'hon. Steven MacKinnon: C'est la même chose que dans le cas de la Cour supérieure du Québec.

Jean-Denis Garon: Qui a demandé qu'on retire des droits aux citoyens dans le projet de loi C-15? Est-ce une demande d'Alto, ou est-ce vous qui l'avez proposé à Alto?

L'hon. Steven MacKinnon: On ne retire aucun droit à qui que ce soit...

Jean-Denis Garon: Vous leur retirez leur droit à une évaluation d'impact et leur droit de contestation, monsieur le ministre. Nous en avons fait état à la Chambre, aujourd'hui.

La partie du projet de loi C-15 que nous avons devant nous a-t-elle été demandée par Alto, ou est-ce vous qui l'avez proposée? Est-ce une initiative du gouvernement?

L'hon. Steven MacKinnon: Il y a une volonté d'accélérer le projet et, évidemment, nous consultons l'ensemble du milieu concernant la construction ou l'édification de grands systèmes d'infrastructures. Il est sûr que nous avons demandé conseil sur la façon dont nous pouvions accélérer la réalisation de ce beau et grand projet.

• (1740)

Jean-Denis Garon: Si je comprends ce que vous avez dit, si on n'est plus capable de faire de grandes choses au Canada, c'est parce qu'en cas d'expropriation, les citoyens ont trop de droits. C'est ça, le problème du pays, selon vous. Après 10 ans au pouvoir, si vous n'avez pas été capable de faire de grandes choses, c'est parce que les citoyens de Mirabel, des gens qui portent de profondes cicatrices laissées par le comportement du gouvernement fédéral dans le passé et qui sont inquiets, ont trop de droits.

Est-ce bien ce que vous avez dit?

L'hon. Steven MacKinnon: Non. Vous n'allez pas arriver à me mettre des mots dans la bouche, monsieur Garon.

Nous nous sommes donné un processus pour accélérer la réalisation de cette infrastructure linéaire, tout en maintenant les droits et les principes déjà utilisés dans d'autres exercices, notamment au Québec et en Ontario, et en nous assurant que les propriétaires de terrains ont le droit de se faire entendre et de négocier...

Jean-Denis Garon: Ils ont aussi le droit de se faire exproprier sans préavis, comme l'a dit M. Albas.

L'hon. Steven MacKinnon: Ce n'est pas vrai qu'il n'y a pas de préavis. Le processus prévoit un préavis, monsieur Garon.

Jean-Denis Garon: Monsieur le ministre, vous vous donnez le droit de contrôler le terrain des gens, après avoir donné un préavis, pendant deux ans plutôt que cent vingt jours. Pour tous les autres projets au Canada, ce sera cent vingt jours, mais chez nous, ce sera deux ans.

Seriez-vous ouvert à une exception pour les terres agricoles, sachant que personne ne va vouloir faire des projets de condos ou appeler un ingénieur pour augmenter la valeur de son terrain en cas de négociation en territoire agricole? Il y a des questions de productivité et de sécurité alimentaire à considérer. Vous avez annoncé un chèque, dans le cadre du projet de loi C-19, pour aider les gens.

Seriez-vous disposé à ramener ça à 120 jours pour les terres agricoles dans la zone verte de la Commission de protection du territoire agricole du Québec, ou CPTAQ?

La présidente: Veuillez donner une très brève réponse.

L'hon. Steven MacKinnon: Le principe contenu dans le projet de loi consiste précisément à éviter qu'un propriétaire prévoie de grandes améliorations à son terrain. Il ne s'agit pas d'empêcher qu'on plante...

La présidente: Merci, monsieur le ministre et monsieur Garon.

Ça conclut ce tour-ci.

[Traduction]

Nous continuons avec M. Albas pour cinq minutes.

Dan Albas: Monsieur le ministre, nous discutons tout à l'heure des évaluations réalisées par des experts indépendants, mais je ne pense pas avoir bien saisi. Vous avez dit, dans votre réponse à M. Garon, que le projet de loi protégeait les personnes concernées en leur donnant un préavis leur indiquant à quel moment des chan-

gements allaient être apportés à leurs terres. Pourriez-vous préciser dans quelles dispositions du projet de loi tout cela est prévu?

L'hon. Steven MacKinnon: Je vais demander au sous-ministre. Je n'ai pas le projet de loi sous les yeux.

[Français]

Peut-être que M. Robitaille peut vous répondre.

[Traduction]

Vincent Robitaille (sous-ministre adjoint associé, Programmes, ministère des Transports): Le projet de loi ne renferme que les dispositions qui seront modifiées, si je ne m'abuse. Les autres dispositions de la Loi sur l'expropriation ne seront pas modifiées. Le préavis envoyé avant que l'expropriation ne commence reste en place, tout comme l'avis d'expropriation envoyé ultérieurement.

Dan Albas: Quelle est la durée de l'avis d'expropriation?

Vincent Robitaille: Je vais confirmer la durée, mais il est envoyé bien avant l'expropriation.

Dan Albas: Très bien. Pourriez-vous quantifier « bien avant »?

Monsieur le ministre, je voudrais faire remarquer entretemps que le projet de loi laisse Ottawa geler ou prendre des terres sans préavis de droit d'appel pour les propriétaires. Pourquoi le gouvernement refuserait-il de donner le droit aux Canadiens de demander un réexamen à la Cour fédérale?

L'hon. Steven MacKinnon: C'est dans le projet de loi. Il y a la possibilité d'interjeter appel à la Cour fédérale, tout comme n'importe quel citoyen peut le faire concernant n'importe quelle affaire qui relève du fédéral.

Dan Albas: Très bien. C'est une mesure de protection importante.

Monsieur le ministre, comme je le disais, qu'en est-il de la possibilité d'obtenir deux évaluations réalisées par des experts indépendants? Qu'arrive-t-il aux personnes retraitées qui n'ont pas les moyens d'obtenir leur propre évaluation indépendante et de contester les autres devant la Cour fédérale? Que se passe-t-il dans ces cas-là? Le gouvernement a dit que les gens étaient aux prises avec une crise du coût de la vie.

[Français]

L'hon. Steven MacKinnon: M. Robitaille peut vous parler des évaluations.

[Traduction]

Vincent Robitaille: Comme je le disais, il faut comprendre que les modifications s'appliquent uniquement à certaines dispositions. Les autres dispositions ne changent pas. Les propriétaires peuvent aller chercher une évaluation de leurs terres par un expert indépendant, qui sera prise en compte lors du calcul de la valeur des terres qui seront achetées.

• (1745)

Dan Albas: Cette possibilité existe, mais dans le cas d'une personne qui n'en a pas les moyens, ce n'est pas un droit du tout.

Vincent Robitaille: Non. Dans ce cas, les coûts liés à ce travail sont inclus dans l'indemnisation qui sera versée aux propriétaires.

Dan Albas: Je me demande si deux évaluations indépendantes seront réalisées, ou si Alto fournira sa propre évaluation, auquel cas les propriétaires auront à contester la valeur établie par Alto devant les tribunaux en tant que valeur de base la plus faible.

Vincent Robitaille: En fait, Alto peut acheter les terres au terme de négociations « entre acheteur et vendeur consentants ». S'il y a expropriation, c'est le ministre de Services publics et Approvisionnement Canada, ou SPAC, qui va procéder. Je voulais seulement apporter cette précision. Le ministre de SPAC obtiendrait sa propre évaluation. Le propriétaire peut faire la même chose, et les coûts sont admissibles...

Dan Albas: Le principe de l'usage le meilleur et le plus profitable sera-t-il appliqué?

Vincent Robitaille: Selon ce principe...

Dan Albas: Répondez par oui ou par non au sujet du principe de l'usage le meilleur et le plus profitable. Lorsque vous gelez des terres, leur valeur diminue.

Vincent Robitaille: Oui. Le principe d'expropriation tient compte des différents usages des terres.

Dan Albas: D'accord. La réponse est non, alors.

Le projet de loi permet aussi à Ottawa d'imposer un droit de préemption et d'envoyer des avis d'interdiction de réalisation de travaux sans date d'expiration, ce qui peut déprécier indéfiniment la valeur de ces terres, y compris celle des terres avoisinantes. Pourquoi ne pas limiter ce gel à 18 mois, sauf si un juge approuve une prolongation?

L'hon. Steven MacKinnon: Les principes dont vous venez de discuter, que ce soit sur la réalisation de travaux ou sur le droit de préemption, signalent clairement aux propriétaires de ne pas envisager d'améliorations importantes. C'est un principe facile à étayer. Il ne devrait pas y avoir de construction dans une partie désignée du corridor d'une infrastructure linéaire.

Le droit de préemption n'empêche pas les propriétaires de conclure un accord d'achat et de vente; il permet au gouvernement d'offrir le même montant.

Dan Albas: Monsieur le ministre, je répète que si vous interdisez l'usage d'un bien sans établir d'échéancier, par exemple, de 18 mois... Vous avez dit dès le départ que le délai était de quatre ans seulement pour la première phase. Ce pourrait être...

L'hon. Steven MacKinnon: Remettons les choses en contexte. Je vous rappelle que cette mesure s'applique seulement après qu'une parcelle de terre correspondant à un corridor d'une largeur de 60 mètres a été désignée comme faisant partie du tracé qui a été commandé.

Dan Albas: Monsieur le ministre, je sais que vous essayez de banaliser...

La présidente: Merci, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Albas.

Dan Albas: ... mais je répète que 18 mois...

La présidente: Le temps est écoulé. Nous allons passer à...

Dan Albas: Je voudrais seulement terminer ma phrase.

La présidente: Non. Monsieur Albas, votre temps est écoulé.

Monsieur Sawatzky...

Dan Albas: Je voulais dire, monsieur le ministre, que les gens doivent savoir que 18 mois...

La présidente: Pourrait-on couper le micro de M. Albas? Son temps est écoulé. Merci.

Monsieur Sawatzky, vous avez cinq minutes. Merci.

Jake Sawatzky (New Westminster—Burnaby—Maillardville, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'être des nôtres aujourd'hui.

Pour ma part, c'est un projet qui m'emballe énormément. Je pense que c'est le cas de nombreux Canadiens, surtout compte tenu d'une conjoncture mondiale qui nous incite à investir dans notre propre pays, à relier les provinces entre elles et à faciliter le transport. Il s'agit d'un investissement à long terme et d'une réalisation très importante qui fera notre fierté pendant très longtemps.

On peut ajouter à cela que le Canada est l'un des seuls pays du G7 à ne pas avoir de train à grande vitesse. Tout indique que nous sommes à la traîne à ce chapitre, et qu'il est grand temps de rectifier le tir.

Il s'agit de toute évidence d'une initiative de portée historique dans le contexte du budget de 2025. Cela va stimuler notre économie, créer des dizaines de milliers d'emplois bien rémunérés et, bien sûr, accroître notre productivité grâce à une bonification de l'offre de transport.

Pourriez-vous dire au Comité quel message ce projet très ambitieux enverra à nos alliés, à nos partenaires commerciaux et à nos investisseurs internationaux? En quoi ce projet va-t-il nous valoir une réputation encore meilleure à l'échelle internationale?

L'hon. Steven MacKinnon: Je vous remercie.

C'est effectivement une décision que les Canadiens vont prendre dans l'intérêt des générations qui nous suivront. Dans quelques décennies, il y aura des gens qui occuperont les sièges que nous occupons tous en ce moment — en espérant que vous en ferez partie — et qui nous remercieront d'avoir fait ce travail.

Il s'agit d'un projet avant-gardiste qui, d'abord et avant tout, montre au reste du monde que le Canada peut encore envisager et réaliser de grandes choses comme la Voie maritime du Saint-Laurent et le pont de la Confédération que M. MacDonald connaît mieux que quiconque.

N'oubliez pas qu'alors même qu'il était confronté aux menaces venant du sud de la frontière, le Canada a décidé de construire un chemin de fer d'est en ouest sur les grandes étendues des Prairies et des Rocheuses, et qu'il y est parvenu en quatre ans à peine. Je ne suis pas certain que les méthodes utilisées à l'époque seraient encore pertinentes aujourd'hui, mais c'est surtout le sentiment du devoir accompli avec le chemin de fer du Canadien Pacifique qui devrait nous inspirer.

Pour ce qui est des avantages plus tangibles, nous retirons des voitures de la route. Nous permettons à de petites villes comme Trois-Rivières et Peterborough d'aspirer à un nouvel avenir économique. Nous permettons aux étudiants, aux résidents, aux voyageurs, aux touristes et aux gens d'affaires d'envisager des déplacements nettement plus rapides et beaucoup plus faciles entre certains de nos grands centres économiques.

C'est quelque chose de formidable, car ce serait la première infrastructure de ce genre en sol nord-américain. Quel incroyable message d'espoir et d'ambition le Canada pourrait ainsi envoyer avec tous ces nouveaux wagons électriques à haute vitesse entrant dans certaines de nos plus grandes villes et pouvant y aller et venir avec une fréquence et une accessibilité qui permettraient à n'importe qui de monter à bord et de les utiliser pour mener ses affaires et vaquer à ses activités quotidiennes.

• (1750)

Jake Sawatzky: Je conviens tout à fait que c'est un projet très avant-gardiste pour nos générations futures, et j'espère absolument que je serai encore ici pour voir le jour où tout sera terminé, et que je pourrai moi-même m'en servir.

Il va de soi également que nous utiliserons beaucoup de matériaux canadiens pour la construction. Je me demandais si vous pouviez nous en parler. Je viens de la Colombie-Britannique. Nous avons un important secteur du bois d'œuvre, alors vous pourriez peut-être nous parler du bois, de l'acier et de l'aluminium qui seront utilisés, ainsi que des emplois que cela créera?

La présidente: Il vous reste environ 20 secondes.

L'hon. Steven MacKinnon: Nous avons une politique d'achat au Canada, et il est évident que l'esprit animant ce gouvernement fera en sorte que nous réaliserons nos grands projets nationaux avec notre acier, notre bois d'œuvre, notre aluminium et nos hommes et nos femmes dans nos métiers spécialisés. Comme je l'indiquais dans mon allocution, la demande sera considérable pour tous ces matériaux et cette main-d'œuvre.

La présidente: Nous allons devoir conclure cette série de questions.

Merci, monsieur Sawatzky.

[Français]

Je cède la parole à M. Garon pour deux minutes et demie.

Jean-Denis Garon: Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, il est sûr que vous avez besoin de cette loi pour respecter vos échéanciers concernant la construction, puisque vous avez déterminé ces échéanciers en sachant que vous alliez déposer ce projet de loi. C'est comme un chien qui court après sa queue.

Maintenant, j'aimerais que vous me regardiez dans les yeux et que vous me disiez que, pour le gouvernement, lorsqu'il y a un avis d'expropriation à Mirabel, dont on connaît l'histoire, donner à une personne le droit à une audience auprès d'un commissaire et faire une évaluation d'impact, c'est un problème et ça n'a pour effet que de ralentir vos beaux projets. J'aimerais que vous me le disiez pour que les gens de Mirabel l'entendent.

L'hon. Steven MacKinnon: Monsieur Garon, j'ai parlé à bien des gens dans les Basses-Laurentides, y compris à Mirabel. Il y a quelques années, je suis allé parler aux gens de l'Union des producteurs agricoles, l'UPA, à Mirabel. Je comprends très bien les erreurs qui ont pu être faites dans la réalisation de l'aéroport de Mirabel, même si je ne les comprends peut-être pas aussi bien que quelqu'un qui y réside...

Jean-Denis Garon: Est-ce que vous savez que les évaluations d'impact...

L'hon. Steven MacKinnon: Vous voulez que je vous regarde dans les yeux, mais vous m'interrompez.

Jean-Denis Garon: C'est parce que vous ne répondez pas à la question.

Vous savez que le droit à une audience et à une évaluation d'impact en cas d'avis d'expropriation existe à cause de ce qui s'est passé à Mirabel. C'est un fait. Le projet de loi C-15 retire ce droit aux gens de chez nous. Ces articles de la loi existent à cause de la tragédie qui est survenue chez nous.

• (1755)

L'hon. Steven MacKinnon: Monsieur Garon, j'ai une approche différente à vous suggérer. Plutôt que de semer la peur et d'utiliser des symboles créés par les erreurs du passé...

Jean-Denis Garon: Monsieur le ministre, trouvez-vous que nous semons la peur et que nous terrorisons les gens?

L'hon. Steven MacKinnon: Oui.

Jean-Denis Garon: Il y a des maires et des mairesses qui apprennent ce qui se passe sur Facebook ou par courriel, et la compagnie Alto ment aux journalistes.

L'hon. Steven MacKinnon: Je prends l'exemple de l'auto-route 13, qui est inscrite...

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée. Il y a un rappel au Règlement.

Monsieur Fragiskatos, vous avez la parole.

[Français]

Peter Fragiskatos (London-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Il y a beaucoup d'interruptions et je ne comprends pas l'interaction entre notre collègue et le ministre.

La présidente: Merci, monsieur Fragiskatos.

Je vous prie tous les deux de ne pas parler en même temps, pour que les interprètes puissent faire leur travail.

Jean-Denis Garon: Madame la présidente, j'aimerais intervenir sur le rappel au Règlement.

Nous sommes des parlementaires et je vois dans l'expression faciale du ministre qu'il n'aime pas les questions. C'est correct, les questions ne sont pas faites pour lui plaire. Cependant, ce sont les gens de chez nous qui ont peur qui m'en ont parlé, et je me fais le porteur de leur message. Je ne crois pas que ce soit en faisant des attaques personnelles, comme le ministre le fait aujourd'hui, qu'on va faire avancer ce dossier. J'invite le ministre à adopter une approche différente et à améliorer son attitude.

Mon temps de parole est écoulé. Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci, monsieur Garon et monsieur le ministre.

L'hon. Steven MacKinnon: N'ai-je pas le droit de répondre à ça?

La présidente: Non, nous n'avons pas le temps.

[Traduction]

Nous allons poursuivre avec Mme Cobena pour une période de cinq minutes.

Sandra Cobena (Newmarket—Aurora, PCC): Merci, madame la présidente.

Je vous remercie de votre présence, monsieur le ministre.

La loi d'exécution du budget comprend des dispositions liées au projet de train à grande fréquence Alto, une initiative de plusieurs milliards de dollars qui nécessitera d'importants efforts au chapitre des approvisionnements, des structures de financement et des marchés publics à long terme. Compte tenu des préoccupations graves et bien documentées au sujet des risques de conflits d'intérêts impliquant Brookfield, y compris la proximité de cette entreprise avec le premier ministre et son rôle important dans le financement des infrastructures mondiales, pouvez-vous nous dire clairement et sans équivoque si Brookfield se verra interdire de soumissionner, de participer, de donner des conseils et de fournir du financement à l'égard de tout aspect de ce projet de train à grande fréquence, ou d'en bénéficier d'une autre manière?

L'hon. Steven MacKinnon: Ce que je peux vous dire, c'est qu'un consortium privé, dirigé par un régime de pensions canadien, est le partenaire du secteur privé. Le consortium regroupe un certain nombre d'entreprises affiliées, dont beaucoup sont des chefs de file à l'échelle planétaire, et la plupart appartiennent à des Canadiens, y compris Air Canada, un exemple parmi bien d'autres. C'est l'entité du secteur privé que nous avons choisie pour accompagner la société d'État qui verra à la mise en oeuvre de ce projet.

Sandra Cobena: Cependant, compte tenu des graves préoccupations concernant Brookfield en particulier, pouvez-vous confirmer clairement si cette entreprise aura ou non un rôle à jouer?

L'hon. Steven MacKinnon: Je ne sais pas du tout si Brookfield participera au projet.

Sandra Cobena: Vous ne l'en empêcherez pas, et ce, malgré les risques de conflits d'intérêts. Brookfield pourrait donc en théorie...

L'hon. Steven MacKinnon: Je ne suis pas au courant.

Sandra Cobena: ... être en mesure de participer.

L'hon. Steven MacKinnon: Je pense que cette question est purement hypothétique.

Sandra Cobena: Non, c'est en fait assez simple comme question. Brookfield pourra-t-elle ou non participer à ce projet et en bénéficier...

L'hon. Steven MacKinnon: Je ne...

Sandra Cobena: ... compte tenu de la façon dont vous l'avez structuré?

L'hon. Steven MacKinnon: Nous l'avons structuré sur la base d'une collaboration avec un consortium du secteur privé dirigé par un régime de pensions canadien.

Sandra Cobena: Oui, mais il s'agit de Brookfield, une entreprise avec laquelle il y a un conflit d'intérêts potentiel, très bien documenté. Il ne s'agit pas de n'importe quelle entreprise du secteur privé. Brookfield pourra-t-elle participer ou non?

L'hon. Steven MacKinnon: Brookfield ne participe actuellement pas à ce projet.

Sandra Cobena: Mais elle pourrait le faire.

L'hon. Steven MacKinnon: Eh bien, oui, mais la plomberie au coin de ma rue pourrait tout aussi bien y participer.

Sandra Cobena: La réponse est donc oui, Brookfield pourrait participer. Il n'y a rien...

J'ai une autre question.

Dans le projet de loi C-15, il y a une disposition qui accorderait aux ministres de vastes nouveaux pouvoirs leur permettant d'exempter toute entité — société ou particulier — de l'application

de presque toutes les lois fédérales, à l'exception du Code criminel. Pourquoi avez-vous jugé cela nécessaire?

L'hon. Steven MacKinnon: Je ne sais pas de quelle disposition vous parlez.

Sandra Cobena: Il s'agit de l'article 208 de la section 5, partie 5, qui autorise tout ministre à exempter toute entité de toute disposition d'une loi dont il est responsable, à l'exception du Code criminel, pour une période maximale de trois ans.

● (1800)

L'hon. Steven MacKinnon: Oui, c'est la loi pour laquelle nous avons tous les deux voté. Il s'agit du projet de loi C-5, la Loi visant à bâtir le Canada.

Sandra Cobena: Non, cette disposition a été incluse dans la loi d'exécution du budget. Cela ne figurait pas dans le budget présenté en novembre. Cette mesure n'a pas fait l'objet d'un débat exclusif et distinct. C'est dans ce projet de loi...

L'hon. Steven MacKinnon: C'est ce que nous sommes en train de faire.

Sandra Cobena: ... alors pourquoi jugez-vous nécessaire que vous-même et les autres ministres qui vous entourent, y compris le premier ministre, ayez le pouvoir d'exempter qui que ce soit de toute loi fédérale, sauf le Code criminel?

L'hon. Steven MacKinnon: Cela vise expressément à accélérer les choses en permettant d'aller de l'avant pour planifier et réaliser de grands projets.

Sandra Cobena: Vous reconnaissez toutefois que les particuliers ou les sociétés n'auront dorénavant aucun intérêt à faire pression pour que la loi soit modifiée. Ils vont simplement faire du lobbying auprès de vous personnellement parce que vous avez ce pouvoir.

L'hon. Steven MacKinnon: Nous avons lancé un appel d'offres ouvert pour en arriver à choisir Cadence, le consortium dont j'ai parlé plus tôt. Nous avons respecté pour ce faire toutes les exigences en matière d'ouverture et de transparence qui sont établies dans la loi canadienne.

Nous ne proposons pas ici une modification importante de la loi en vigueur en ce qui concerne l'acquisition de biens. Nous proposons toutefois d'accélérer ce processus.

La présidente: Merci, monsieur le ministre.

Merci, madame Cobena. Le temps est écoulé.

Nous allons conclure cette comparution en accordant cinq minutes à M. MacDonald.

Kent MacDonald (Cardigan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur le ministre, d'être des nôtres aujourd'hui.

Si vous voulez prendre le temps de répondre à M. Garon — vous avez été interrompu —, je vous invite à le faire, mais n'oubliez surtout pas de le regarder dans les yeux.

[Français]

L'hon. Steven MacKinnon: M. Garon a commencé son allocution en disant qu'il n'était pas contre le projet. Sincèrement, il a raison de ne pas être contre le projet. C'est un projet pour lequel il y a beaucoup d'engouement au Québec comme en Ontario et dans le reste du Canada. C'est un projet que nous discutons depuis longtemps.

C'est un projet d'infrastructure linéaire. Même si le tracé du TGV aura une largeur assez minime, il sera également en ligne droite, parce que les TGV n'aiment pas les courbes. Nous voulons agir dans le plus grand respect, tout en tenant compte du fait qu'il s'agit ici d'un corridor qui aura une faible largeur, comme ça a été contemplé dans la circonscription de M. Garon avec le projet de prolongement de l'autoroute 13, inscrit au Plan québécois des infrastructures. On va faire ce travail en se servant des leçons tirées du passé. Oui, il y a eu des expropriations à Mirabel et ça a laissé des cicatrices. Donc, nous allons agir avec la plus grande sensibilité. Cependant, nous ne sommes pas du tout dans les mêmes eaux pour ce qui est des besoins en terrains, sous réserve des choses précises et uniques au projet que je viens de mentionner, comme le fait que le tracé sera en ligne droite. Nous allons agir à Mirabel comme nous allons le faire partout ailleurs au Québec, c'est-à-dire en suivant le principe de gré à gré. C'est préférable. Nous allons prendre des emprises près d'autres emprises publiques lorsque ce sera possible, tout en collaborant avec les municipalités et les provinces. On peut donc s'imaginer que le tracé suivra des corridors comme des autoroutes ou des lignes électriques là où ce sera possible de le faire.

Cependant, je n'aime pas qu'on sorte des analogies du passé lorsqu'elles ne sont pas parfaitement adaptées à ce qu'on essaie de faire. J'ai parlé à des jeunes du coin de Mirabel qui sont très excités de pouvoir aller à Laval, puis de prendre un train pour se rendre à Québec ou à Ottawa en très peu de temps. Ce sentiment existe aussi dans les Basses-Laurentides comme partout ailleurs. Je suis allé à Trois-Rivières, en Mauricie, où les gens sont très excités par les possibilités de développement économique. À l'Université du Québec à Trois-Rivières, la possibilité de développer ce campus, la possibilité de...

• (1805)

[Traduction]

Kent MacDonald: Monsieur le ministre, c'est une excellente nouvelle pour le Québec, mais j'aimerais parler un peu de l'Île-du-Prince-Édouard.

L'hon. Steven MacKinnon: Oui, d'accord. J'en sais un peu à ce sujet également.

Kent MacDonald: Comme je viens de l'Île-du-Prince-Édouard, nous devrions tous deux en savoir un peu plus sur la nécessité d'un transport efficace et fiable.

Depuis que notre gouvernement est arrivé au pouvoir en avril, nous savons que le premier ministre s'est concentré sur les investissements dans les projets d'infrastructure et dans les Canadiens.

Le 1^{er} août, on a annoncé de bonnes nouvelles pour l'Île-du-Prince-Édouard. Les tarifs des traversiers ont été réduits de 50 % et le péage du pont de la Confédération a été abaissé à 20 \$. Ces mesures ont déjà eu un impact majeur sur l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard, même si elles n'ont été annoncées que le 1^{er} août.

Ainsi, 100 000 passagers de plus ont pris le traversier de Wood Islands dans ma région, comparativement à 2024. Nous pouvons donc voir les répercussions de l'amélioration des services de transport.

Pourriez-vous nous parler rapidement de la situation à l'Île-du-Prince-Édouard et nous dire ce que ce projet de train à grande vitesse peut faire pour les entreprises, pour le tourisme et pour les personnes qui vivent le long de l'itinéraire proposé?

L'hon. Steven MacKinnon: Je sais à quel point il est important d'avoir des corridors de transport sûrs, fiables et efficaces lorsqu'on vit sur une île. Cela se manifeste de toutes sortes de manières. Nous vivons au Canada, un pays où il faut toujours tenir compte de la météo.

La présidente: Merci, monsieur le ministre. Cela met fin à...

L'hon. Steven MacKinnon: Avons-nous épuisé tout le temps dont nous disposons?

La présidente: Le temps est écoulé — je suis désolée —, mais comme nous avons commencé un peu en retard, nous avons encore le temps pour un autre...

L'hon. Steven MacKinnon: J'espère que nous pourrions en parler un peu plus.

La présidente: Je suis persuadée que quelqu'un voudra vous poser d'autres questions.

Il nous reste environ 10 minutes.

Si cela convient à tout le monde, nous accorderons quatre minutes aux conservateurs, quatre minutes aux libéraux et deux minutes au Bloc.

[Français]

Est-ce que ça va?

Des voix: D'accord.

La présidente: C'est parfait.

Monsieur Lefebvre, vous avez la parole.

Eric Lefebvre (Richmond—Arthabaska, PCC): Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, merci d'être là.

Je vais parler d'un sujet délicat. Le 6 juillet 2013, à 7 heures du matin, j'ai texté une de mes connaissances en lui écrivant: « Qu'est-ce que je peux faire? » La personne m'a répondu: « Prier. » Il y a 47 personnes qui sont décédées durant cette nuit-là, un centre-ville au complet qui a brûlé, une population qui est restée marquée à jamais. Je parle de la tragédie qui a eu lieu à Lac-Mégantic, près de chez moi. Je veux prendre le temps de dire à la population qu'on pense encore à elle, qu'on pense aux familles. Dans la municipalité et dans la grande région de Lac-Mégantic, les gens sont encore très touchés par ça.

En 2018, il y a 7 ans, le premier ministre libéral de l'époque avait promis une voie de contournement, mais rien n'avance de ce côté. Donc, ma question au ministre est la suivante: est-ce que le TGV Québec-Toronto est plus important que la voie de contournement de Lac-Mégantic?

L'hon. Steven MacKinnon: Permettez-moi, comme Québécois, d'ajouter ma voix à la vôtre. Nous nous sommes tous réveillés ce matin-là en apprenant cette horrible tragédie. Je peux vous assurer que, chez Transports Canada, ça a aussi laissé des traces et des cicatrices.

Eric Lefebvre: Monsieur le ministre, j'ai très peu de temps. Je comprends que vous voulez vous joindre à moi, mais j'ai besoin d'une réponse pour les gens de Lac-Mégantic qui vous écoutent présentement.

L'hon. Steven MacKinnon: On vient de conclure les audiences devant l'Office des transports du Canada. Si tout va bien, la construction de la voie de contournement devrait débiter l'année prochaine.

Eric Lefebvre: Donc, la voie de contournement va commencer en 2027.

L'hon. Steven MacKinnon: 2026.

Eric Lefebvre: Avez-vous dit 2026?

Est-ce que vous avez parlé à la mairesse de Lac-Mégantic?

L'hon. Steven MacKinnon: Oui. C'est Mme Morin, si je ne m'abuse.

Eric Lefebvre: Oui. Bravo, monsieur le ministre, je vous félicite.

Est-ce que vous avez visité Lac-Mégantic?

L'hon. Steven MacKinnon: Pas encore, mais elle et moi nous sommes engagés à faire une visite, justement.

Eric Lefebvre: Merci de votre engagement envers Lac-Mégantic, monsieur le ministre.

L'hon. Steven MacKinnon: Je parle souvent à votre collègue aussi, M. Berthold. Bien entendu, je consulte le député local.

Eric Lefebvre: Oui, et ce dernier fait un excellent travail sur le terrain.

Monsieur le ministre, on l'a dit: en ce qui concerne le projet de loi pour la mise en œuvre du budget, on parle de plusieurs milliards de dollars. Je suis préoccupé de la réponse que vous avez donnée tantôt, en anglais, à ma collègue par rapport au possible conflit d'intérêts avec Brookfield et à la possibilité que cette société investisse dans le projet. Vous avez dit qu'aucune mesure ne serait mise en place pour empêcher Brookfield de participer financièrement au projet.

• (1810)

L'hon. Steven MacKinnon: On a des lois qui régissent les conflits d'intérêts. Il y a un cadre éthique qui existe au Canada, au Parlement du Canada et dans le cadre de nos achats publics, qui empêche les conflits d'intérêts. Donc, je peux vous assurer, à votre collègue et à vous, qu'il n'y aura pas de conflits d'intérêts.

Eric Lefebvre: Cependant, vous ne pouvez pas nous garantir que Brookfield n'investira pas dans un projet comme celui-là.

L'hon. Steven MacKinnon: Je peux vous garantir qu'il n'y aura pas de conflits d'intérêts.

Eric Lefebvre: Ne voyez-vous pas de conflits d'intérêts entre le premier ministre et Brookfield?

L'hon. Steven MacKinnon: Je peux vous garantir qu'il n'y aura aucun conflit d'intérêts dans l'édification de ce projet.

Eric Lefebvre: Parlons de la proposition de faire une étude de 90 jours pour rassurer la population, les agriculteurs, les entrepreneurs et les propriétaires fonciers.

Est-ce que vous acceptez qu'il y ait une étude pour rassurer la population concernant les terres où vous allez faire passer le TGV?

L'hon. Steven MacKinnon: Me demandez-vous si j'accepte qu'on fasse une étude?

Eric Lefebvre: Est-ce que vous allez faire une étude pour rencontrer la population et la rassurer? Est-ce que vous allez rencontrer les gens individuellement?

L'hon. Steven MacKinnon: Oui, c'est un projet qui est encore assujéti à la Loi sur l'évaluation d'impact.

La présidente: Merci, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Lefebvre.

[Traduction]

Nous allons poursuivre avec M. Fragiskatos pour une période de quatre minutes.

Peter Fragiskatos: En fait, madame la présidente, nous allons partager cette période. M. MacDonald va commencer, puis il me cédera la parole.

Kent MacDonald: Merci, madame la présidente.

Monsieur MacKinnon, pouvez-vous nous en dire plus sur les contributions et les avantages attendus du projet de train à grande vitesse pour l'économie canadienne et les Canadiens?

L'hon. Steven MacKinnon: Eh bien, la première chose que je veux dire, c'est que je sais à quel point un service de traversier sécuritaire et fiable est important, surtout pour les gens de Cardigan. Je ne vois pas le jour où ce service sera interrompu. Nous nous souvenons tous de la date de l'ouverture du pont de la Confédération et nous savons à quel point l'existence des habitants de l'Île-du-Prince-Édouard s'en est trouvée transformée. Ce sera la même chose avec ce train à grande fréquence. En fait, ce sera peut-être même encore plus le cas pour les gens qui vivent le long de son itinéraire, ou qui peuvent le rejoindre facilement en voiture.

De plus, n'oubliez pas que l'objectif est d'offrir une accessibilité multimodale sur cet itinéraire. Nous voulons être près du REM à Montréal. Nous voulons être près de Metrolinx. Nous voulons être à proximité du transport en commun à Toronto. Nous voulons être proches des autres services régionaux en matière de transport en commun et interurbain. Ce sera un projet transformateur.

Kent MacDonald: Merci de cette précision.

Je vais céder le reste de mon temps à mon collègue.

Peter Fragiskatos: Merci beaucoup, monsieur MacDonald.

Monsieur le ministre, je vous remercie de votre présence.

J'ai une question d'ordre général, étant donné que je n'ai que peu de temps.

Pouvez-vous nous parler de la complexité associée à la construction d'une telle infrastructure? De nombreuses autres démocraties industrialisées ont un train à grande vitesse depuis très longtemps. Je pense que tous les députés ont dû répondre à cette question maintes fois posée par des commettants au fil des ans: pourquoi pas un train à grande vitesse au Canada? Pourquoi n'avons-nous pas été en mesure de le faire jusqu'à maintenant, et comment pouvons-nous y arriver aujourd'hui?

L'hon. Steven MacKinnon: Je conviens avec vous que c'est un projet d'une grande complexité. C'est plus de 1 000 kilomètres de ligne droite réservée; il n'y a pas beaucoup de courbes. Il peut y en avoir quelques-unes, mais pour atteindre les vitesses que nous recherchons, il faut que l'infrastructure soit la plus linéaire possible. Quiconque étudie la construction de projets d'infrastructure linéaire partout dans le monde vous dira à quel point ce n'est pas chose facile. Nous devons procéder à des travaux d'ingénierie et d'aménagement foncier. Nous devons planifier des entrées complexes dans des villes comme Montréal et Toronto. C'est un grand projet d'ingénierie; un grand projet de construction. Si nous ne prenons pas de mesures concrètes pour raccourcir le processus de planification, il y aura d'importants retards dans la construction.

Je dois rappeler que tout retard non négligeable à ce chapitre peut nous coûter des dizaines de milliards de dollars. Le Canada peut améliorer son sort en avançant la date à laquelle nous commencerons la construction du premier tronçon entre Montréal et Ottawa pour enchaîner peu après en parallèle avec la construction des segments du projet reliant Toronto et Ottawa, et Montréal et Québec.

C'est un projet qui a la faveur populaire. Cela amène bien des gens à imaginer un avenir meilleur. Il ouvre de nouvelles possibilités à près de 40 % de la population canadienne. C'est pour nous à la fois un test et la possibilité de démontrer notre capacité à réaliser de grandes choses. Je trouve que c'est une proposition formidable. Ce n'est là qu'une des mesures que nous mettons de l'avant pour nous assurer de pouvoir réaliser les projets que nous envisageons. Je trouve intéressant que bon nombre des débats que nous avons à la Chambre des communes portent sur la façon dont nous accélérons les projets et que...

• (1815)

La présidente: Merci, monsieur le ministre.

Nous allons devoir conclure cette série de questions.

L'hon. Steven MacKinnon: ... bon nombre des débats que nous avons ici portent sur la façon dont nous pouvons supprimer les mécanismes permettant d'accélérer ces projets.

La présidente: Merci, monsieur Fragiskatos.

[Français]

Monsieur Garon, vous avez la parole pour les deux dernières minutes.

Jean-Denis Garon: Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, je vais vous surprendre en vous disant que je suis d'accord avec vous sur une chose, et peut-être même plus qu'une. Moi aussi, je suis député à Ottawa. Moi aussi, j'ai hâte d'avoir un train qui va vite entre Montréal et Ottawa. Nous avons manifestement un problème de transport. Je fais partie des gens enthousiastes.

Maintenant, c'est comme dans la chanson de Daniel Bélanger: « Tout est dans la manière. » Vous modifiez la loi pour le projet Alto en particulier. On a parlé d'évaluation d'impact, de droit d'audience auprès d'un commissaire, etc. Il est évident que ça va modifier le rapport de force dans la négociation, et qu'il va y avoir des négociations de gré à gré. Il est évident que, par définition, ça va changer ça. Il est également évident que ça va accélérer le projet; je suis d'accord avec vous.

Toutefois, vous avez dit quelque chose d'intéressant, à savoir qu'à cause des lois existantes, on n'était possiblement plus capable de construire quelque chose de grand dans ce pays. Donc, pourquoi modifier la loi juste pour le projet de TGV? Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas tout simplement décidé d'utiliser la Loi sur l'expropriation, comme on l'a fait pour Mirabel, pour les Basses-Laurentides et pour ce corridor d'infrastructure linéaire? Si on n'est pas capable de bâtir, pourquoi ne change-t-on pas simplement la loi? Est-ce que le fait que le gouvernement ne le fait pas ne nous confirmerait pas que ce qu'il y a dans la Loi actuelle est hautement légitime?

L'hon. Steven MacKinnon: On parlait de Lac-Mégantic, tout à l'heure. Je comprends le débat déchirant qui a eu lieu dans cette région concernant la voie de contournement. Il y a des gens qui ont moins aimé que le chemin de fer contourne la ville à cause des répercussions sur cette dernière. Par contre, nous ne pouvons pas nier le nombre d'années nécessaires pour en arriver là. Pour moi, c'est le parfait exemple. Qu'on aime ou non la décision prise concernant Lac-Mégantic, ça illustre très bien mon propos. C'est 13,5 kilomètres de...

Jean-Denis Garon: Pourquoi ne pas changer la Loi au complet? Pourquoi la changer juste pour le TGV?

La présidente: Veuillez donner une brève réponse, s'il vous plaît.

L'hon. Steven MacKinnon: On modifie la Loi sur l'expropriation sur mesure pour un projet qui ne sera fait qu'une seule fois. Modifier la loi pour l'ensemble des travaux futurs me semble insensé, alors que nous ne ferons qu'un seul train à grande vitesse.

La présidente: Merci, monsieur le ministre.

Ceci conclut le temps de parole de M. Garon.

[Traduction]

Au nom du Comité, je tiens à remercier le ministre MacKinnon, son sous-ministre et M. Robitaille de s'être joints à nous aujourd'hui.

Cela met fin à cette heure avec le ministre des Transports. Nous allons suspendre brièvement la séance avant de revenir avec nos témoins suivants.

Merci, chers collègues.

• (1818)

(Pause)

• (1828)

• (1825)

La présidente: Nous reprenons nos travaux pour la deuxième heure de notre séance.

J'aimerais prendre une minute pour souhaiter la bienvenue à nos témoins.

D'Alto, nous accueillons Martin Imbleau, président et chef de la direction; Robert Godbout, vice-président aux finances; Félix Turgeon, chef des services juridiques; et Marc-Olivier Ranger, chef des politiques stratégiques et des partenariats.

Bienvenue à tous. Nous sommes très heureux de vous recevoir aujourd'hui.

Comme il s'agit peut-être de votre première comparution devant un comité, j'aimerais simplement rappeler à tout le monde qu'il y a des services d'interprétation dans les deux langues officielles. Il y a aussi un code QR sur le bureau concernant l'utilisation des oreillettes.

Vous disposez de cinq minutes pour nous faire part de vos observations préliminaires.

Monsieur Imbleau, je vous cède la parole. Merci.

[Français]

Martin Imbleau (président-directeur général, VIA HFR – VIA TGF Inc.): Madame la présidente, je vous remercie de nous donner l'occasion de discuter d'Alto et des répercussions du projet de loi C-15.

[Traduction]

Alto est un véritable service de train à grande vitesse, comme ceux qui sont offerts en Europe. Il s'étendra sur près de 1 000 kilomètres de voies réservées au transport de passagers qui seront entièrement électrifiées pour relier Toronto à Québec. C'est un service rapide et fiable offert à haute fréquence.

Alto réduira de moitié la durée des déplacements et rehaussera la productivité économique dans le corridor le plus achalandé du Canada.

En février dernier, le gouvernement a pris trois décisions fondamentales. Il a retenu l'option du train à grande vitesse; il a choisi Cadence, un consortium ayant de solides racines canadiennes et une expertise internationale, comme partenaire privé d'Alto; et il a fourni du financement pour que le projet puisse aller de l'avant.

En septembre, le gouvernement s'est engagé à entreprendre la construction d'ici quatre ans. En décembre, le ministre MacKinnon et moi-même avons annoncé que la première phase relierait Ottawa à Montréal, et que la construction commencerait en 2029. En 2025, nous sommes passés du « pourquoi » au « comment ».

Il y a deux semaines, Alto a entamé un processus de consultation publique à l'échelle du corridor qui comprend des journées portes ouvertes, des séances virtuelles et des tables rondes. La première phase de ce processus repose sur les pratiques exemplaires consistant à agir sans tarder, à faire preuve de transparence et à s'inspirer de ce que nous entendons pour peaufiner notre travail. Une deuxième série de consultations aura lieu cet automne, et nous présenterons alors le tracé détaillé. Même si cette approche prend beaucoup plus de temps au départ, elle garantira un succès à long terme.

Le niveau d'engagement à ce jour a déjà dépassé nos attentes. Jusqu'à maintenant, plus de 2 300 personnes ont assisté à nos journées portes ouvertes et 1 800 personnes ont participé aux séances virtuelles que nous avons tenues samedi dernier. Cette semaine, nous serons à Toronto, à Terrebonne et à Saint-Eustache.

• (1830)

[Français]

Nous allons aussi ajouter des séances à Mirabel et en Ontario dans les prochaines semaines.

En parallèle, évidemment, les consultations auprès des communautés autochtones se poursuivent. Les commentaires recueillis serviront aussi à déterminer un tracé précis que nous présenterons aux communautés touchées l'automne prochain.

[Traduction]

Un projet de cette envergure ne peut pas se réaliser sans un cadre clair sur tous les aspects. Cette clarté est essentielle non seulement pour Alto, mais pour les entreprises, les parties prenantes, les partenaires autochtones, les propriétaires fonciers. La prévisibilité est le nerf de la guerre.

Les mesures proposées par le gouvernement sont essentielles pour qu'Alto puisse réaliser le projet avec clarté et certitude. Sans mesures adéquates, vous allez m'appeler dans quelques années pour m'interroger sur les retards dans le début de la construction et les coûts supplémentaires associés.

Cela dit, ces mesures s'accompagnent de responsabilités. Tout ce qui touche la propriété privée est extrêmement sensible et le mot « expropriation » est lourd de sens. Ce n'est pas quelque chose que nous prenons à la légère. Cela a des répercussions réelles sur la vie des gens.

[Français]

Évidemment, la région de Mirabel est une région encore plus sensible à cet égard. Nous en sommes parfaitement conscients.

[Traduction]

Je tiens également à être très clair sur une chose. À l'heure actuelle, nous évaluons la possibilité d'un corridor qui peut faire jusqu'à 10 kilomètres de largeur. Cela ne correspond pas à l'empreinte du chemin de fer. En réalité, le train à grande vitesse occupe généralement environ 60 mètres de largeur.

Les projets de cette envergure nécessitent également des outils législatifs qui permettent une saine gestion des coûts et réduisent les risques financiers. Bien sûr, l'approche privilégiée sera celle des ententes volontaires avec les propriétaires fonciers. C'est ce que je fais depuis 30 ans dans les grands projets que je gère.

[Français]

Toutefois, le projet de loi prévoit la modification de mesures pour l'expropriation. Alto pourrait, et devra sans aucun doute, y recourir. Le droit de préemption, lui, contribuera à prévenir la spéculation foncière. La disposition interdisant certains travaux vise, quant à elle, à éviter que des travaux non essentiels fassent artificiellement augmenter la valeur d'un terrain susceptible d'être requis. Ces outils doivent être prévus maintenant pour que les mécanismes soient en place et connus une fois le tracé choisi.

Je vous remercie de votre attention.

La présidente: Merci, monsieur Imbleau.

[Traduction]

Nous commencerons par M. Muys, qui disposera de six minutes, s'il vous plaît.

Dan Muys (Flamborough—Glanbrook—Brant-Nord, PCC): Merci, madame la présidente, et merci à tous les témoins qui sont ici aujourd'hui.

Il faut beaucoup d'acier pour construire des voies ferrées. J'aimerais savoir si vous avez une estimation du volume d'acier qui sera utilisé dans le projet Alto, en nombre de tonnes, ou un ordre de grandeur.

Martin Imbleau: Il faudra des tonnes d'acier, de béton, de cuivre et d'aluminium. Pour ce qui est de l'acier, il en faudrait probablement un peu plus de 600 000 tonnes. Le tiers de ce volume serait destiné aux voies ferrées. Le reste serait de l'acier de construction.

Dan Muys: C'est un volume considérable, 600 000 tonnes. Il est certain que le gouvernement fédéral, le ministre et vous avez tous déclaré que vous accorderiez la priorité à l'acier canadien dans ces projets de train à grande vitesse. En fait, le gouvernement a tenu un célèbre sommet ferroviaire dans la ville sidérurgique de Hamilton en août. J'ai fait inscrire une question à l'intention du gouvernement au Feuilleton en juin 2024. Le gouvernement a reconnu qu'il ne vérifie pas si on utilise de l'acier produit au Canada dans les projets d'infrastructure financés par le gouvernement fédéral et qu'il n'a jamais fait de suivi à cet égard.

Par conséquent, compte tenu du manque de clarté ici — et vous en avez parlé dans votre déclaration préliminaire —, quels mécanismes précis seront également mis en place pour suivre, vérifier et rendre publique la proportion d'acier canadien utilisée dans ce projet par rapport à l'acier provenant d'ailleurs?

• (1835)

Martin Imbleau: Je plaisante parfois en disant que ce projet est une « arme de construction de massive ». Ce sera une entreprise colossale.

Je me suis rendu à Hamilton pour ce sommet. Depuis, avant même la mise en œuvre de la politique d'achat canadien, nous avons commencé à préparer le terrain avec l'industrie. L'objectif est de maximiser l'utilisation d'acier local et de nous préparer à assurer notre approvisionnement dès 2030 ou peu après. L'industrie doit se préparer à nous approvisionner, et l'intention est de faire tout en notre possible pour acheter pratiquement tous les matériaux nécessaires le plus localement possible, tout en maintenant une tension concurrentielle suffisante pour nous assurer de bons prix.

Dan Muys: Vous n'avez pas tout à fait répondu à la question. Y a-t-il des mécanismes qui permettent de faire un suivi, de vérifier cela? C'est formidable que des discussions aient lieu, et il est évidemment important qu'elles aient eu lieu à Hamilton, la ville de l'acier. Cependant, les processus nécessaires seront-ils en place lorsque vous allez commencer à réfléchir aux détails cet automne, ce qui n'est pas si loin?

Martin Imbleau: Nous allons certainement faire un suivi du contenu local et du contenu canadien pour assurer la transparence du processus à long terme, tant pour l'acier que pour les autres matériaux.

Dan Muys: Vous engagez-vous également à fournir au Parlement des mises à jour périodiques sur l'approvisionnement en acier — encore une fois, d'en préciser l'origine, le volume et la valeur — afin que ces affirmations puissent faire l'objet de vérifications indépendantes?

Martin Imbleau: Nous le ferons, sans aucun doute. Je pense que l'intention est de le faire et de fournir un rapport annuel sur le contenu local.

Dan Muys: D'accord.

Je sais que l'un des problèmes dans les grands projets d'infrastructure, c'est souvent les premières décisions prises en matière d'approvisionnement, lorsqu'on se lie en quelque sorte à des fournisseurs, peut-être involontairement, avant que tous les détails ne soient connus.

Quelles mesures de protection seront également mises en place pour veiller à ce que les premières décisions prises en matière d'approvisionnement — et on est certainement en train d'analyser tout cela en ce moment — n'évincent pas intentionnellement des fournisseurs d'acier canadiens avant que toutes les approbations de projet ne soient en place? Pour avoir travaillé à un grand projet d'infrastructure dans le secteur privé avant d'être élu au Parlement, je sais que cela peut se produire, surtout au moment où les premières décisions sont prises.

Martin Imbleau: Nous n'achèterons pas d'acier avant un certain temps, probablement pas cette année. Nous allons peut-être commencer le processus plus tard l'année prochaine. Par conséquent, aucune décision n'a encore été prise. Nous ne nous sommes engagés à rien. Aucun contrat n'a encore été signé.

À l'heure actuelle, nous sondons le marché et tous les acteurs canadiens au Québec, en Ontario et ailleurs, pour voir ce qu'ils peuvent fournir et aussi ce que nous pouvons faire à Alto et au sein du gouvernement pour les aider à être prêts à nous fournir plus d'acier.

Dan Muys: Même si vous n'avez pas encore de contrats signés, on a l'assurance qu'on favorisera l'acier produit au Canada.

Martin Imbleau: Nous allons assurément respecter la politique d'achat canadien et essayer d'utiliser au maximum la production locale.

Dan Muys: D'accord.

Vous avez mentionné dans votre déclaration préliminaire qu'il faudra quatre ans pour construire le tronçon Ottawa-Montréal. Pour les autres parties — de Toronto, par exemple, jusqu'à Québec —, quel est l'échéancier?

Martin Imbleau: Nous n'avons pas encore d'échéancier très précis parce que nous ne sommes pas suffisamment avancés dans notre travail. Le processus environnemental ne commencera qu'au début de l'année prochaine, puis nous nous concentrerons pendant deux ans sur les travaux d'ingénierie détaillés pour le premier segment. Nous nous attaquerons d'abord à la construction du premier segment, et peu de temps après, nous commencerons la construction des autres segments, peut-être deux ans plus tard.

Il n'y a pas d'engagement à l'heure actuelle parce que je veux être prudent. Je veux faire mes devoirs avant de donner des dates, mais ce pourrait être deux ans après la période de construction initiale.

Dan Muys: Les gens de Toronto devront peut-être attendre six ans.

Martin Imbleau: À peu près. Nous commencerons en 2029 ou en 2030, donc ce sera peut-être en 2032 ou en 2033, mais c'est une estimation à ce stade-ci. C'est tout un projet que de construire sur 1 000 kilomètres. L'ingénierie sera le nerf de la guerre. Nous devons faire le travail concret sur le terrain.

Dan Muys: En ce qui concerne le corridor Toronto-Windsor, éventuellement, pour établir la connexion avec les marchés de Chicago et des États-Unis, comment cela va-t-il s'intégrer au train à grande vitesse?

• (1840)

Martin Imbleau: On nous a demandé d'étudier la possibilité d'un prolongement vers l'Ouest.

La présidente: Toutes mes excuses, monsieur Imbleau. Nous allons devoir nous arrêter ici.

Je voudrais toutefois vous poser une question. Pour renchérir sur ce que disait M. Muys, le Canada produit-il actuellement le type d'acier dont Alto aura besoin?

Martin Imbleau: Pour les deux tiers de l'acier dont nous aurons besoin, nous ne craignons pas de manquer d'acier produit localement ou qu'il ne soit pas concurrentiel. Pour ce qui est des rails eux-mêmes, à l'heure actuelle, le Canada n'en fabrique pas. Nous cherchons des moyens d'inciter l'industrie à voir s'il serait possible d'en fabriquer ou si nous pourrions au moins utiliser de l'acier canadien, mais il est tout simplement trop tôt pour nous engager à ce stade.

La présidente: Excellent. Merci beaucoup.

Nous allons maintenant poursuivre avec M. Fragiskatos, pour six minutes.

Peter Fragiskatos: Merci, madame la présidente.

Merci à vous tous d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Imbleau, j'ai une question à vous poser sur le tracé et l'emplacement des gares. Comment seront-ils établis, exactement? Évidemment, il y a l'achalandage, entre autres facteurs, comme l'analyse coûts-avantages et les caractéristiques géographiques. Tous ces éléments s'imbriquent. Cependant, je veux vous interroger sur la place de la croissance démographique dans les décisions sur l'emplacement des gares, des stations, le tracé et ce genre de choses.

Martin Imbleau: Bien sûr, le train à grande vitesse doit être rapide, ce qui suppose un nombre d'arrêts limité, une trajectoire très directe et le transport du plus grand nombre de personnes possible. Parallèlement à cela, il faut réfléchir à la façon dont nous servirons les gens plus tard. Les sept arrêts prévus actuellement — Toronto, Peterborough, Ottawa, Laval, Montréal, Trois-Rivières et Québec — faisaient partie du projet lorsque je me suis joint à la société.

Notre travail a consisté à mettre l'information à jour et à proposer un corridor où nous pourrions le construire. Nous examinons différentes options. Ces sept arrêts étaient déjà prévus, mais l'emplacement précis des stations n'est toujours pas défini. Voilà l'objet de la consultation. C'est la même chose pour le tracé très précis. Le processus prendra toute l'année 2026. Nous nous sommes engagés à présenter notre rapport avant la fin de l'année.

Peter Fragiskatos: C'est un projet très intéressant, emballant. Mon intention ici n'est pas du tout de nuire au projet, bien au contraire.

Je représente London, en Ontario. London est l'une des villes qui connaissent la croissance la plus rapide au Canada. Selon les données les plus récentes, elle figurerait parmi les cinq villes connaissant la croissance démographique la plus importante. En Ontario, c'est un chef de file, et ce, depuis quelques années.

Si l'on prend London et les villes environnantes comme St. Thomas, par exemple, où l'usine de Volkswagen va s'installer, Strathroy, Komoka et d'autres municipalités voisines également, la région compte plus de 600 000 habitants. Le nombre d'utilisateurs, selon les chiffres de VIA Rail, évidemment, a augmenté au fil des ans. Ils ne se comparent pas exactement à ceux de Toronto, mais augmentent considérablement.

Je ne ferais pas mon travail si je ne vous demandais pas si London a été prise en compte dans tout cela. J'irais même au-delà de London pour aller jusqu'à Windsor. Il pourrait y avoir un tracé de

Windsor à London, puis un autre de Toronto à Québec. Cette possibilité a-t-elle été envisagée? Où se situe le Sud-Ouest de l'Ontario dans la vision globale?

Martin Imbleau: On parle déjà de 1 000 kilomètres, ce sera la plus grande infrastructure publique depuis la Voie maritime du Saint-Laurent, comme nous avons entendu le ministre le dire. J'aime dire aux gens qu'il faut nous concentrer sur ce que nous avons devant nous. Nous avons reçu la consigne d'étudier divers scénarios de prolongements à l'ouest de Toronto. Nous allons le faire au cours des prochains mois avec notre partenaire.

Tout cela est encore très préliminaire. C'est probablement là où se trouvait le projet Alto il y a quelques années. Il n'y a encore rien de conclu, mais c'est quelque chose que nous allons étudier au cours de la prochaine année environ.

Peter Fragiskatos: À part communiquer avec leurs députés, naturellement, ce que les électeurs font sans doute, quels conseils donneriez-vous à ceux qui souhaitent que le train à grande vitesse passe par notre ville et notre région, par la grande région du Sud-Ouest de l'Ontario, aux dirigeants municipaux également? Qu'auriez-vous à leur dire?

Martin Imbleau: Je pense que mon premier commentaire serait le suivant: assurons-nous que le projet visé aujourd'hui, dans sa version actuelle, soit un grand succès et donnons-nous un peu de temps pour étudier un éventuel prolongement. Nous voulons vraiment réussir ce que nous avons sur la planche, dans un premier temps. C'est tellement gros que si l'on élargissait encore plus le projet trop vite, cela pourrait nuire au reste. Mais nous allons assurément étudier cette possibilité au cours des prochains mois.

Peter Fragiskatos: Y a-t-il des choses dont Alto aurait besoin ici? Qu'est-ce qui devrait être en place pour que la décision d'inclure la région du Sud-Ouest dans le projet de train à grande vitesse soit positive?

• (1845)

Martin Imbleau: Eh bien, je suppose que c'est une question qui devrait probablement être posée au ministre qui occupait ce fauteuil juste avant moi. C'est une décision politique. Pour nous, l'objectif est vraiment d'évaluer la faisabilité technique...

Peter Fragiskatos: Avec tout le respect que je vous dois — je ne veux pas vous interrompre, mais mon temps est limité —, vous savez comme moi que la décision devra se fonder sur des données probantes. Alto sera consultée sur les divers paramètres qui devraient être en place pour qu'un prolongement soit réalisable. Quels facteurs entreraient en ligne de compte?

Martin Imbleau: Ils seraient semblables à ceux pris en compte dans ce premier projet: la faisabilité, le coût, la vitesse et l'achalandage. A-t-on vraiment besoin d'un train à grande vitesse, en tant que tel, ou d'autre chose? Il faudrait évaluer différentes options. Nous appelons cela l'évaluation « multicritères ». Il y a une liste de divers critères que nous devons absolument prendre en considération avant d'envisager tout prolongement vers le Sud-Ouest.

Peter Fragiskatos: Merci beaucoup.

Il me reste environ 45 secondes. Pouvez-vous nous parler un peu des consultations et du travail faits jusqu'à maintenant? Vous parlez de manifestations d'intérêt très impressionnantes, si je peux m'exprimer ainsi, parmi les citoyens qui ont répondu à l'appel jusqu'à présent. À qui parlez-vous: aux dirigeants municipaux, aux communautés autochtones et à ceux qui se trouvent le long du tracé touché? Toutes ces réponses, je suppose.

Martin Imbleau: Les consultations auprès des Autochtones ont déjà commencé. Elles suivent une voie différente. Cette fois-ci, nous faisons quelque chose qu'on ne voit pas très souvent. C'est une approche très large des consultations. Nous présentons quelque chose de très gros, et nous ne savons pas tout, alors nous voulons sonder les professionnels et le public en général, sur le terrain: à quoi devrions-nous réfléchir pour moderniser et peut-être améliorer ou modifier une partie du projet? Voilà l'objet des consultations.

La présidente: Merci, monsieur Imbleau.

Merci, monsieur Fragiskatos.

[Français]

Nous allons continuer avec M. Garon pour six minutes.

Jean-Denis Garon: Merci, madame la présidente.

Messieurs les témoins, merci d'être ici.

Commençons par la mise en garde d'usage. Comme je l'ai dit au ministre, nous sommes en faveur d'un train. Nous pensons que c'est un beau projet. Je suis la première victime des difficultés de transport entre Ottawa et la région métropolitaine. Il est important de le répéter, mais, encore une fois, nous avons un travail parlementaire à faire. À certains égards, notre position actuelle est que le projet de loi C-15 va quand même assez loin.

C'était une question un peu générale, mais j'ai demandé au ministre pourquoi, si les lois sur l'expropriation nous empêchaient de construire quoi que ce soit de grand, au pays, on ne les changeait pas, tout simplement, pour que tout le monde soit égal devant la loi.

Pourquoi le fait-on seulement pour ce projet? Il nous a répondu que ce serait insensé. Alors, ce que nous dit le ministre lui-même — il l'a dit ici, c'est sur l'enregistrement — c'est que ces modifications législatives sont insensées, sauf pour ce projet. Qu'est-ce qui fait que ce qui est insensé ailleurs a du sens chez Alto?

Martin Imbleau: Je crois que ce n'est pas à moi de répondre de façon théorique pour les autres projets. Ce qui est clair, c'est qu'un projet comme celui-ci est développé par le gouvernement lui-même. Ce n'est pas un projet privé. L'intérêt public réside dans la moelle du projet. Nous sommes là pour le public. Donc, c'est quelque chose d'assez unique. Ce n'est pas un projet privé.

Deuxièmement, les projets linéaires ont la nature particulière d'être très difficiles, parce que la réalité sociale et démographique change à chaque kilomètre. Donc, ça prend des mesures pour s'assurer de respecter une certaine cadence de développement, de construction et d'exploitation. Ayant participé à des projets linéaires pendant 30 ans, sans processus normé, modifié, je sais qu'il est difficile d'envisager de réaliser un projet de cette ampleur dans les échanciers visés.

Jean-Denis Garon: Ça laisse sous-entendre que le ministre aurait tout simplement dû déposer une loi distincte, avoir des audiences et modifier la loi de façon générale.

Il y a quelqu'un de meilleur que moi dans le domaine juridique, ici. Vous excuserez donc mon langage, car je suis économiste. Généralement, dans la vie, selon la loi actuelle, avant le projet de loi C-15, une personne reçoit un préavis d'expropriation et, après ça, on lui annonce qu'on va l'exproprier. On en arrive là. Je sais que vous allez me vanter le gré à gré, mais vous pouvez m'épargner ça, car je sais qu'on en arrive là. A un moment donné, la personne peut dire qu'elle veut se faire entendre par un commissaire, qu'elle a

droit à une audience. Or, maintenant, on enlève cette portion du processus dans la loi.

J'aimerais savoir ceci: si on laissait la loi telle quelle, est-ce que vous vous attendez à ce que beaucoup de gens se prévalent de ce droit? Quelles seraient vos attentes?

Martin Imbleau: Malgré le préambule, il est sûr que nous allons vouloir nous entendre de gré à gré avec les propriétaires. Nous sommes là pour les 100 prochaines années. Nous n'arriverons pas là en fonçant. Nous voulons une relation harmonieuse avec nos voisins.

De plus, ce que le projet de loi fait, c'est accélérer certaines démarches administratives. Il encadre un processus. Le droit de contestation demeure, modifié, et le droit de contester la valeur marchande demeure aussi. C'est donc une modification qui permet à la fois aux propriétaires fonciers d'être satisfaits et d'avoir un cadre défini.

• (1850)

Jean-Denis Garon: Je reviens juste sur ma question, qui est précise. Je le dis encore une fois: le temps est une denrée rare dans des endroits comme celui-ci.

À la première étape, la personne qui veut une audience devant un commissaire n'aura pas d'audience devant un commissaire. Sans le projet de loi C-15, vous attendriez-vous à ce que beaucoup de gens se prévalent de ce droit?

Martin Imbleau: Le droit à l'opposition demeure en place. Il est normé, il est prévu dans la loi et ce sont des processus qui suivent...

Jean-Denis Garon: Je vous parle du commissaire. Je vous parle de ce qu'il y a dans la loi actuelle. Une personne qui a un préavis d'expropriation peut demander d'avoir une audience devant un commissaire, d'avoir une évaluation d'impact sur l'environnement, la collectivité, et ainsi de suite.

Je vous demande ceci: sans le projet de loi C-15, vous attendriez-vous à ce que beaucoup de gens se prévalent de ce droit?

Martin Imbleau: L'évaluation d'impact n'a pas changé. L'Agence d'évaluation d'impact du Canada a son droit. Nous ne sommes pas en train de proposer de ne pas avoir d'étude d'impact. Bien au contraire, nous allons assujettir les trois segments à l'étude d'impact sans aucune hésitation.

Jean-Denis Garon: Je vais vous demander ceci: sans le projet de loi C-15, est-ce que vous vous attendriez à ce qu'un grand nombre de personnes, une fois qu'elles ont obtenu un préavis d'expropriation, fassent appel à un commissaire pour être entendues?

Martin Imbleau: Je pense que nous sommes devant une hypothèse. Ce que je vous dis, c'est qu'un processus encadré, bien normé, permet de garder le droit d'opposition et la contestation, mais aussi d'avoir un calendrier qui évite de trop grands retards.

Jean-Denis Garon: Voyez-vous, monsieur Imbleau, c'est cette espèce de non-réponse qui me dérange. Une personne aujourd'hui qui reçoit un préavis d'expropriation peut avoir envie d'être entendue. Vous avez entendu le ministre, n'est-ce pas? Les ministres, ici, ce ne sont pas les gens les plus sensibles au monde. Ils n'ont surtout pas votre sensibilité à l'égard de Mirabel, ça, je peux vous le garantir.

Il y a une inquiétude. En temps normal, ces gens peuvent se dire: « J'ai un préavis d'expropriation, je vais me faire entendre par un commissaire. Ça va prendre un certain temps. Ça fait partie de mon rapport de force. C'est quelque chose qui m'avantage. J'en conviens. » Ensuite, ces gens disent qu'ils vont faire appel à un commissaire. Moi, je vous dis que le projet de loi C-15 va retirer cette portion du processus. Vous appelez ça une simplification; moi, j'appelle ça retirer un droit à quelqu'un, un droit dans le processus.

Je vous demande si vous vous attendez à ce que beaucoup de gens le demandent, et vous êtes mal à l'aise de répondre. Peut-être que la réponse, c'est oui.

Martin Imbleau: Je pense qu'on me prête des motifs.

Jean-Denis Garon: Non, la question est claire.

Martin Imbleau: La transparence d'un processus est quelque chose de très important pour nous. Dans le cas d'un TGV, une fois que le tracé est déterminé, il est clair qu'on va passer à ces endroits. Le fait de donner un faux espoir d'une opposition qui va prendre un certain temps, le débat se trouve sur la...

Jean-Denis Garon: Vous dites que tant qu'à ne pas les écouter, aussi bien ne pas leur donner le droit.

Martin Imbleau: Le droit d'opposition demeure en place. Il est limité.

Jean-Denis Garon: Il est plus coûteux.

Martin Imbleau: Il est encadré, et le droit de contestation des indemnités l'est également.

La présidente: Merci, messieurs Garon et Imbleau.

Nous allons continuer maintenant avec vous, monsieur Lefebvre, pour cinq minutes.

Eric Lefebvre: Merci, madame la présidente.

Monsieur Imbleau et les autres témoins, je vous remercie d'être présents ici, au Comité.

D'entrée de jeu, vous avez parlé de la bonne gestion des coûts. Selon moi, c'est important. Vous avez dit aussi que vous aviez besoin d'un cadre clair dans tous les aspects du projet. J'aimerais que vous me parliez des garde-fous fiscaux pour ce projet. De quelle façon vous allez pouvoir vous assurer de garder des balises pour ce qui est de la gestion?

Martin Imbleau: L'un des mandats très clairs du projet, c'est l'abordabilité et sa transparence. Je vous avouerais que du point de vue de la gouvernance, sur une échelle de un à dix, Alto est probablement à dix-sept, parce que nous avons un conseil d'administration indépendant, nous avons le vérificateur général, nous nous rapportons à Transports Canada, nous publions systématiquement chaque rapport d'avancement, les rapports trimestriels. Le tout est complètement, complètement public. C'est vraiment la base de la gouvernance qui est en place.

Ensuite, le fait de ne pas avancer des coûts ou des promesses trop tôt est une bonne façon de faire. Aujourd'hui, nous n'avons encore qu'une hypothèse de travail où nous disons que le projet pourrait coûter entre 60 et 90 milliards de dollars. Quand j'aurai fait suffisamment de travail, je reviendrai avec plaisir vous dire quel est le budget du premier segment, comment nous entendons le respecter et quelles sont les contingences. Ça va venir un petit peu plus tard dans le cadre du processus.

Eric Lefebvre: Il y a eu un audit en 2018 par l'Union européenne sur les projets de TGV, qui avaient connu des augmenta-

tions moyennes — tenez-vous bien — de 78 %. Je ne sais pas si vous l'avez vu ou consulté. Si vous l'avez consulté, quelles sont les erreurs qui ont été faites? Vous avez la chance, dans le fond, de pouvoir consulter ces projets pour ne pas répéter les mêmes erreurs. Avez-vous eu connaissance des erreurs qui avaient été faites de ce côté?

Martin Imbleau: Oui, évidemment. Si on regarde les exemples ailleurs, comme en Californie, qui n'est vraiment pas un bon exemple, ou les exemples récents en Angleterre et les échecs...

● (1855)

Eric Lefebvre: Excusez-moi de vous couper la parole, mais pouvez-vous me donner un exemple de ce qui avait été mal fait dans le projet en Californie?

Martin Imbleau: Les erreurs étaient de ne pas avoir de budget pour faire le projet, de le faire à la pièce, de commencer au milieu de nulle part et d'arriver à destination de nulle part, une recette catastrophique. Dans le cas du projet en Angleterre, l'erreur était d'avoir des processus d'acquisition de terrain qui ne sont pas suffisamment normalisés, et donc d'entreprendre une construction sans avoir un cadre défini pour l'acquisition de terrains, ce qui fait en sorte que la construction commence, mais doit s'arrêter, ce qui a pour conséquence de causer des retards, et de faire augmenter drastiquement les coûts.

La recette universelle du succès est de prendre notre temps pour commencer et de faire nos devoirs avant de faire des promesses. Une fois que le projet est bien défini, on en fait les annonces et, ensuite, ça s'accélère. On ne fait pas le contraire. On n'accélère pas trop vite. On prend notre temps au début. On fera plus vite demain.

Eric Lefebvre: Mon collègue l'a dit tantôt. En tant qu'élus, au quotidien, nous faisons affaire avec des humains, qui vivent des tragédies humaines. Notre rôle est d'essayer d'accompagner nos concitoyens et concitoyennes en réaction aux différents défis qu'ils rencontrent. L'expropriation sera un processus très émouvant pour les gens, qu'il s'agisse de jeunes familles, d'agriculteurs, d'agricultrices ou de personnes âgées.

Pouvez-vous nous garantir que ces gens seront rencontrés en personne? Ce sont des humains qui se trouvent derrière ces terrains, qui possèdent ces terrains. Est-ce que ces gens seront rencontrés pour discuter avec eux et les rassurer à propos du processus qui sera suivi?

Martin Imbleau: Monsieur Lefebvre, je vous fais une promesse personnelle que tout propriétaire qui désirera une rencontre physique avec un corps chaud, un humain avec un cœur qui bat chez Alto, rencontrera quelqu'un, sans aucune exception. C'est de cette façon que j'ai fait des projets dans le passé. Peut-être qu'on aura recours à une procédure, mais au moins, on aura établi une relation humaine avec toutes les personnes qui seront affectées par ce projet. Je vous en donne ma parole.

Eric Lefebvre: Monsieur Imbleau, je l'apprecie énormément et je vous remercie d'avoir fait cette promesse aujourd'hui.

En ce qui concerne les études environnementales — c'est vraiment une question —, est-ce que ce sera l'étude provinciale, l'étude fédérale ou les deux?

Martin Imbleau: Puisque le projet est fédéral et traverse des frontières provinciales, il sera assujéti au processus d'évaluation environnementale fédéral, qui s'amorcera un peu plus tard cette année ou en début d'année prochaine. Nous avons eu l'occasion d'informer nos partenaires provinciaux que nous chercherons évidemment à les impliquer et à prendre en considération leurs préoccupations, leurs objections, leurs suggestions et, peut-être, également, leurs critiques dans le cadre du processus d'évaluation environnementale, qui sera sous l'égide du gouvernement fédéral.

Eric Lefebvre: Le projet de loi C-15 autorise l'envoi d'avis d'expropriation par simple courriel. Seriez-vous d'accord pour que nous propositions un amendement pour enlever ce pouvoir, dans le but de nous assurer que, comme vous vous y êtes engagé, les gens seront en mesure de rencontrer un membre de votre équipe?

Martin Imbleau: Nous rencontrerons tout le monde en personne, je vous en fais de nouveau la promesse. Le courriel sera le choix du propriétaire. Si ce dernier préfère un processus plus formel et l'envoi d'une lettre recommandée pour le suivi de la documentation, nous aurons le plaisir de respecter ce processus plus long. Vraiment, si quelqu'un dit qu'il est plus à l'aise avec une lettre recommandée, comme dans le bon vieux temps, nous allons suivre exactement ce processus, sans problème.

La présidente: Merci, monsieur Imbleau.

Merci, monsieur Lefebvre.

La parole est maintenant à monsieur Leitão pour cinq minutes.

Carlos Leitão: Merci beaucoup, madame la présidente.

Monsieur Imbleau, ainsi que vos collègues, bonjour. Je vous remercie de témoigner à cette réunion.

J'ai une question concernant vos commentaires précédents à propos de l'acier. Vous avez mentionné qu'à peu près les deux tiers de l'acier dont vous aurez éventuellement besoin pourraient être fournis par des producteurs canadiens. Par contre, il manque encore un tiers qui ne peut être fourni, aujourd'hui, par des producteurs canadiens.

Plusieurs autres services publics, par exemple les producteurs d'électricité comme Hydro-Québec, Ontario Power Generation et d'autres, s'engagent avec des fournisseurs du secteur privé en vertu d'accords-cadres à long terme comportant certaines balises. Est-ce qu'Alto pourrait considérer ce type d'accord avec des compagnies du secteur privé qui pourraient fournir ce dernier tiers de l'acier manquant?

Martin Imbleau: C'est effectivement l'objectif de la présente consultation de l'industrie canadienne.

Quelles sont les caractéristiques des contrats nécessaires pour assurer cet approvisionnement sur le long terme? Il est question de 4 000 kilomètres de rails en acier. Pour nous, c'est énorme. C'est plus de 200 000 tonnes d'acier. Pour l'industrie de l'acier, soyons honnêtes, c'est assez petit. Ils ont donc besoin de prévisibilité sur peut-être les 10 ou 15 prochaines années. Nous sommes prêts à donner cette prévisibilité. Reste à savoir si c'est suffisant pour apporter des modifications importantes à des infrastructures existantes ou pour construire de nouvelles capacités. Ce n'est pas clair. Nous n'avons pas encore la réponse à ce jour.

• (1900)

Carlos Leitão: Merci de la précision.

Un de mes collègues a mentionné plus tôt les leçons qu'on a pu tirer de ce qui n'a pas bien fonctionné dans des projets à l'étranger, que ce soit en Angleterre ou en Californie. L'exemple de la Californie est effectivement très intéressant.

Pour ce qui est des importants projets canadiens d'infrastructures et de transports au Québec et en Ontario, durant les dernières années, est-ce que vous parlez à vos collègues du Réseau express métropolitain, le REM, ou de Metrolinx, par exemple, pour évaluer ce qui a moins bien fonctionné, ce qui n'a pas fonctionné du tout, et ce qui a très bien fonctionné?

Par exemple, dernièrement, tous ceux qui habitent dans la région de Montréal savent qu'il y a beaucoup de commentaires au sujet des effets de la température sur le REM. Oui, il fait froid. On aurait pu le dire avant.

Donc, est-ce que vous parlez à vos collègues du REM, par exemple, ou des autres compagnies canadiennes qui ont récemment construit de grands projets d'infrastructures?

Martin Imbleau: Il est fondamental de le faire, parce que les leçons apprises du train léger sur rail à Ottawa nous ont été transmises. Il y a des leçons à apprendre. Metrolinx est en train de développer des projets parmi les plus grands projets d'infrastructures de transport. Il y a plein de leçons à en tirer, que ce soit en ce qui concerne des tunnels ou d'autres extensions. Nous sommes donc en contact régulier avec nos partenaires de Metrolinx. C'est la même chose pour le métro de Montréal ou pour le REM. Nous avons la chance d'avoir dans notre consortium les gens de la Caisse de dépôt et placement du Québec qui ont géré le REM.

Il est difficile de faire des projets d'infrastructures. Il faut demeurer très humble quant aux bonnes façons de faire, donc nous sommes preneurs de toutes les recommandations et de tous les apprentissages. Si nous en oublions, qu'on nous fasse signe: nous allons nous rendre disponibles pour les apprendre.

Carlos Leitão: Maintenant, pour revenir à un niveau plus bas, vous allez notamment avoir des conversations avec les grands producteurs d'acier et les grands producteurs d'équipement. Toutefois, en ce qui concerne les petites et moyennes entreprises canadiennes, c'est-à-dire les PME québécoises, les PME ontariennes et celles du reste du pays, est-ce que vous allez mettre en place des procédés pour vous assurer qu'on maximise les retombées de ce très gros projet pour ces entreprises canadiennes?

Martin Imbleau: Ça me tient particulièrement à cœur. Je suis en train de faire une tournée de toutes les chambres de commerce le long du corridor. Systématiquement, mon message est de se préparer, parce que l'objet dans le miroir est beaucoup plus proche qu'il y paraît, alors il faut que les entreprises soient prêtes à répondre à des appels d'offres assez importants. On leur dit que, si elles veulent maximiser les retombées, elles doivent s'unir pour que les petites boîtes puissent en profiter.

La présidente: Merci, messieurs Imbleau et Leitão.

Monsieur Garon, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Jean-Denis Garon: Merci, madame la présidente.

Monsieur Imbleau, je veux juste revenir sur le droit d'être entendu.

Si on suspend les articles 8, 9, 10 et 11 de la Loi sur l'expropriation, on se retrouve dans la situation que le ministre a décrite, c'est-à-dire que la personne expropriée peut contester la décision du ministre devant la Cour fédérale. C'est ce qu'on appelle le droit d'appel. Est-ce que je comprends ce qui entoure la décision d'expropriation?

Félix Turgeon (chef de la direction des Affaires juridiques, VIA HFR – VIA TGF Inc.): Ce que je voudrais ajouter, c'est que le premier recours du propriétaire après la réception de l'avis est de signifier au ministre son opposition. Une fois que le propriétaire a signifié son opposition au ministre, si le ministre décide quand même d'aller de l'avant avec l'expropriation et que le propriétaire le demande, le ministre doit écrire au propriétaire et énoncer les différents motifs qui soutiennent sa décision. Ensuite, le processus continue d'avancer, et il est question d'argent, donc de la valeur de l'acquisition. Si les parties ne s'entendent pas sur le montant de la transaction, on revient sous l'égide de la loi générale. Le projet de loi C-15 ne vient pas modifier le processus prévu par la loi générale.

Jean-Denis Garon: Toutefois, dans la première partie, on enlève l'audience avec un commissaire.

Lors de votre activité à Laval, des gens de ma circonscription, d'anciens expropriés, sont allés vous voir et vous ont demandé de tenir une consultation à Mirabel. Je suis très content que vous ayez confirmé aujourd'hui que vous allez venir chez nous. Je pense que les gens vont bien vous recevoir. À Mirabel, nous savons vivre et accueillir les gens.

J'ai eu vent que, lorsqu'ils sont allés vous voir, on leur a dit que vous aviez accepté de tenir une consultation sous forme de panel dans la salle paroissiale de Sainte-Scholastique, qui est le lieu où, historiquement, les expropriés tiennent leurs rencontres. Est-ce que vous acceptez cette invitation à vous faire poser des questions sous forme de panel avant le temps des sucres? C'est bien important chez nous.

• (1905)

Martin Imbleau: C'est promis: nous allons le faire avant le temps des sucres. Pour ce qui est de la paroisse ou de la salle municipale, je ne le sais pas.

Cela dit, la raison pour laquelle nous avons opté pour cette formule, présentement, est que c'est la meilleure du monde. Nous sommes là pendant des heures, des heures et des heures. Que vous ayez 2, 8, 200 ou 400 questions, nous allons répondre à toutes vos questions. Si vous avez des commentaires ou des observations à nous transmettre après être retournés à la maison, vous pourrez revenir le faire à la deuxième séance. Vous pouvez même le faire en ligne. C'est bien meilleur qu'un panel. Un panel, ce n'est pas la bonne façon de faire.

Jean-Denis Garon: Je vous interromps pour vous dire que c'est la meilleure au monde, mais seulement parce que vous n'avez jamais mis les pieds dans la salle paroissiale de Sainte-Scholastique, je peux vous l'assurer.

Merci, madame la présidente.

Martin Imbleau: Ça me fera plaisir d'y être.

La présidente: Merci, monsieur Garon.

[Traduction]

Nous allons poursuivre avec M. Kelly, pour cinq minutes, s'il vous plaît.

Pat Kelly (Calgary Crowfoot, PCC): Merci.

En réponse à une question précédente, vous avez dit que la meilleure estimation de coûts à cette étape préliminaire serait de 60 à 90 milliards de dollars. D'autres estiment que ce sera beaucoup plus que cela.

Quelle assurance pouvez-vous avoir qu'il n'y aura pas de dépassements de coûts catastrophiques dans ce projet et que vous n'aurez pas à revenir devant un comité comme celui-ci ou peut-être le comité des comptes publics pour vous expliquer?

Martin Imbleau: Pour qu'il y ait des dépassements, il doit y avoir un budget établi. Pour établir un budget, il faut avoir une idée de l'ingénierie. Pour avoir une idée de l'ingénierie, il faut avoir des orientations générales. Aujourd'hui, nous sommes à l'étape de cibler un corridor. Nous aurons des orientations à l'automne. Nous allons travailler deux ans environ aux plans d'ingénierie. Après, nous pourrions avoir un budget crédible.

C'est pourquoi je préfère utiliser l'expression « hypothèses de travail » et je n'avance pas de chiffres que je présenterais comme un budget, parce que le travail n'est pas suffisamment avancé. Nous aurons un budget plus tard dans le processus.

Pat Kelly: Merci. Je comprends.

Je comprends l'impossibilité d'avoir un budget détaillé à ce stade préliminaire, mais je pense qu'on pourrait comprendre les Canadiens de ne pas se sentir réconfortés par cette réponse.

J'attire l'attention du Comité sur l'exemple du pipeline Trans Mountain. Les parlementaires avaient été rassurés par le gouvernement quand, après avoir repoussé les capitaux privés pour réaliser le projet, il a acheté le pipeline et créé une structure de société d'État pour le construire. Les dépassements de coûts dans ce projet ont dû atteindre entre 500 % et 1 000 %, selon qu'on calcule à partir du budget initial de Kinder Morgan ou du premier budget qui a été présenté au Parlement.

Les Canadiens ont besoin d'une véritable garantie que 60 milliards de dollars ne deviendront pas 300 milliards de dollars. Combien de temps vous faudra-t-il pour présenter un vrai budget réaliste, qui pourrait être respecté et qui pourrait faire l'objet d'un rapport au Parlement et aux comptes publics un jour?

Martin Imbleau: Je vous remercie de la question. Je comprends votre préoccupation.

Selon les pratiques exemplaires, il faut dépenser de 5 à 10 % du coût total potentiel d'un projet avant d'établir des prévisions détaillées. C'est ainsi que les grands projets se réalisent. Si vous regardez la recette, ce qui a été fait ailleurs et le livre qui a été écrit sur le sujet, il faut investir au moins 5 %, 8 % ou 10 % de ce montant d'abord.

Nous n'en sommes pas encore là. C'est pourquoi il est si crucial d'établir des orientations plus tard cette année, de préparer les plans d'ingénierie et d'obtenir les permis avant de présenter des prévisions budgétaires. Je ne serai pas en mesure d'établir des prévisions budgétaires avant l'année prochaine parce qu'il n'y a pas encore assez de travail qui a été réalisé.

Pat Kelly: Quel genre de subvention par passager sera nécessaire pour faire fonctionner le système?

Martin Imbleau: L'objectif de ce projet est d'être rentable sur le plan opérationnel.

Pat Kelly: D'accord. Merci. C'est très bien.

Quelle est l'ampleur de la subvention que vous recevez actuellement par passager pour le chemin de fer que vous exploitez en ce moment?

Martin Imbleau: Je n'ai pas cette information avec moi, mais nous pouvons probablement la trouver. Là où je voulais en venir, c'est que...

Pat Kelly: Je pense que l'on considère généralement qu'elle est de 2 \$ par dollar dépensé pour l'achat de billets.

Je me demandais si vous l'aviez confirmé.

Martin Imbleau: Les 25 millions de passagers que ce projet va attirer vont permettre non seulement de couvrir les coûts d'exploitation, mais aussi d'éliminer la subvention accordée à VIA Rail dans le corridor aujourd'hui. Nous allons absorber les coûts de fonctionnement ainsi que la subvention.

• (1910)

Pat Kelly: D'accord. On peut certainement l'espérer.

Encore une fois, j'espère que vous comprendrez à quel point les Canadiens voudront tenir le gouvernement responsable de sa capacité de réaliser un projet, pour qu'il ne se transforme pas en énorme gâchis pour les contribuables comme tant d'autres avant.

Nous sommes habitués à ce que le gouvernement annonce des montants et garantisse ou prétende aux Canadiens que telles choses seront construites, pour ensuite constater des dépassements de coûts astronomiques. Je ne sais pas combien de fois, dans ma propre ville, le gouvernement a annoncé de nouveaux fonds pour la construction de la ligne verte, qui n'est toujours pas construite. L'annonce initiale avait été faite à l'ère Harper, puis il y a eu tellement d'autres annonces du gouvernement actuel que j'en ai perdu le fil, mais le projet n'est toujours pas terminé, et seule une infime partie des voies est en construction.

Les Canadiens voudront avoir l'assurance que non seulement cette infrastructure est construite, mais qu'elle est construite dans le respect d'un budget étoffé, et que ce soit un succès financier pour transporter les Canadiens d'un bout à l'autre du pays.

Je serais heureux d'entendre tout ce que vous pouvez dire au Comité pour le rassurer.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Kelly. Votre temps est écoulé.

Nous allons maintenant conclure.

[Français]

Je me tourne maintenant vers M. Lavoie.

Monsieur Lavoie, vous avez la parole pour cinq minutes.

Steeve Lavoie (Beauport—Limoilou, Lib.): Merci, madame la présidente.

Monsieur Imbleau, je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui.

Nous nous sommes déjà rencontrés à quelques reprises par le passé. Je ne sais pas si vous vous souvenez de moi, mais j'étais président de la Chambre de commerce et d'industrie de Québec. Je vous avais même invité à parler du projet de train à grande vitesse, ou TGV, et à participer à plusieurs consultations sur le sujet. Vous comprendrez alors qu'aujourd'hui, je vais mettre un peu mon chapeau de citoyen de Québec.

Comment pouvez-vous assurer aux gens de Québec que le TGV va vraiment se rendre à Québec? Je pose cette question parce que j'ai entendu dire que le projet allait se faire en plusieurs phases. D'après ce que je comprends, ce ne sera pas la phase Québec-Montreal qui sera faite en premier, mais les gens de Québec voudraient connaître aujourd'hui les lieux où s'arrêtera le TGV dans la ville de Québec.

Je vous poserais ensuite plusieurs questions de nature économique sur vous.

Martin Imbleau: Je suis content de vous revoir, monsieur Lavoie. J'aurai la chance d'être dans vos anciens quartiers lundi prochain. Je ferai la même présentation à la Chambre de commerce et d'industrie de Québec.

Je l'ai dit et le répète, mon mandat est écrit noir sur blanc par le gouvernement: il y aura sept arrêts, sept stations, ce qui représente presque 1 000 kilomètres. Il n'y a aucun scénario de développement, de réalisation, qui n'inclura pas de gare à Québec. Il y aura donc assurément des gares à Trois-Rivières et à Québec.

Steeve Lavoie: Merci, monsieur Imbleau. C'est enregistré. Ça me fera plaisir de garder cette information en mémoire.

Je voudrais savoir quels sont les mécanismes en place présentement pour garantir que le projet va se faire et que les coûts vont être contrôlés. Tout à l'heure, on a beaucoup entendu parler de dépassements des coûts, mais je voudrais vous entendre parler des mécanismes en place à cet égard. Je sais que vous êtes prévoyant, que vous voulez faire avancer le projet avant de vous prononcer sur certains coûts, mais quels sont les mécanismes en place pour assurer la réalisation du projet et le contrôle des coûts?

Martin Imbleau: Merci. Les deux aspects sont un peu liés, monsieur Lavoie.

De notre côté, nous n'avons pas d'autre projet que celui du TGV. Ce n'est pas nous qui allons réaliser le projet. Nous sommes un bureau de projets qui s'associe avec un consortium privé, et c'est celui-ci qui va gérer le projet pour l'essentiel. Notre travail est donc d'abord et avant tout de superviser le projet et d'en être la caution morale et publique pour le faire avancer.

Nous allons surveiller le travail du consortium Cadence, qui sera payé pour faire avancer le projet. Ce sera notre travail de superviser tout ce qui concerne sa stratégie d'approvisionnement et d'avancement. En parallèle, nous rendrons de façon régulière des comptes à notre conseil d'administration, à Transports Canada, au vérificateur général et, enfin, au Parlement.

Notre seul travail n'est pas de faire autre chose, mais de gérer le projet avec les meilleurs talents du monde. Nous avons engagé des ingénieurs, des avocats, des gens qui viennent d'un peu partout sur la planète, qui ont développé de grands projets et qui ont aussi de l'expérience dans le domaine des trains à grande vitesse. Ils font maintenant partie de notre équipe.

Steeve Lavoie: Merci.

Vous avez parlé de caution morale et publique. Quel est votre champ d'intervention par rapport au groupe privé? Pouvez-vous intervenir, par exemple, pour leur dire que telle chose coûte trop cher, par exemple, ou leur dire de faire une chose plutôt qu'une autre? Quelles sont vos limites d'intervention par rapport au groupe privé?

● (1915)

Martin Imbleau: Le propriétaire du projet demeure le gouvernement du Canada. Nous sommes une extension du gouvernement et c'est nous qui pouvons décider des frontières, des limites ou des modifications. C'est donc vraiment nous qui encadrons le travail de Cadence. Il y a un régime contractuel qui est en place. Nous voulons laisser au consortium une certaine marge de manœuvre, mais les décisions stratégiques sont prises et se prendront toujours par Alto, de concert avec le gouvernement.

Steeve Lavoie: Vous nous confirmez alors aujourd'hui qu'il y a vraiment des mécanismes qui vont protéger, si l'on veut, le budget, dont j'ai parlé un peu tout à l'heure. En cours de route, allez-vous être capables d'intervenir plutôt que d'arriver à la fin et d'avoir des surprises, comme les dépassements de coûts?

Martin Imbleau: La visibilité va être super importante. Ce n'est pas la fin, mais donc la visibilité à venir.

L'une des raisons pour lesquelles on a proposé un premier tronçon de 200 kilomètres, c'est pour bien apprendre dans un environnement un peu plus contrôlé. Ce ne sera pas facile, mais c'est quand même un peu plus limité que 1 000 kilomètres, pour bien déployer les bonnes pratiques, apprendre, et être capable d'aller plus vite quand on ira vers Toronto et Québec par la suite.

Steeve Lavoie: Je vois le temps filer. J'aimerais avoir une réponse brève.

Une fois le corridor de 1 000 kilomètres terminé, combien de personnes l'emprunteront? À combien avez-vous évalué l'impact économique?

Martin Imbleau: Aujourd'hui, il y a environ 4 millions de passagers qui empruntent le corridor. Au milieu du siècle, il y en aura

25 millions et, plus tard, à la fin de la période d'opération, peut-être près de 75 à 80 millions de passagers.

Nous avons eu la chance de nous pencher sur la question, de faire certaines analyses microéconomiques et macroéconomiques, et nous pouvons dire que, une fois les trains en activité, la contribution économique au PIB du pays sera de 25 milliards de dollars.

Steeve Lavoie: Par année?

La présidente: Merci, messieurs Imbleau et Lavoie.

Ça met fin à notre réunion d'aujourd'hui.

J'aimerais remercier tous les témoins d'avoir été parmi nous aujourd'hui.

[Traduction]

Vous êtes libres de partir.

Chers collègues, je vous rappelle que demain, nous recevrons le ministre des Finances pendant une heure, de 18 h 30 à 19 h 30, pour discuter du projet de loi C-19. Sauf erreur, l'avis n'a pas encore été envoyé, mais il vous sera transmis sous peu.

Nous passerons beaucoup de temps ensemble cette semaine.

Sur ce, chers collègues, y a-t-il consentement unanime pour lever la séance?

● (1920)

Merci beaucoup. Je vous souhaite une bonne soirée. La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>