

Objet : Préoccupations au sujet du projet de loi C-15

Bonjour, je vous écris en tant que résident préoccupé d'Ottawa, en Ontario, au sujet du vote du Comité permanent des finances nationales sur le projet de loi C-15.

Je crois que le projet de loi C-15, dans son libellé actuel, constitue une prise de pouvoir flagrante et antidémocratique de la part des grandes entreprises, avec l'aval du premier ministre Carney. Ce projet de loi n'est pas dans « l'intérêt public » pour la majorité des Canadiens, et il favorise largement les grandes entreprises. Le premier ministre Carney a longtemps fait pression pour que certains de ces changements soient mis en œuvre, et il se prépare à tirer d'immenses avantages du projet de loi C-15.

Le projet de loi aura des répercussions négatives sur de nombreux Canadiens de la classe moyenne en perturbant l'infrastructure locale et en fragmentant des écosystèmes essentiels, surtout avec l'adoption de la disposition qui modifie la définition d'un « habitant », passant de la zone où vit l'animal ou la plante à l'emplacement très restreint où vit l'animal. Cette modification coupe l'animal des ressources essentielles et ne donne plus la priorité à un environnement non pollué.

À la fin de 2024, le premier ministre Carney possédait environ 9 millions en options d'achat d'actions de Brookfield Asset Management, ce qui a été divulgué au Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique. De plus, Brookfield Asset Management possède une parcelle de quelque 400 acres de terrain près de Peterborough, en Ontario. Ce terrain est très proche de la ligne grande vitesse d'Alto nouvellement proposée, dont les changements d'expropriation précisés dans le projet de loi C-15 faciliteront la construction. Ce projet a clairement été conçu pour le profit des entreprises concernées, et non pour les habitants de l'Ontario et du Québec qui seront déplacés.

Ce n'est que le début; ce sera pire une fois que le projet de loi C-15 sera adopté sous son libellé actuel. Le libellé du projet de loi C-15 est si vague qu'il pourrait être appliqué à n'importe quelle loi, et en particulier permettre à tous les ministres d'exempter toute personne ou entreprise de toute loi fédérale canadienne dont ils ont la charge (à l'exception du *Code criminel*). Ces exemptions seraient, bien sûr, dans l'« intérêt public » et pour « favoriser l'innovation, la compétitivité ou la croissance économique ». Je crois que nous pouvons convenir que cette situation apparaît pour le moins suspecte, voire franchement corrompue. Quels autres projets enrichiront grandement le premier ministre Carney, une fois qu'il ne sera plus premier ministre, ainsi que ses nombreuses relations commerciales en Amérique du Nord et en Europe?

Plus précisément, le projet de loi C-15 permettra d'accélérer l'expropriation des terres tout en limitant la portée des négociations. Selon le site Web de Davies Howe (les sections Land Development et Litigation & Dispute Resolution), le projet de loi C-15 du gouvernement fédéral propose des modifications substantielles à la *Loi sur l'expropriation* (la Loi) pour faciliter le développement d'une ligne grande vitesse reliant l'Ontario et le Québec. Les modifications proposées visent à accélérer l'acquisition de terres fédérales et à restreindre considérablement les droits procéduraux des propriétaires fonciers.

Élimination de l'obligation de tenter un achat en vertu du libellé actuel de la Loi

La Couronne doit généralement proposer aux propriétaires d'acheteur leurs terres avant de les exproprier. Le projet de loi C-15 crée une exception à la *Loi sur l'expropriation* pour le réseau à grande vitesse. Si le ministre conclut qu'un intérêt foncier est nécessaire, la Couronne est réputée en avoir besoin pour des travaux publics, et le ministre doit procéder directement à l'expropriation sans tenter d'achat négocié. L'objectif de ce nouveau processus est de raccourcir les premières étapes du processus d'acquisition.

Exigences simplifiées en matière d'avis

Le projet de loi supprime plusieurs des obligations d'émettre un avis conformément à la Loi, y compris les exigences détaillées des articles 8 et 11. Les processus d'expropriation pour les grandes vitesses ferroviaires reposeraient plutôt sur une procédure d'avis simplifiée. L'avis devrait uniquement confirmer qu'un avis d'intention a été enregistré, fournir les détails de l'enregistrement et identifier la municipalité ou la circonscription où se trouve le terrain. Toute information supplémentaire serait laissée à la discrétion du ministre. Tous les avis devraient toutefois informer les propriétaires concernés de leur droit de s'opposer et décrire comment les objections peuvent être formulées.

Nouvelle approche des objections

Aucune audience publique

Le processus existant d'opposition et d'audience publique en vertu des articles 9 et 10 de la Loi ne s'appliquerait pas aux expropriations liées au réseau de train à grande vitesse. Les propriétaires disposeraient toujours de 30 jours à compter de la publication de l'avis pour soumettre une objection écrite au ministre, expliquant qui ils sont, les motifs de l'objection et leur intérêt dans le terrain. Toutefois, l'exigence d'une audience publique ou d'un agent d'audition est entièrement supprimée, ce qui réduit considérablement les garanties procédurales.

Obligations ministérielles lorsqu'un avis est enregistré

Malgré le cadre simplifié, certaines obligations de publication restent en vigueur. Lorsqu'un avis d'intention d'exproprier est enregistré, le ministre doit le distribuer à toutes les personnes identifiées dans le rapport du procureur général, le publier dans la *Gazette du Canada* et le publier dans un journal local ou tout autre support semblable. Si l'avis contient une omission ou une erreur, un avis corrigé peut être publié et il est réputé en vigueur à la date de publication initiale.

Confirmation ou abandon de l'expropriation

Après la période d'opposition de 30 jours, le ministre peut soit confirmer, soit abandonner l'intention d'exproprier. Si un propriétaire demande les raisons, le ministre doit expliquer pourquoi une objection n'a pas été acceptée. Le projet de loi établit également un délai de deux ans pour confirmer l'intention d'exproprier : si le ministre ne confirme pas l'intention dans les deux ans suivant la publication, il est réputé avoir renoncé à l'intention d'exproprier. Le ministre peut également confirmer un intérêt plus restreint que celui initialement proposé, auquel cas le reste de l'intérêt est réputé abandonné.

Effets sur les avis connexes

Si l'expropriation est abandonnée, les avis existants liés à la propriété doivent être retirés. Un avis enregistré pour le droit de premier refus doit être supprimé, et le propriétaire foncier doit être informé. De même, si une interdiction de travailler a été enregistrée, le ministre doit demander sa suppression et informer le propriétaire ainsi que les locataires ou occupants concernés.

Valeur marchande et indemnisation

Le projet de loi C-15 précise également la manière dont l'indemnisation est évaluée. Tout accroissement de la valeur résultant de travaux effectués en violation de l'article 13 de la Loi ne peut être pris en compte lors de la détermination de la valeur marchande. Cette règle empêche les propriétaires de tirer profit des améliorations non autorisées apportées sur leurs terrains après qu'il devient évident que l'expropriation aura lieu.

Répercussions sur les propriétaires fonciers et les promoteurs

Le projet de loi C-15 représente un effort considérable pour accélérer l'acquisition de terrains pour le train à grande vitesse. Les modifications proposées simplifieraient les étapes procédurales et réduiraient les occasions pour les propriétaires de contester ou de retarder l'expropriation. Pour les propriétaires, les réponses rapides aux avis seront plus importantes que jamais. Pour les promoteurs et les partisans de l'infrastructure, les modifications offrent une voie plus prévisible et efficace pour acquérir des terrains.

Cela n'est pas seulement théorique : comme on l'a précisé ci-dessus, certaines des mesures que propose le projet de loi C-15 sont déjà utilisées ou envisagées dans le cadre du projet de ligne à grande vitesse d'Alto. Le ministre des Transports du Canada, Steven MacKinnon, a déclaré que l'expropriation serait utilisée sur la ligne, et que les travaux de construction débuteraient au Québec une fois le parcours déterminé dans les prochains mois. Cela témoigne, à mes yeux, d'un mépris total pour notre processus démocratique, d'autant plus que des députés et leurs familles auraient reçu des laissez-passer de VIA Rail et, pour plus tard, d'Alto. C'est apparemment une tradition de longue date, mais elle semble aujourd'hui une tentative flagrante de contourner les règles sur les contributions politiques.

C'est d'autant plus préoccupant que le premier ministre Carney a tenu au cours de ses neuf premiers mois à la tête du gouvernement deux fois plus de réunions de lobbying avec des entreprises privées que l'ancien premier ministre Trudeau ne l'avait fait en 31 mois.

Je demande au Comité de prendre sérieusement en compte comment le projet de loi C-15, dans son libellé actuel, aura une incidence sur « l'intérêt public » au Canada, ainsi que la façon dont il permettra une importante concentration de pouvoir entre les mains des élites déjà en place dans ce pays.

Merci pour tout le travail important que vous accomplissez au Sénat, et pour avoir pris le temps de lire mes préoccupations.

Cordialement,

Curtis Hagerman