

*Initiatives ministérielles*

facteurs inhérents, à la façon dont il a été élevé, à son éducation et à tout le reste. C'est ce qui est arrivé ici.

Je ne veux pas m'étendre sur ce projet de loi qui est étonnamment court et qui contient très peu de choses. Comme pour tout projet de loi, les premières parties se rapportent, naturellement, aux définitions. Il est beaucoup question de l'indice des prix à la consommation, et c'est un point important parce que la base utilisée va déterminer ce qui vient après.

Les articles 4 et 5 donnent au ministre le pouvoir de conclure des accords relativement à ce lien fixe, tandis que l'article 6 l'autorise à céder à bail les biens immeubles appartenant à Sa Majesté qu'il estime nécessaires à la construction ou à l'exploitation de l'ouvrage. L'article 7 prévoit le versement annuel d'une subvention de 42 millions de dollars pendant 35 ans, montant qui est rajusté selon l'indice des prix à la consommation. L'article 8 dit que la subvention ne peut être retenue, par voie de déduction ou de compensation, sur les sommes payables à Sa Majesté.

Cela veut dire que pour offrir aux investisseurs potentiels le même niveau de garantie qu'offre un prêt garanti directement par le gouvernement, le gouvernement renoncerait à la possibilité de retenir la subvention pour compenser les sommes dues par les promoteurs qui, par exemple, n'auraient pas payé leur impôt sur le revenu. L'article 8 viserait essentiellement la Loi sur la gestion des finances publiques et le droit de porter en déduction les impôts à verser.

Enfin, en vertu de l'article 9, le ministre des Transports peut, par règlement, fixer le montant des droits de péage qui peuvent être imposés pour l'utilisation de l'ouvrage une fois expiré ou terminé le bail avec le promoteur.

Je voudrais maintenant parler d'une chose qui s'est produite récemment à l'assemblée législative de l'île-du-Prince-Édouard.

• (1115)

La première ministre Callbeck, notre collègue qui a brillamment représenté sa circonscription de Malpèque, comme ses trois collègues de l'île-du-Prince-Édouard, a pris une initiative très importante à l'Assemblée législative de l'île-du-Prince-Édouard peu après l'inauguration. Elle a prononcé un discours à ce sujet, et a ainsi fait preuve d'un grand courage en annonçant dès le début de son mandat les mesures qu'elle entend prendre. Elle a rappelé à sa province et au gouvernement du Canada qu'une nette majorité d'habitants de l'île appuient le projet et que le gouvernement fédéral et son gouvernement y sont également favorables.

La première ministre a également fait remarquer, à l'instar du ministre des Travaux publics, qu'on a longuement discuté du projet et qu'il a fait l'objet d'une centaine d'études et consultations qui démontrent que les insulaires veulent qu'on y donne suite. Elle a rappelé une récente décision judiciaire relativement à cette question. Elle a fait remarquer que la décision avait été rendue dans le but d'améliorer le projet. Elle a fait allusion à l'accord parallèle qui modifiait, ou étendait pour ainsi dire, l'accord tripartite de décembre 1992 entre le Canada, l'île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse. La première ministre, qui avait négocié l'accord, en a alors fait connaître le contenu.

J'ai déjà parlé des conditions de l'union. La première et peut-être la plus importante des dispositions de l'accord stipule que le Canada respecte son obligation constitutionnelle d'assurer un moyen continu de communication. Cet élément, très important, devrait atténuer les craintes de certaines personnes qui entretenaient des doutes au sujet du projet. La résolution et l'accord modificatif n'ont pas altéré l'obligation du gouvernement fédéral. L'obligation, qui faisait partie des conditions initiales de l'union, reste valable. Il n'y a donc pas matière à interprétation ni crainte à avoir. Cette obligation demeure, elle a été négociée et annoncée par la première ministre de l'île-du-Prince-Édouard.

Le taux de péage pour l'année d'exploitation de référence serait déterminé en fonction des tarifs de 1992 établis par Marine Atlantique, plus un rajustement suivant l'indice des prix à la consommation, au lieu d'appliquer les tarifs de 1996 qui avaient été négociés; j'allais dire imposés au gouvernement de l'île-du-Prince-Édouard, mais ce gouvernement-là est trop avisé pour accepter ces tarifs.

Essentiellement et sans entrer dans les détails, l'approche éclairée adoptée par la première ministre Callbeck et ses collègues durant la négociation permettra d'économiser environ 250 millions de dollars durant la vie utile du projet. Il y a d'autres éléments, mais ce sont les deux plus importants selon moi.

J'ai fait ce que j'avais dit que je ferais; aussi, je n'ajouterai que quelques mots en terminant. Cette étude a non seulement été intéressante, mais elle a montré également la passion avec laquelle on a abordé ce projet et le nombre de gens qui y ont participé. Nous nous penchons souvent à la Chambre sur des projets de loi qui touchent divers groupes d'intérêts, certaines industries, certaines provinces et certaines régions du pays, mais j'ai rarement eu l'occasion d'intervenir au sujet d'un projet de loi qui intéresse tant tous les gens concernés. Il va avoir des