

Initiatives ministérielles

[Traduction]

M. Jim Fulton (Skeena): Monsieur le Président, je suis heureux de répondre au nom du ministre qui pourrait donner la même réponse que moi au député, j'en suis certain. Effectivement, le gouvernement a remis au consortium SCI cette carte de crédit titane pour ses dépenses et pour se procurer le capital dont il aura besoin auprès des banques ou de qui que ce soit. On lui a garanti 42 millions de dollars par année pendant 35 ans en dollars de 1992 protégés contre l'inflation, donc un total de 1,47 milliard en dollars de 1992. J'aimerais bien que les médias cessent de parler d'un pont de 600, 700 ou 800 millions de dollars ou d'un milliard de dollars puisque la société recevra 1,47 milliard de dollars.

Une chose devrait peut-être nous préoccuper davantage pour ce qui est des dépassements de coûts et je cite un excellent document produit par le groupe Friends of the Island. À la page 13, les auteurs disent que la caution de bonne fin versée par SCI couvrira le dépassement jusqu'à concurrence de 25 p. 100 uniquement. Non seulement le pont sera-t-il remis aux contribuables, nous aurons aussi l'honneur de le payer en entier. Nous pourrions le reprendre lorsque ce ne sera plus qu'une carcasse toute rouillée et qu'il faudra le reconstruire; en outre, la caution de bonne fin de SCI ne couvrira que 25 p. 100 du dépassement de coût. N'oublions pas que le projet a commencé à 600 millions de dollars. Il a déjà grimpé à 900 millions de dollars en deux ans, sans qu'une seule pelletée de sable n'ait été soulevée. Le prix n'a pas augmenté de 100 p. 100, mais de 150 p. 100 et le lien fixe n'est encore rien d'autre qu'un plan sur la planche à dessin.

La conclusion d'un article du professeur Peter G. C. Townley dans *Policy Options* disant qu'il était important pour les décideurs de comprendre que la viabilité économique d'un lien fixe n'a pas encore été démontrée.

Mon ami a bien raison; voilà le genre de questions dont il faut parler durant le débat. Il a aussi soulevé d'autres questions et je crois que je dispose de quelques minutes pour y répondre.

Le président suppléant (M. DeBlois): J'ai vu d'autres députés qui voulaient poser une question au député de Skeena. Y a-t-il d'autres questions ou observations?

Mme Lynn Hunter (Saanich—Les Îles-du-Golfe): Monsieur le Président, je tiens à profiter de l'occasion qui m'est faite ici de dire que je suis d'accord avec mon collègue, le député de Skeena, sur les raisons qu'il a de bloquer ce projet de loi. Cela montre à nouveau, je crois, à quel point on cherche à contourner le Processus d'éva-

luation et d'examen en matière d'environnement ici, à la Chambre.

Le député pourrait-il exposer quelques-unes des autres raisons que nous avons de contester ce projet?

M. Fulton: Monsieur le Président, je remercie la députée de Saanich—Les Îles-du-Golfe de poser la question.

Il importe que les Canadiens comprennent quelques-uns des autres coûts que suppose un tel projet. Je cite toujours le même document, intitulé: «Contre le pont».

Le pont coûtera cher à entretenir. Les chiffres de Travaux publics Canada qui justifient l'octroi de la subvention ne tiennent pas compte de l'entretien du pont. La voie rapide Gardiner, à Toronto, coûte chaque année un million de dollars le mille à entretenir et elle n'est exposée à l'action du sel que quelques semaines par année. En outre, cette route surélevée est entretenue à partir de la terre et non de l'eau. Un pont du Jutland, au Danemark, qui est soumis à des conditions moins difficiles que celles du détroit de Northumberland, a coûté plus cher à entretenir qu'à construire.

C'est exactement pour cela que nous sommes censés procéder à un processus complet d'évaluation et d'examen en matière d'environnement et examiner toutes les répercussions sociales, environnementales et propres au projet.

Si le débat d'aujourd'hui doit donner quelque chose, que ce soit de ramener à ce que tout cela coûtera au contribuable. Cependant, ce sont les gens de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick qui sont les principales victimes. La notion générale de pont qui a fait l'objet du processus d'évaluation d'examen en matière d'environnement a été rejetée. Tous les gens doivent en être bien conscients.

Ce qui s'est produit en définitive dans le cas de la rivière Oldman n'est pas encore arrivé dans ce cas-ci. Ce pont n'a pas encore été construit. Ce qui s'est produit dans le cas du barrage de la rivière Oldman, c'est que les tribunaux ont jugé qu'on devait abandonner et détruire ce barrage qui avait coûté une somme énorme aux contribuables surtout de l'Alberta, et qui avait été construit par cette même entreprise.

Rappelons-nous que c'est la même société, le même consortium, qui rêve à ces projets que le secteur privé n'entreprendrait jamais. Les intéressés savent comment tergiverser et utiliser des pressions. Ils savent se servir de tous les moyens possibles pour se faire entendre du gouvernement. Ils s'arrangent pour que les caucus des partis, les gens et les promoteurs souscrivent aux projets et ils se servent directement des deniers publics pour construire ces monstruosité.

Ce pont est inutile. Il existe un service tout à fait adéquat entre les deux provinces. C'est ce que prévoit la Constitution.