

*Initiatives ministérielles*

Malheureusement, il y a des prérequis à la mise en place et au dégroupement de mégaprojets. Vous me permettez de dégager cinq prérequis que je considère primordiaux. Premièrement, il faut que ces projets soient réalisés en toute légalité; deuxièmement, il faut être en mesure de bénéficier des ressources financières nécessaires; troisièmement, il faut que l'environnement soit respecté; quatrièmement, il faut que le mégaprojet soit bénéfique à la population et aide à la création d'emploi; et finalement, il faut s'assurer que le même traitement puisse être donné à tous les citoyens canadiens.

Alors, j'aimerais examiner si les conditions que je viens d'énumérer sont bien présentes dans ce projet.

En ce qui touche la légalité, comme je le mentionnais au début de mon exposé, une partie de la population a autorisé par plébiscite le gouvernement provincial de l'Île-du-Prince-Édouard à aller de l'avant avec le projet. Mais attention, l'autre partie, regroupée au sein de la coalition Les amis de l'île inc., s'est fortement opposée à ce projet, et ce, pour différentes raisons. D'abord, les dangers pour la pêche au homard et au pétoncle, la migration des oiseaux, l'environnement et la tranquillité des citoyens de l'île.

Il ne faut pas minimiser ce regroupement qui s'oppose à ce projet. Il s'est adressé à la Cour fédérale, et cette dernière a émis une ordonnance obligeant le ministre des Travaux publics à mener une évaluation environnementale en conformité avec l'article 12 du décret, relative au plan détaillé que le promoteur projette de construire avant de prendre des décisions irrévocables et peut-être irréversibles pour l'environnement.

Le 22 avril 1993, l'évaluation environnementale spécifique, préparée par les consultants Jacques Whitford Environment, pour le compte de Strait Crossing Inc. et à la demande d'Ottawa, a été déposé.

Bien que cette étude démontre que ce projet n'est pas néfaste pour l'environnement, nous en convenons, les groupement Les amis de l'île inc. n'accepte pas la décision et inscrit la cause en appel. La Cour d'appel maintient la décision de la première instance, ce qui fait, il semble, à ce moment-ci, que la légalité existe, mais il faut se poser des questions quant à sa moralité. Les opposants surveilleront les moindres gestes des développeurs durant la réalisation du projet.

Maintenant, passons aux ressources financières. Le Canada a dépassé, il y a quelques semaines, les 500 milliards de dette nationale, et ce, sans compter les dettes provinciales et municipales. Je serai très bref dans mon évaluation financière. Le gouvernement fédéral verse environ 21 millions annuellement à Marine Atlantique pour défrayer le coût du service de traversier entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent. Le service de traversier est adéquat et très bien intégré à l'environnement local.

Le gouvernement fédéral a annoncé, il y a quelques années, qu'il envisageait la construction d'un lien fixe à une condition principale: que les coûts ne dépassent pas le prix du service de traversiers pendant la même période. Or, le gouvernement fédéral s'apprête à fournir une subvention de 42 millions par année, en dollars de 1992, à l'entreprise privée pour la construction et la

gestion du pont pour une période de 35 ans. C'est-à-dire près de 1,47 milliard en dollars constants pendant toute la durée du contrat. Dans ce contexte, nul ne peut prétendre que le projet de lien fixe s'autofinance. Le Canada a-t-il les moyens d'effectuer une dépense de 21 millions annuellement, en plus de ce qu'il verse déjà pour les traversiers?

Que l'Île-du-Prince-Édouard ait droit à un service de traversiers subventionné par tous les contribuables canadiens, nous n'avons pas d'objection en principe. Cette garantie a grandement facilité l'adhésion de l'île à la Confédération, et c'était un compromis constitutionnel historique.

Que le gouvernement fédéral continue de respecter pleinement ce droit constitutionnel, soit, même si je dois souligner aux députés de cette Chambre que ce même gouvernement ne s'est pas montré aussi galant par le passé, lorsqu'il était question des droits constitutionnels historiques du Québec. Rappelez-vous le coup de force de M. Trudeau en 1982. C'est ce qui fait que la marche du Québec vers sa souveraineté est irréversible.

• (1345)

Maintenant, jetons un coup d'oeil à l'aspect de l'environnement. Malgré toutes les études effectuées et l'approbation de la Cour fédérale en première instance et en appel, il est indéniable que durant la construction, et probablement par la suite, il y aura des problèmes au niveau de la pêche au homard et au pétoncle suite aux mouvements de fond que créera cette mise en place d'un lien fixe. Preuve à l'appui de cette affirmation, 10 millions de dollars sont prévus annuellement en compensation pour les 240 pêcheurs touchés par la construction du pont. Et nous ne parlons que pendant la période de construction. Qu'arrivera-t-il de la pêche après la mise en place du lien fixe? Le gouvernement devra-t-il continuer à verser les 10 millions? Les pêcheurs devront-ils vivre de l'assurance-chômage? Viendront-ils grossir les rangs de pêcheurs chômeurs de toutes les provinces des Maritimes et du Québec?

J'aimerais maintenant vérifier la création d'emplois et les bénéfices qu'apportera ce mégaprojet aux populations de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick. Durant la construction de ce mégaprojet, il est tout à fait normal qu'en investissant plus d'un milliard, nous créons temporairement de l'emploi et un semblant de prospérité.

Dans un premier temps, le promoteur devra, comme dans tout grand projet, importer de la main-d'oeuvre d'un peu partout en Amérique. Nous comptons bien que ce projet étant pancanadien, les travailleurs de l'industrie de la construction du Québec auront une place de choix dans l'aménagement du pont. Les travailleurs québécois, et il y en a plusieurs dans ma circonscription de Beauport—Montmorency—Orléans, sont reconnus pour leur compétence et leur disponibilité pour le développement de mégaprojets. N'oublions pas qu'ils ont oeuvré dans les plus grands chantiers hydro-électriques d'Amérique, sinon du monde entier. Je suis persuadé que dans un premier temps, le taux de chômage diminuera sensiblement dans les deux provinces concernées. Mais il faudrait se poser la question si c'est bien ce que désire le gouvernement du Canada et les populations de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick: des jobs temporaires.