

*Initiatives ministérielles*

quitteront les usagers et qui correspondront aux droits de péage de 1990 majorés de l'inflation ou aux droits de péage la dernière année d'exploitation des traversiers. Ces recettes devraient s'établir à quelque 18 à 20 millions par année.

Pour entrer dans le vif du débat en troisième lecture aujourd'hui, tout juste avant Noël de l'année dernière, soit le 16 décembre, un accord tripartite a été conclu entre le gouvernement du Canada, l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse. Cet accord portait sur un raccordement permanent et reposait sur dix conditions qu'avait établies le premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard dans une lettre qu'il avait adressée au ministre des Travaux publics en 1987 et que j'ai lue hier soir. L'idée de présenter cette lettre était à mon avis très brillante, car on y traitait d'un grand nombre des propositions que les gens avaient faites avant 1987. Bien que les députés de l'Île-du-Prince-Édouard et ceux qui ont participé à cette discussion soient au courant de ces propositions, j'estime qu'il vaut la peine de les mentionner très brièvement pour faciliter le débat public.

La première voulait que l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick reçoivent tous deux des fonds pour améliorer leurs routes. Cette proposition s'élevait à 20,4 millions de dollars pour chacune des provinces. La deuxième était que le service de traversiers entre l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse continuerait de fonctionner; il s'agit du service Wood Island-Caribou. Les terres servant à la construction des routes d'accès seraient réunies par le gouvernement fédéral et transférées aux provinces. Les droits de péage seraient justes et raisonnables, ce qui est très important pour l'économie de l'île et pour les personnes qui utiliseraient le pont.

Ensuite, le promoteur offrirait aux travailleurs compétents qui faisaient fonctionner les traversiers de nouveaux emplois sur le raccordement permanent et établirait un programme d'aide satisfaisant à l'intention des préposés aux traversiers qui ne pourraient pas obtenir ces nouveaux emplois.

Je ne saurais oublier de souligner l'importance de venir en aide aux personnes qui se retrouveront au chômage sans qu'elles y soient pour quelque chose et parce qu'elles auront sacrifié, si je puis dire, leur emploi au profit du mieux-être de leur île et de ses habitants. Je crois qu'il ne fait pas de doute que le régime en place a la responsabilité de s'occuper d'eux. Il ne s'agit pas de leur offrir une indemnisation symbolique ou minimale, mais de leur assurer des conditions respectables et dignes d'eux, te-

nant compte de ce qu'ils auraient gagné sans ce changement et de leur capacité de trouver un nouvel emploi.

Les deux collectivités touchées, sises aux deux terminaux du service de traversiers, Borden et Cap-Tourmentin, se partageraient une somme pouvant aller jusqu'à 20 millions de dollars tirée du Fonds spécial de prêt au développement. Les retombées économiques seraient immenses pour la région de l'Atlantique.

Le promoteur doit préparer un plan de gestion de l'environnement qui soit acceptable tant par le gouvernement fédéral que par les trois gouvernements des provinces de l'Atlantique.

J'ai un autre point très important à formuler: le promoteur indemnise les pêcheurs dont les activités seraient entravées par les travaux de construction.

• (1105)

J'ai parlé de l'importance de la pêche du homard et du hareng, de l'existence de bancs de pétoncles, de la grande contribution que font les pêcheurs à l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard et finalement, du fait que le corridor de services publics serait intégré au pont.

Ces dix conditions témoignent certainement de l'intérêt que le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard a accordé au bien-être des gens et des localités, ainsi que des industries qui seront touchées par ce projet.

C'est au nombre des obligations constitutionnelles du gouvernement fédéral. Il restait à faire une certaine interprétation à cet égard. À mon avis, cette interprétation de l'accord et des limites des obligations constitutionnelles du gouvernement fédéral inscrites dans l'accord a été examinée dans un exposé récent de la première ministre de l'Île-du-Prince-Édouard. Je crois que c'est une facette importante de ce projet.

Je vois que le temps passe. J'aurais voulu aborder d'autres points. Je vous dirai à tout le moins que je suis conscient des conséquences socio-économiques de ce projet pour les résidents de l'Île-du-Prince-Édouard, particulièrement ceux qui se sont opposés à ce raccordement à l'occasion du plébiscite.

À mon avis, dans une démocratie, quand la majorité a exprimé son opinion, nous ne devons pas rester indifférents à l'inquiétude de ceux qui préféreraient ne pas participer à un projet. Ils ont leurs raisons et leurs croyances propres et ils tirent leurs propres conclusions. Selon eux, le gouvernement ne s'est pas conformé aux lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement. Ils prétendent en outre que le Canada enfreindrait les conditions de l'union en passant avec l'Île-du-Prince-Édouard et la SCI un accord