

*Initiatives ministérielles*

au pont. Une partie de la controverse portait sur la question de savoir si on avait accordé une considération égale au tunnel et au pont, mais je ne m'éterniserai pas là-dessus.

En janvier 1989, le projet a été soumis au Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales ou BFEEE et, en août 1990, le groupe d'étude signalait que, dans sa version actuelle, le projet présentait des risques d'effets nuisibles. Je m'empresse d'ajouter que le groupe a fixé comme niveau de risque acceptable un retard des glaces d'au plus deux jours. Autrement dit, suite à mes propos de tout à l'heure sur les dangers des glaces, il faut entendre par là que les glaces resteraient dans le détroit de Northumberland deux jours de plus que la normale, chaque année, durant une période de cent ans. C'est une latitude considérable. Je pense que cela semble raisonnable à quiconque connaît les glaces, la mer et les probabilités.

En somme, il fallait concevoir un projet qui ne modifie pas considérablement l'état des glaces et qui puisse résister aux forces générées par des glaces constamment en mouvement. Le principe en cause était le suivant: si la présence d'un pont devait entraîner une plus forte accumulation de glaces dans le détroit ou, comme on dit dans le métier, retarder le départ des glaces, cela pourrait avoir un effet négatif sur l'environnement marin de toute la région ainsi que sur la pêche pratiquée dans le détroit.

La pêche pratiquée dans le détroit de Northumberland, qui représente une valeur inestimable pour l'économie de l'île, consiste principalement en des prises de homard, de pétoncle et de hareng. J'ai beaucoup d'estime pour les pêcheurs. Je les côtoie pas seulement tous les jours, mais presque toutes les heures de la journée. La pêche au homard, qui a rendu l'Île-du-Prince-Édouard célèbre dans le monde entier, est pratiquée, dans une proportion de 75 p. 100, dans le détroit.

Cela rapporte aux pêcheurs quelque chose entre 45 et 60 millions de dollars et plus, selon la saison. Quand on songe au chômage et à la situation des pêches de nos jours, on voit que ce chiffre est très élevé et qu'il doit être pris en considération quand on examine l'incidence socio-économique globale. En outre, je suis aussi au courant de la présence de bancs de pétoncles dans le détroit dont il faut aussi tenir compte.

En janvier 1991, le Cabinet a autorisé qu'on choisisse un promoteur pour construire et exploiter le pont, et un comité d'experts sur les glaces a été formé. En avril 1991, quelques mois plus tard, le comité sur les glaces a rapporté qu'on pouvait construire un pont sur le détroit de Northumberland sans retarder sensiblement le déblaiement des glaces. Trois promoteurs ont ensuite fait des propositions initiales. Ils ont été invités à soumettre leurs propositions et, en janvier de l'année dernière, c'est-à-dire il y a environ 18 mois, on a déterminé que ces trois propositions respectaient les exigences environnementales.

En mai 1992, il y a environ un an, quand les trois sociétés ont soumis leurs programmes financiers et de sécurité, notamment le niveau nécessaire de subvention fédérale, Travaux publics Canada a déclaré que les trois soumissions ne répondaient pas aux conditions de l'appel d'offres pour le projet.

En juillet 1992, le Cabinet a autorisé qu'on entame des discussions avec la société Strait Crossing Incorporated, ou SCI en abrégé. Comme elle avait soumis l'offre la plus basse, on lui a demandé de déterminer si sa proposition pouvait être modifiée pour répondre aux critères fixés par le gouvernement fédéral.

• (1100)

En novembre, le Cabinet autorisait la négociation d'un contrat avec la SCI et le ministre des Finances annonçait dans son exposé financier du 2 décembre que des travaux avancés d'ingénierie et d'environnement allaient être entrepris pour que la construction de l'ouvrage de franchissement commence au printemps de 1993.

Comme je l'ai dit plus tôt, ce projet ne ressemble à aucun autre projet d'infrastructure, puisqu'il sera financé, construit et exploité par son propriétaire, un consortium du secteur privé qui, après 35 ans, le remettra au gouvernement fédéral. Cette façon de faire qui, je pense, découle des propositions initiales de 1985-1986, signifie essentiellement que le projet sera très étroitement surveillé pour déterminer si ce même mécanisme de financement pourrait s'appliquer à d'autres projets d'infrastructure. Si l'expérience est réussie, ce sera un projet pilote d'envergure.

Le pont lui-même tirera ses recettes de deux sources: la subvention annuelle de 42 millions du gouvernement fédéral pendant 35 ans—un montant qui correspond à la subvention versée à l'exploitant du service de traversiers, majorée d'environ 50 p. 100 pour diverses raisons—et ensuite les recettes provenant des droits de péage qu'ac-