

*Initiatives ministérielles*

précisément sur les dispositions de l'entente avec l'Île-du-Prince-Édouard.

Grâce à cette modification, un ouvrage de franchissement reliant l'île et le continent pourra être construit et il sera entendu, d'après la motion, que rien n'empêchera l'imposition de droits pour l'utilisation de cet ouvrage, ni l'exploitation de celui-ci par l'entreprise privée.

Ce débat est d'un grand intérêt pour moi et ce, pour différentes raisons. La première, évidemment, c'est que j'ai beaucoup d'affinités avec l'île, des affinités qui se sont accentuées un peu plus chaque fois que j'y suis allé, soit par traversier, soit par avion. Les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard sont des gens aimables et généreux qui sont très attachés non seulement à leur île, mais aussi à la Confédération et à ce pays qui est le nôtre, le Canada.

Tous les députés reconnaissent que ce ne sont pas tous les insulaires qui sont favorables à ce lien permanent. On en trouve aussi un grand nombre qui gagnent leur vie en mer, dans le détroit de Northumberland, comme pêcheurs. Il y a encore des terriens qui sont très heureux de leurs conditions de vie à la ferme. Ils apprécient le calme de leur mode de vie rural et sont assez satisfaits du service de traversiers.

Je suis très heureux d'avoir pu être présent à la Chambre quand le député de Davenport a parlé avec tant d'éloquence des solutions de rechange que le gouvernement a préféré écarter. L'une de ces solutions consisterait à moderniser le service de traversiers de telle façon qu'on éviterait certains des problèmes environnementaux que créerait l'ouvrage permanent.

• (1755)

C'est en partie l'autre raison pour laquelle je suis heureux d'intervenir aujourd'hui, car au cours de la précédente législature, j'ai consacré beaucoup de temps à la question des évaluations environnementales qui me préoccupe beaucoup.

Le député de Davenport a parlé de la nécessité de tenir compte de ce que veut dire une évaluation environnementale lorsqu'on examine l'avenir de projets importants discutés et menés à bien au Canada.

Il y a de nombreux projets de ce genre en cours à l'heure actuelle, qui n'ont pas été soumis à une évaluation environnementale; dans d'autres cas, après avoir évalué les projets en appliquant des lignes directrices très strictes en matière d'environnement, on s'est aperçu qu'ils laissaient beaucoup à désirer à cet égard.

Ce sur quoi je veux m'arrêter sous peu dans mon intervention, c'est l'incapacité du gouvernement précédent et, semble-t-il, du gouvernement actuel, de mettre en place un processus d'évaluation environnementale permettant de s'assurer que des projets comme le pont qui va être construit dans le détroit de Northumberland n'auront pas de répercussions écologiques néfastes.

J'hésite à mentionner dans cette enceinte le nom du précédent premier ministre. Le projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, qui a été débattu en juin dernier et adopté par la Chambre, était en fait l'une des toutes dernières lois adoptées par le gouvernement

précédent avant l'ajournement de l'été qui a abouti au déclenchement d'élections fédérales et à l'arrivée au pouvoir d'un nouveau gouvernement.

Le bilan du gouvernement précédent en matière d'environnement laissait beaucoup à désirer. Je suis très surpris que le nouveau gouvernement reprenne exactement là où l'ancien gouvernement avait laissé, surtout dans le cas d'un projet auquel on aurait dû mettre un terme si on avait retenu les recommandations découlant de la seule évaluation environnementale fédérale de nature générale effectuée à ce sujet. Cependant, j'y reviendrai tout à l'heure.

Je reconnais qu'on doit prendre des mesures pour améliorer l'accès à l'Île-du-Prince-Édouard, pour faciliter le transport des produits entre l'île et le continent, ainsi que les déplacements des touristes et des habitants de l'île.

Lorsque la Chambre a été saisie du projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, qui donnait le feu vert au projet de construction avant que cette modification constitutionnelle ne soit apportée, le débat dans cette enceinte a été marqué par M. Jim Fulton, le député de Skeena à l'époque, qui avait beaucoup de choses à dire.

Pour la gouverne de la Chambre, je voudrais répéter certains de ses propos. M. Fulton fut longtemps le porte-parole du Nouveau Parti démocratique en matière d'environnement et, en cette qualité, il a bien servi notre parti et la nation tout entière. Son discours sur le projet de loi C-110 fut l'une de ses dernières interventions en cette Chambre avant qu'il ne prenne sa retraite. À la façon dont il avait abordé le sujet, on savait combien il lui tenait à coeur et aussi combien le processus d'évaluation environnementale était, à ses yeux, important pour notre pays.

Comme je l'avais dit à l'époque, et cela avait été repris avec véhémence, le pont n'a jamais fait l'objet d'une évaluation publique. Toutes ces études dont parle le gouvernement, les 90 ou 91 études qui ont été faites, l'ont été par des parties ayant des intérêts dans le détroit de Northumberland ou dans la construction du pont. Le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement dont j'ai ardemment défendu l'inclusion dans la nouvelle loi canadienne sur l'évaluation environnementale exigerait que des projets de ce genre fassent l'objet d'une évaluation environnementale indépendante.

• (1800)

M. Fulton a dit que le projet de construction du pont n'avait jamais fait l'objet d'un examen public. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, lorsque le bureau d'évaluation et d'examen en matière d'environnement a pris connaissance du projet dans son ensemble, il l'a rejeté.

La Cour fédérale a ordonné qu'il n'y ait aucune décision irrévocable par le gouvernement tant que les dispositions du processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement n'auraient pas été respectées. Les députés se rappellent qu'on a aussi évité le PEEE dans le cas du projet Kemano il y a quelques années. La Cour fédérale a conclu que dans le projet Kemano II, le gouvernement avait agi illégalement et inconstitutionnellement. Nous avions voulu éviter cette situation dans le cas du projet du détroit de Northumberland. Ce n'est évidemment pas ce qui s'est produit.