

*Initiatives ministérielles*

lars, est portée à compter de la fin de l'ouvrage, en 1997, à 41,9 millions en dollars constants. Il y aura, bien sûr, des ajustements d'inflation mais il y en aura, de toute façon, sur les 28 millions de dollars.

• (1040)

Alors, c'est une augmentation annuelle, à compter de 1997, de l'ordre de 14 millions de dollars environ, que le fédéral devra continuer de verser à l'Île-du-Prince-Édouard, ce qui ne paraît pas exagéré dans le contexte des avantages anticipés.

Il faut saluer cette initiative que constitue la prise en charge, par le secteur privé, de la construction et de l'opération du pont. Là-dessus, il faut faire une réserve: je pense que tous les parlementaires devraient exiger que le gouvernement soit extrêmement attentif et surveille bien la façon dont les travaux vont se dérouler.

Je comprends que c'est l'entrepreneur privé qui assurera la poursuite des travaux, mais il faudrait absolument que le gouvernement s'occupe d'une façon très immédiate de la surveillance de l'opération. Qu'arrive-t-il s'il y a un dépassement de coûts? Je crois que c'est la question la plus inquiétante. Car les coûts pourraient se mettre à dérapier, c'est un ouvrage extrêmement considérable de l'ordre de 13 kilomètres de long dans un bras de mer, dans des conditions où la glace se forme en grande quantité durant l'hiver, avec une grande pression sur les piliers. Qu'arrive-t-il s'il y a des dépassements de coûts?

Les documents que nous avons en main ne nous permettent pas de voir quelle serait la responsabilité du gouvernement dans ce cas. Légalement, il semble bien qu'elle se limite à garantir des versements annuels, mais qu'arrive-t-il si, en cours d'exécution, les entrepreneurs se trouvaient en situation financière difficile?

On sait ce qui est arrivé avec le tunnel de la Manche. Bien sûr, l'envergure de l'ouvrage ne se compare pas à celui qui est anticipé, mais il reste que c'est un ouvrage extrêmement considérable, 13 kilomètres de pont, dans des conditions climatiques extrêmement difficiles. Qu'arrive-t-il? Je crois que le gouvernement devra nous donner des éclaircissements là-dessus et nous dire ce qui arrivera et quelles mesures il prendra pour s'assurer qu'il n'y aura pas de dépassements de coûts.

Du point de vue environnemental, je ne connais pas le dossier aussi bien que le ministre qui a certainement été à même de le voir d'une façon immédiate. Les ministres ont des accès aux dossiers que n'ont pas les membres de l'opposition, mais à l'époque où j'étais ministre de l'Environnement, je m'étais assuré qu'une évaluation environnementale très stricte soit faite. Je pense que cela a été fait et le ministre a raison de dire que les précautions les plus considérables ont été prises.

Il faut cependant inciter le gouvernement à la prudence durant la construction, parce qu'il peut y avoir des événements qui vont affecter l'environnement. Le ministre nous a dit qu'il prendrait des dispositions, je ne sais pas lesquelles. Il faudrait peut-être savoir quelles dispositions seront prises à ce sujet.

Il y a aussi après la construction, durant le cours de l'opération. Nous savons que les pêcheries seront affectées, en particulier en ce qui concerne le homard, et qu'il y a des formes de compensation prévues. Il faudrait en savoir un peu plus, je crois, dans le débat à venir, sur ce que le gouvernement entend faire à ce sujet.

[Traduction]

À l'intention de nos amis de l'Île-du-Prince-Édouard, je vais maintenant m'exprimer en anglais. Nous croyons qu'il s'agit d'une mesure équitable, d'une mesure de progrès, d'une mesure capable de promouvoir le développement économique de cette province canadienne. Voilà pourquoi nous appuyons la résolution.

[Français]

Je voudrais aussi attirer l'attention du gouvernement sur un problème de rédaction, je crois, dans l'amendement constitutionnel qui nous est présenté. Il y a un problème de concordance entre le texte français et le texte anglais.

Il m'apparaît que cela pourrait créer des problèmes juridiques, considérables même, puisque nous savons que maintenant, à la suite des amendements de 1982, en vertu de l'article 56, je crois, de la Constitution actuelle, les deux textes ont force de loi. Les deux versions, française et anglaise, ont force de loi.

Il n'en est pas ainsi pour la Constitution de 1982 puisque malgré des engagements pris en 1982, nous attendons toujours la version française officielle ayant force de loi de la Constitution canadienne. Petite question qu'on peut se poser en passant, comment se fait-il que dans un pays comme le Canada, qui professe le bilinguisme, nous n'ayons pas encore la Constitution en français? Petite question sur laquelle nous reviendrons un jour.

Mais il reste que l'amendement qui sera adopté aujourd'hui aura force de loi dans les deux langues puisque maintenant, nous sommes sous le régime de la nouvelle Constitution. Or, si on regarde la résolution, on voit que le texte anglais est formulé comme suit:

• (1045)

«That a fixed crossing joining the Island to the mainland may be substituted for the steam service referred to in this schedule».

[Français]

Il est donc dit que cet ouvrage «may be substituted», alors que le texte français dit:

Qu'un ouvrage de franchissement reliant l'île et le continent remplace le service de bateaux [ . . . ]

Autrement dit, dans le texte anglais, c'est un engagement facultatif, une possibilité; c'est la faculté que le gouvernement a de remplacer l'ancien service par un pont. Tandis qu'en français, le gouvernement a l'obligation de le faire. Donc, il y a des nuances extrêmement importantes. Je suis un peu étonné de voir que les services juridiques du gouvernement n'aient pas vu cette nuance si grave qui, certainement, serait en mesure, dans certaines éventualités, de créer des problèmes juridiques extrêmement considérables.