

*Initiatives ministérielles*

En terminant, je demande à mes collègues d'appuyer ce projet parce qu'il est sain; il répondra aux besoins de la région, besoins économiques, touristiques et autres, et on l'approche d'une façon qui me semble tout à fait appropriée.

[Traduction]

**M. Len Taylor (The Battlefords—Meadow Lake):** Madame la Présidente, les commentaires que le secrétaire parlementaire a faits m'inspirent une ou deux questions que je voudrais bien lui poser car il est le mieux placé pour répondre. Je reviendrai à la motion quand je prendrai la parole pendant la période de débat.

Dans ses observations préliminaires, le secrétaire parlementaire a mentionné que la modification que nous examinons aujourd'hui avait été ordonnée par les tribunaux. Le secrétaire parlementaire sait sûrement que la Cour fédérale a eu certaines choses à dire au sujet de ce projet. Comme l'a mentionné l'ancien ministre des Travaux publics, madame la juge Reed a déclaré qu'il n'était pas nécessaire de modifier la Constitution, tant que le service de traversiers n'aurait pas été remplacé. Or, bien que ce service n'ait pas encore été remplacé, nous voulons modifier la Constitution.

Par ailleurs, la Cour fédérale a déclaré que le ministre des Travaux publics n'avait pas respecté les exigences prévues à l'article 12 du processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement et a conclu qu'aucune décision irrévocable ne devrait être prise, tant que ce point ne serait pas réglé. Le gouvernement estime-t-il que les exigences prévues à l'article 12 du processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement ont été respectées ou considère-t-il maintenant que cette modification de la Constitution n'est pas nécessairement une décision irrévocable?

Enfin, le ministère a invoqué les emplois et l'économie comme principales raisons pour donner suite à ce projet. Pourtant, dans ma circonscription, le ministère des Travaux publics est en train de fermer trois immeubles fédéraux que possède et qu'occupe le gouvernement fédéral et songe à détruire ces immeubles, ce qui entraînera des pertes d'emplois dans les Prairies et dans le Canada rural, et cela, pour épargner de l'argent.

Je me demande comment on peut justifier la fermeture d'immeubles dans ma circonscription et la perte d'emplois que cela va causer et, parallèlement, investir des fonds dans un projet pour créer des emplois à l'Île-du-Prince-Édouard.

**M. Duhamel:** Madame la Présidente, en ce qui concerne le premier point, à savoir que la Cour fédérale a signalé qu'une modification était nécessaire, mais sans préciser quand, je pense que c'est tout à fait exact. Il faut le faire, et cela va l'être très bientôt, j'espère. Le dernier obstacle aura donc été levé. Je pense que nous sommes en train de couper les cheveux en quatre, et je ne veux nullement blesser mes collègues en disant cela. On allait le faire. Il fallait le faire. On est en train de le faire. C'était la voie à suivre.

Quant aux décisions soit-disant irrévocables, cela n'existe pas. Nous venons de modifier la Constitution, ou du moins, nous sommes sur le point de le faire. Aucune décision n'est irrévoca-

ble. Je crois cette mesure pertinente. Cette mesure-ci est nécessaire, comme je l'ai démontré plus tôt.

• (1555)

En ce qui concerne l'environnement, je ne connais aucun autre projet qui ait fait l'objet de tant d'études d'impact. Bien sûr, la perfection n'est pas de ce monde, et il se peut que certaines choses aient été omises; je ne suis pas naïf à ce point. Il y a eu plus de 90 études et quelque 80 audiences. Même nos collègues du Bloc sont en faveur de ce projet, bien que nombre de personnes aient fait remarquer que le groupe les Amis de l'île avait, à juste titre, certaines préoccupations. J'estime que le gouvernement et le ministre se sont montrés extrêmement reponsables dans ce dossier. Nous ne pouvons laisser traîner les choses.

Quant à la fermeture des édifices dans la circonscription du député, je ne sais s'il y a perte d'emplois, mais la situation m'attriste, que ce soit à l'Île-du-Prince-Édouard, en Saskatchewan, à Vancouver ou n'importe où au Canada.

**M. Lee Morrison (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia):** Madame la Présidente, mes collègues ont traité des répercussions juridiques et politiques de la question à l'étude. J'aimerais revenir un peu en arrière et examiner l'hypothèse de base.

Avons-nous vraiment besoin d'un pont de 13 kilomètres sur le détroit de Northumberland? Pourquoi voulons-nous construire ce pont? Les avantages sont-ils supérieurs aux coûts? Un pays au bord de la faillite comme le Canada peut-il s'offrir un tel projet? Ces questions font l'objet d'un débat depuis 30 ans, mais malgré l'entente signée en octobre dernier, comme on peut le voir ici à la Chambre, le débat est loin d'être clos.

Débarrassons-nous tout d'abord du mythe que cette entreprise sera financée par le secteur privé. Il s'agit d'un projet gouvernemental typique et le projet est structuré de telle sorte que les détenteurs d'obligations ne prendront aucun risque; les exploitants du privé rembourseront le capital et les intérêts à partir d'une subvention égale à 100 p. 100 des coûts, soit 42 millions de dollars par année, indexés sur le taux d'inflation, pendant 35 ans. Et il faut comparer cela à la subvention actuelle. Je suis en désaccord avec le député qui a déclaré, il y a quelques instants, que la subvention s'élevait à 42 millions de dollars. La subvention actuelle est de 21,7 millions, comme on peut le lire dans les Comptes publics. Par conséquent, le programme proposé doublerait virtuellement la subvention.

Les intérêts sur l'émission d'obligations initiale de 662 millions de dollars s'élèveront à environ 700 millions de dollars, gracieuseté du contribuable canadien. La seule différence entre l'entente du 7 octobre et une soumission traditionnelle de Travaux publics, c'est que des fonds publics seront dépensés sans qu'on soit obligé de rendre des comptes à la population.

Et ce n'est pas tout. Quatre-vingt-cinq pour cent des capitaux propres seront détenus par des filiales de multinationales étrangères, Morrison Knutson des États-Unis et GTM International de France. Je ne sais pas ce que l'acronyme GTM représente, mais je soupçonne que ça puisse vouloir dire grand tabac monétaire car leur succès financier ne fait aucun doute.