

*Initiatives ministérielles*

peuvent se résoudre et qu'ils ne causeront pas un tort grave à l'environnement.

Les études qui ont été commandées ont décelé de sérieux problèmes. Tout ce que le gouvernement fédéral a donné comme réaction au Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales, qui avait recommandé de ne pas construire le pont, a été de dire que les problèmes des glaces pouvaient se gérer. Aucune justification réelle n'a été avancée pour étayer cette conclusion.

Nous ne devrions pas perdre de vue que les pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard se sont unanimement opposés au raccordement permanent parce que, à leur avis, celui-ci nuira à la pêche. À maintes occasions aujourd'hui, nous avons entendu dire que le projet de raccordement permanent ne sera pas préjudiciable à la pêche. Pourquoi alors les représentants des 773 pêcheurs de l'île ont-ils décidé, à leur assemblée annuelle du 6 février, de s'opposer à la construction du pont tant que des évaluations environnementales sérieuses n'auront pas été effectuées et que les véritables répercussions du pont n'auront pas été évaluées?

Nous ne pouvons certainement pas faire fi de l'opinion de ceux qui vivent de la pêche à proximité de la région où l'on compte construire le raccordement permanent. Pourquoi ferions-nous cela? Pourquoi voudrions-nous écarter du revers de la main leur opinion sur les problèmes qui risquent de s'ensuivre dans le secteur des pêches?

En 1990, le gouvernement fédéral a créé sa propre commission d'évaluation environnementale. Celle-ci a rejeté le projet de raccordement permanent pour diverses raisons, notamment à cause des répercussions qu'il risquait d'avoir sur les écosystèmes marins et les microclimats agricoles, du fait d'une fonte des glaces qui pourrait être retardée au printemps. Le projet pourrait avoir des répercussions préjudiciables sur les frayères et, parce qu'on connaît mal l'écosystème du détroit de Northumberland, il est difficile de prévoir les répercussions environnementales que pourrait avoir pareil raccordement.

La commission d'évaluation s'est opposée à la construction d'un raccordement parce qu'elle considère que ce projet va à l'encontre du développement durable et que l'on n'a pas suffisamment étudié l'ensemble des répercussions que pourrait avoir la construction de ce raccordement.

La commission s'est aussi opposée au projet parce qu'il est difficile de trouver, sur le plan de l'emploi, des solutions de rechange socialement acceptables pour les pêcheurs et les employés des services de traversiers qui perdront leur travail. Elle s'est aussi opposée au projet parce qu'on n'a pas suffisamment étudié les répercussions environnementales et écologiques que pourrait avoir sur l'Île-du-Prince-Édouard l'accroissement de

l'afflux touristique. La question de l'utilisation des terres à l'Île-du-Prince-Édouard posait aussi des problèmes.

En conclusion, la commission a reconnu la nécessité d'améliorer le système de transport entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, ce que nous acceptons tous. Cependant, après une étude approfondie, la commission a conclu que le projet de pont risquait d'avoir des répercussions préjudiciables inacceptables.

La commission a donc recommandé de ne pas mettre en oeuvre le projet. Au lieu de tenir compte de l'avis du bureau d'examen, le gouvernement fédéral a essentiellement décidé de rédiger son propre rapport et d'affirmer que les inquiétudes que nourrit le bureau au sujet de la construction et de l'utilisation du pont sont erronées, déraisonnables ou faciles à apaiser.

Il est faux de prétendre que le lien routier a fait l'objet d'une véritable évaluation environnementale. Il semble que le gouvernement provincial libéral et le gouvernement fédéral conservateur soient tous deux disposés à fermer les yeux sur les dangers pour l'environnement.

Il est évident que les données et les renseignements dont nous disposons sont loin d'être suffisants et que nous comprenons mal cette région du pays. Il serait tout à fait inadmissible d'aller de l'avant sans procéder à une évaluation environnementale plus efficace. Sur le plan environnemental, le projet de lien routier ne tient pas, et les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard méritent d'être mieux traités par leur gouvernement provincial libéral et leur gouvernement fédéral conservateur ainsi que par leurs députés libéraux qui ne semblent pas parler au nom des simples citoyens, mais plutôt au nom des gens d'affaires, et qui ne semblent pas tellement s'inquiéter des véritables répercussions du projet sur la vie à l'Île-du-Prince-Édouard et sur l'écosystème autour du pont.

En terminant, je voudrais faire quelques observations sur l'aspect économique du projet. À l'heure actuelle, la société Marine Atlantique, responsable du service de traversiers, est l'un des plus grands employeurs de la province et sa masse salariale s'élève à près de 17 millions de dollars. C'est donc dire que, au cours de la période de 35 ans pendant laquelle le gouvernement fédéral, au lieu de subventionner le fonctionnement des traversiers, versera une subvention à la société chargée de construire et d'entretenir le pont, l'Île-du-Prince-Édouard perdra environ 588 milliards de dollars, somme qui ne comprend aucune augmentation de salaire pour toute la période visée.

C'est dans le comté de Prince, à l'Île-du-Prince-Édouard, que l'on trouve le taux de chômage le plus élevé de tous les comtés de la province. En construisant ce lien routier au lieu de continuer à exploiter un service de traversiers—ce qui, comme je l'ai dit, serait tout à fait faisable et économique—on fera perdre à ce comté 422