

Initiatives ministérielles

● (1025)

Je tiens à souligner que c'est le promoteur, non les contribuables canadiens, qui sera entièrement responsable des dépassements de coûts. Si toutefois le projet n'est pas achevé au plus tard le 31 mai 1997, le promoteur devra payer le coût d'exploitation du service de traversiers jusqu'à ce que le pont soit prêt et en service. Une fois le pont en service, le promoteur devra l'exploiter et l'entretenir à la satisfaction du gouvernement fédéral avant d'avoir accès aux recettes provenant du péage.

Le droit à payer pour emprunter le pont sera comparable à celui qui est exigé pour utiliser le service actuel de traversiers. Au cours des 35 prochaines années, les droits ne pourront augmenter d'une année à l'autre de plus des trois quarts du taux annuel d'inflation. Grâce à ces dispositions et d'autres encore, le gouvernement a fait tout ce qu'il pouvait pour veiller à ce que les contribuables soient bien protégés avant, pendant et après la construction du pont.

Je veux de même m'efforcer de répondre franchement à toutes les questions et les réserves honnêtes que les Canadiens ont soulevées à propos de cet ouvrage de franchissement. C'est dans cet esprit que je voudrais aborder la question des incidences que ce projet pourrait avoir sur l'environnement.

Cette question a été soulevée tout au long des cinq dernières années, tout au long des 60 derniers mois. Je sais qu'un certain nombre de députés à la Chambre sont inquiets à ce sujet. Je n'ai pas l'intention de passer longuement en revue toutes les études environnementales et toutes les révisions supplémentaires qui ont été entreprises à cet égard; je me contenterai de dire qu'elles furent très nombreuses, plus d'une centaine, et ont pour la plupart été très approfondies.

J'allais demander l'indulgence de la Chambre et apporter la pile de six pieds d'études réalisées sur ce projet, mais cela m'a semblé un peu encombrant. Il aurait été plutôt coûteux pour le gouvernement du Canada, notamment pour la Chambre des communes, de faire réimprimer intégralement toutes ces études dans le hansard.

Comme vous le savez, monsieur le Président, si vous avez consulté la transcription d'un autre débat sur la question, j'ai parlé à la Chambre d'un certain nombre d'études, non pas dans leur totalité, mais en résumé, afin de lui montrer l'importance de ces travaux pour répondre à un certain nombre de préoccupations d'ordre environnemental.

Ce que je dépose aujourd'hui avec la permission de la Chambre, c'est la liste, en anglais et en français, de toutes les études effectuées, qui sont excessivement nombreuses. Si des députés souhaitent les consulter, je suis sûr que mon ministère pourra les leur procurer pour qu'ils puissent les parcourir, les étudier le soir, les emporter chez eux le week-end, et peut-être demander à leur parti politique ou au groupe auquel ils appartiennent d'en faire un examen indépendant. Ils nous diront peut-être ce qu'ils en pensent dans quelques mois ou quelques années; ils nous diront si cette centaine d'études étaient appropriées ou non.

Je demanderais le consentement de la Chambre afin de déposer ces deux documents pour que les députés puissent s'y reporter ultérieurement

Le président suppléant (M. Kilger): D'accord?

Des voix: D'accord.

M. Dingwall: Monsieur le Président, si les députés le jugent bon, je suis disposé à apporter cette pile de six pieds de documents. Si les députés le souhaitent, ils pourraient me le faire savoir par une note. Je suis prêt à le faire pour que tous comprennent que nous n'avons rien à cacher, qu'il n'y a pas eu de tractations secrètes à propos de ce projet.

Je tiens à souligner que ce projet a fait l'objet du processus de consultation le plus ouvert, le plus transparent qui soit. Il y a eu plus de 80 séances publiques auxquelles ont participé plus de 10 000 personnes, ce qui est déjà remarquable en soi. Je suis d'avis que ce projet établit la norme d'examen des effets environnementaux et qu'il deviendra un modèle de gestion environnementale de projets de taille et de portée analogues.

● (1030)

Il n'y a pas de doute, et il ne devrait y avoir aucun doute dans l'esprit de quiconque, que certains Canadiens n'approuvent en aucune circonstance la construction d'un lien permanent, que ce soit à cause de l'environnement, d'une opinion ou d'un parti pris personnel, de considérations financières ou autres. Cependant, la vaste majorité des habitants de l'Île-du-Prince-Édouard qui ont voté lors d'un référendum démocratique tenu par suite de l'approbation de leur assemblée législative se sont prononcés en faveur de la construction de ce lien permanent. Nous, en tant que Parlement national, devons reconnaître ce fait, tout comme les députés d'en face voudront le reconnaître, j'en suis certain, dans les interventions qu'ils feront sous peu.

À la fin d'août, en réponse à une contestation, la Cour fédérale du Canada a statué que le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux avait dépassé de loin les attentes habituelles en ce qui a trait au respect de la ligne directrice fédérale concernant l'examen des effets environnementaux. Le juge Cullen a déclaré dans sa décision:

Les critères acceptés et appliqués par Travaux publics Canada dans son auto-évaluation étaient plus que satisfaisants et respectaient la ligne directrice [sur les effets environnementaux].

Quoi qu'il en soit, je peux assurer à la Chambre que cela ne signifie pas pour autant que nous cessons de nous préoccuper de l'environnement. Mon ministère, de même que d'autres organismes fédéraux et provinciaux compétents, continueront de surveiller les effets environnementaux pendant et après la période de construction pour garantir le respect de l'entente et intervenir s'ils le jugent nécessaire.

L'ouvrage de franchissement est un projet extrêmement intéressant et audacieux. Il prend des proportions historiques et il est une nouvelle contribution à l'ouverture de ce pays, à son rapprochement et à son édification.

La construction de ce pont de 13 kilomètres, le plus long pont à enjamber des eaux qui, en hiver, se transforment en glace, est effectivement un projet ambitieux, tout comme l'a été l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent, de la route transca-