

Initiatives ministérielles

semaine dernière, le premier ministre de la province a écrit au ministre des Travaux publics pour lui faire part de ses préoccupations et demander le règlement immédiat des questions en suspens dans ces deux secteurs.

Je veux exprimer de nouveau mon inquiétude à l'égard du programme d'indemnisation des pêcheurs et dire que le comité d'indemnisation des travailleurs des traversiers devrait être formé le plus tôt possible. Comme dans le cas des pêches, le comité d'indemnisation des travailleurs des traversiers relève aussi du gouvernement fédéral. Les 500 à 600 employés de Marine Atlantique ont droit à une indemnisation. Si on regarde ce qui s'est passé au cours des dernières années, on se rend compte que le transport ferroviaire a été totalement abandonné à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard et partiellement abandonné au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. Les ententes conclues avec les travailleurs déplacés dans ces secteurs auront servi de précédents pour le genre d'indemnités auxquelles les travailleurs de Marine Atlantique ont droit.

Je ne crois pas que nous puissions sous-estimer l'impact économique positif qu'un lien routier aura sur l'Île-du-Prince-Édouard. Tout indique que, si nous voulons améliorer ou même simplement maintenir notre niveau de vie actuel, nous devons aussi devenir autosuffisants. Nous devons atteindre une plus grande indépendance économique et devenir plus compétitifs.

Pour devenir plus compétitifs, il est essentiel que nous ayons un meilleur système de transport, que ce soit pour le secteur de la fabrication ou de la transformation, le secteur agricole, le secteur des pêches ou celui du tourisme. Nous devons maintenir les coûts au niveau le plus bas possible si nous voulons être compétitifs. L'activité économique s'accroîtra non seulement pendant la construction, mais aussi au cours des années qui vont suivre. Le lien favorisera l'expansion industrielle, ce qui créera des emplois. Il favorisera la croissance du tourisme, ce qui créera aussi des emplois.

L'Île-du-Prince-Édouard a désespérément besoin de vrais emplois à plein temps. Nous n'aurons jamais une occasion aussi belle que celle qui s'offre à nous maintenant. La construction du lien routier est cruciale pour l'avenir de l'Île-du-Prince-Édouard.

Espérons que toutes les parties à l'entente ont bien fait leur travail.

M. Jim Fulton (Skeena): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir parler du projet de loi C-110 cet après-midi. Je regrette cependant de dire dès le départ que c'est une ultime trahison des gens de l'Île-du-Prin-

ce-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de l'ensemble des Maritimes et même du Canada. En effet, ce gouvernement s'est engagé à favoriser le développement durable et, il n'y a pas si longtemps, il a adopté à la Chambre la nouvelle loi sur le processus d'évaluation environnementale qui, selon moi, constituait un engagement important.

Bien que j'aie voté contre parce que je ne la trouvais pas adaptée à la réalité, je crois toujours qu'elle partait d'une bonne intention de la part des députés et qu'elle indiquait l'orientation générale de la Chambre sur les questions d'évaluation environnementale.

Cependant, je crois que ceux qui se sont intéressés aux lignes directrices énoncées par le Cabinet en 1984 et aux contestations dont elles ont fait l'objet devant tous les tribunaux du pays jusqu'à la Cour suprême du Canada seront sûrement profondément blessés de voir que le Parti conservateur adoptera le projet de loi C-110 avec l'assentiment du Parti libéral—du moins si celui qui a pris la parole avant moi est le seul libéral que nous devions entendre, il semble bien que son parti approuve ce projet de loi.

Cette façon de procéder est inacceptable. Cet après-midi, j'ai l'intention d'expliquer exactement en quoi ce processus est inacceptable et qui sont les principaux intéressés dans cette affaire. Il ne faut pas oublier que les promoteurs et les exploitants qui composent la société Strait Crossing Inc. sont les mêmes personnes de Calgary qui ont produit le barrage de la rivière Oldman, ce projet très discuté qui avait saccagé sur 38 kilomètres un cours d'eau reconnu internationalement. Les tribunaux ont finalement exigé un deuxième processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement, à la suite duquel on a recommandé de démolir le barrage.

Le gouvernement n'a accepté que les recommandations qui suivaient cette recommandation-là; il n'en a suivi aucune. C'est un processus inacceptable que le gouvernement applique au nez et à la barbe de la Cour suprême du Canada.

La proposition présentée dans le projet de loi C-110 n'a jamais fait l'objet d'un processus d'évaluation environnementale. Les discours du député libéral d'Egmont et du ministre des Travaux publics à la Chambre sont une supercherie. Leur contenu avait été soigneusement choisi de façon à laisser entendre aux Canadiens que ce projet était approuvé de bon droit et moralement justifié, selon les conclusions d'un processus d'évaluation environnementale. Dans l'évaluation environnementale, la proposition générale d'ouvrage de franchissement a été rejetée. Le gouvernement a alors fait appel à un groupe privé