

Initiatives ministérielles

d'acier, comme le mentionnait le député. Le pont actuellement à l'étude sera conçu de façon à durer au moins 100 ans et doté d'une structure de béton; il ne sera pas exposé aux mêmes conditions climatiques.

Le troisième point portait sur l'étude environnementale. Les auteurs de l'étude se sont prononcés contre le projet, en se fondant sur l'hypothèse que le pont pourrait créer des embâcles de plus de deux jours. Toutefois, au cas où il serait possible de dégager les glaces en moins de deux jours, ils ont fait un certain nombre de recommandations. Depuis, le gouvernement, les entrepreneurs et les provinces ont poursuivi leurs travaux en suivant ces recommandations à la lettre.

Aucun projet n'a fait l'objet d'autant d'évaluations environnementales, que l'on continue d'ailleurs d'effectuer. Si le projet n'est pas sans danger pour l'environnement, il ne sera pas mis à exécution.

Mme Lynn Hunter (Saanich—Les Îles-du-Golfe): Monsieur le Président, je veux demander au secrétaire parlementaire comment le gouvernement peut entreprendre ce projet sans faire d'évaluation environnementale.

M. Worthy: Monsieur le Président, une évaluation est actuellement en cours. Il s'agissait au départ d'une évaluation générale mais, à mesure que le projet avance, on en évalue chaque étape de façon plus précise.

On continue d'examiner tous les aspects environnementaux de ce projet. Comme l'a signalé un des orateurs de la région de l'Atlantique, si on prenait tout ce qui a été rédigé, imprimé et publié au sujet du lien routier jusqu'à maintenant, on aurait assez de papier pour relier les deux rives du détroit.

Donc, chacune des étapes de ce projet fait l'objet d'une évaluation environnementale sérieuse.

M. Bob Corbett (Fundy—Royal): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre part à ce très important débat aujourd'hui, surtout compte tenu du fait que je viens du Nouveau-Brunswick, une des provinces qui participera directement à la construction de ce lien routier.

On a déjà beaucoup parlé des retombées économiques et autres que ce lien routier aura à l'Île-du-Prince-Édouard, mais il ne faut pas oublier de dire que ce n'est pas seulement l'Île-du-Prince-Édouard qui bénéficiera de ce projet, mais aussi le Nouveau-Brunswick, l'ensemble de la région de l'Atlantique et, comme l'a signalé le

secrétaire parlementaire, le Canada tout entier. Je vais essayer d'aborder certaines de ces questions.

À mon avis, les retombées de ce projet sont importantes et évidentes. Je crois que nous devons examiner l'ensemble du projet d'un point de vue beaucoup plus général et voir l'impact qu'il aura sur nous et sur notre réputation en tant que Canadiens.

Le Canada jouit d'une réputation enviable dans le monde entier pour ses projets grandioses. On n'a qu'à penser au Skydome et à la tour du CN, à Toronto, et nous aurons maintenant ce magnifique lien routier entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick.

Que ce soit en Inde, en Chine, aux Philippines ou ailleurs, les Canadiens ont participé à d'importants projets tels que des barrages, des installations de production d'énergie, des routes, des réseaux de télécommunications et ainsi de suite. En réussissant à mener à bien ce genre de projets, nous nous sommes bâti une excellente réputation dans le monde entier.

Les Canadiens sont très respectés par la communauté internationale en raison de leur capacité d'exécuter des projets de grande envergure, et c'est quelque chose dont ils peuvent être fiers. Et, quels que soient les critères sur lesquels on se base, soyez assurés que ce lien routier peut être considéré comme un projet de grande envergure.

En fait, ce pont sur le détroit de Northumberland sera le plus grand pont jamais construit en Amérique du Nord.

Pour avoir une idée de l'ampleur de ce projet, regardons un peu les machines et les matériaux qui serviront à la construction du pont. La grue qui servira à mettre les pièces en place sera haute de 325 pieds; ce sera l'une des plus grosses grues à n'avoir jamais été construites dans le monde.

Le pont nécessitera 200 000 tonnes de béton, 53 000 tonnes d'acier d'armature et 130 000 tonnes d'asphalte. Il sera construit en 183 pièces distinctes. Une fois terminée, la structure sera dix fois plus longue que le pont Golden Gate, à San Francisco. Ce projet sera suivi, étudié et envié par des entreprises de génie et des gouvernements de partout dans le monde.

La Strait Crossing Incorporated est une entreprise canadienne qui s'est déjà acquise une réputation internationale dans la conception de ponts et d'autres structures semblables. Qu'un tel projet soit dirigé par une entreprise ayant une réputation internationale ne fera que renforcer la réputation d'excellence en génie des Canadiens.