

*Initiatives ministérielles*

doivent évaluer chaque proposition au sujet de laquelle ils doivent prendre la décision finale pour déterminer si les répercussions environnementales négatives possibles sont importantes ou pas et c'est ce qu'on a fait.

En vertu du texte législatif qui, selon nos collègues néo-démocrates, empêche ce genre de chose, le ministre précise la procédure à suivre pour approuver le projet. Or, on a suivi cette procédure. L'approbation voulue a été donnée. Sur le plan environnemental, le gouvernement a répondu aux exigences.

Je me rappelle ce qui s'est passé dans le cadre du débat entourant le renvoi de cette mesure au comité. Nous voulions nous assurer de trois choses: il s'agissait premièrement de savoir si ce projet respectait les exigences sur le plan de l'environnement; deuxièmement, de s'assurer qu'on allait bien s'occuper des pêcheurs durant les travaux de construction; et troisièmement, de veiller à ce que les employés de Marine Atlantique ne soient pas abandonnés à leur sort. Quatrièmement, de mon point de vue, je voulais que le gouvernement s'engage à s'assurer que le siège social de Marine Atlantique demeurerait à Moncton. On a répondu à ces quatre préoccupations.

Il y a des conditions dans l'entente qui prévoient le maintien de Marine Atlantique à Moncton. L'étude d'impact écologique sur le projet général de pont a été effectuée. Les évaluations prévues aux termes de l'article 12 l'ont été également. On a procédé aux audiences publiques voulues. On a débloqué d'énormes crédits pour s'occuper des pêcheurs durant les travaux de construction ainsi que les travailleurs qui sont déplacés à cause de ce projet. On a pris toutes les mesures voulues. Cependant, on s'aperçoit que chaque fois qu'on veut faire quelque chose pour la région de l'Atlantique en lançant un projet qui sera profitable pour cette région, il y a quelqu'un de la côte ouest ou d'ailleurs qui s'y oppose.

**M. MacDonald (Dartmouth):** Ce sont généralement des néo-démocrates.

**M. Rideout:** Le député de Dartmouth me rappelle que ce sont, en général, des Néo-Démocrates. C'est exact.

**M. McGuire:** Hibernia

**M. Rideout:** Hibernia est un autre exemple. Lorsqu'on entend parler de tous ces projets qui profiteront au Canada atlantique, les députés disent: si l'Île-du-Prince-Édouard obtient un pont, j'en veux un aussi dans ma circonscription. Je réponds à tous ces gens qu'ils devraient rafraîchir leurs données constitutionnelles.

On veut un projet profitable pour l'Île-du-Prince-Édouard, qui va relier les deux provinces par une voie de transport moderne, qui sera avantageux pour les insulaires, de même que pour les autres Canadiens de l'Atlantique qui travailleront à la réalisation de ce projet. L'île en

retirera les plus grands bénéfices. À mon avis, il est temps d'exécuter un projet dans cette région; cela vaut mieux que les sempiternelles plaintes qu'on entend toujours. Je ne cache rien en m'exprimant ainsi et je n'essaie pas de décocher des flèches à mes collègues du NPD car certains d'entre eux ont été très raisonnables à l'égard de ce projet, bien que d'autres ne l'aient pas été du tout. Ces derniers rendent un bien mauvais service au mouvement écologique car on ne peut pas ainsi faire obstacle à tous les projets en prenant toujours l'environnement pour prétexte. Certains projets peuvent être réalisés; c'est le cas de ceux qui ne menacent absolument pas l'environnement.

• (1625)

Celui-ci vise tout simplement la construction d'un pont. On construit des ponts depuis des milliers d'années. Ce projet n'a donc rien de particulier. Des scientifiques ont parlé des glaces dans le détroit. Des environnementalistes ont parlé de toutes les répercussions qui allaient se produire. Le pont est probablement la construction la plus sûre pour l'environnement.

Je devrais avouer qu'au début, lorsque j'ai examiné ce projet pour la première fois, je croyais qu'il serait préférable de construire un tunnel. À mon avis, c'était la meilleure construction possible du point de vue environnemental, mais c'est faux, pour deux raisons. Premièrement, par rapport à l'environnement, ce n'est pas la meilleure façon de procéder, contrairement à l'opinion publique. Deuxièmement, le coût est presque deux fois plus élevé car il faut tout construire en double lorsqu'on creuse un tunnel.

Nous devons tout simplement nous faire à cette idée. Il s'agit d'un mégaprojet du point de vue financier, j'en conviens, mais il n'est pas unique; on veut tout bonnement construire un pont, comme on le fait constamment. Les Hullois aimeraient bien en avoir un ou deux de plus pour se rendre à Ottawa tous les matins au lieu d'être immobilisés dans des bouchons de circulation. Nous devons donc écarter l'idée qu'il s'agit d'un projet unique, grandiose, et extraordinaire.

Nous avons simplement comparé le coût du service de traversiers au coût d'un pont et nous proposons un projet qui sera avantageux pour les habitants de la région. Mettons-nous à l'oeuvre. Les Canadiens des Maritimes entendent parler de ce dossier depuis très longtemps; il est temps de cesser de parler et de se mettre au travail.

**M. Joe McGuire (Egmont):** Monsieur le Président, le 8 février dernier, je me souviens de la date parce que c'était l'anniversaire de naissance de ma femme et que je l'avais complètement oublié, j'ai été le premier député de mon parti à prendre la parole à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-110, qui permettra au gouvernement de passer un contrat avec une entreprise privée en vue de