

Initiatives ministérielles

intellectuellement malhonnête de dissimuler ces raisons sentimentales derrière des arguments à caractère économique. C'est un point que nous ne devrions pas oublier.

Travaux publics Canada a effectué ou commandé plus de 90 études dont des évaluations environnementales et des études de faisabilité. Tout récemment, en conformité avec une ordonnance de la Cour fédérale, le maître d'oeuvre du projet, Strait Crossing Incorporated, a préparé une étude environnementale précise de son projet de pont. Par la suite, mon ministère a tenu des réunions publiques et a mis en service une ligne téléphonique sans frais pour permettre à tous ceux qui le voulaient de faire connaître leur avis facilement.

L'étude environnementale de l'entreprise a été soigneusement examinée par mon ministère et par d'autres. J'ai examiné la proposition de SCI, le rapport de spécialistes indépendants des glaces, les avis d'autres ministères et organismes fédéraux compétents ainsi que les commentaires du public. Le 13 mai, j'ai conclu que les effets possibles sur l'environnement seraient négligeables, ou du moins pourraient être atténués, étant donné les connaissances techniques actuelles. Plus nous disposons d'études sur la question, plus cela devient évident.

• (1035)

Je continue d'examiner tous les commentaires que nous recevons du public et je ferai très bientôt savoir s'il vaut la peine de soumettre le projet à un groupe d'examen public. Après tout cela, les opposants au projet continuent de soutenir que nous n'avons pas respecté le processus d'étude environnementale et ils ont à nouveau fait appel aux tribunaux. Toute la question est maintenant devant les tribunaux.

Je suis tout à fait favorable à un débat public ouvert et approfondi, mais je crois aussi fermement que l'intérêt public doit primer les vues étroites de groupes défendant avec agressivité des intérêts particuliers comme c'est le cas du NPD.

Le projet de loi C-110 constitue un élément important du projet, car il en établit le cadre financier. Les arguments ont été présentés. Je constate que la règle de la pertinence est interprétée de façon assez souple, puisque les arguments que nous avons entendus ne portaient pas sur cette simple loi d'habilitation, qui fait partie du processus. La mesure législative garantit que les gouvernements fédéraux ultérieurs et les contribuables canadiens n'auront pas à assumer des frais exagérés ou insoupçonnés.

Transports Canada a bien analysé la situation avant de fixer la subvention annuelle à 42 millions de dollars, somme qui englobe les coûts directs payés à Marine Atlantique, les frais généraux administratifs, le remplacement des navires et la réparation des bateaux en cale sèche.

Si l'on revient aux années 1960, comme le souhaitent vivement les Néo-Démocrates, il est bon de mentionner que Marine Atlantique a tenté à l'époque de construire un pont ou une chaussée. Tout à coup, les subventions offertes à cette société et le service qu'elle offrait ont semblé s'améliorer et la situation s'est redressée, mais dès que le projet a été abandonné et qu'un nouveau plan global de développement économique a été élaboré, les subventions versées à Marine Atlantique ont commencé à augmenter. Ces faits sont consignés dans les archives et peuvent facilement être vérifiés.

Une fois le pont construit, le gouvernement fédéral sera propriétaire après 35 ans d'un pont de 850 millions de dollars en bon état. À ce moment-là, on pourra décider, parmi plusieurs options, ce qu'il adviendra de ce bien de la Couronne. J'imagine que, dans 35 ans, bon nombre d'entre nous ne s'intéresseront que de loin à la décision que prendra alors le gouvernement.

M. Nowlan: Je serai encore ici.

M. MacKay: Si le député d'Annapolis Valley—Hants siège encore à la Chambre à ce moment-là, j'y serai moi aussi. Nous pouvons faire un pari.

M. Nowlan: Ce sera le «pont aux pignons verts».

M. MacKay: Oui, ce sera le «pont aux pignons verts». Si le pont n'est pas construit, le gouvernement devra continuer de dépenser 42 millions de dollars pendant de nombreuses années. Je ne dirais pas éternellement, car l'éternité c'est long, mais pendant longtemps. Nul besoin d'être savant pour voir quelle option est la meilleure pour les contribuables canadiens.

Selon l'accord, le promoteur ne peut pas, pendant les 35 premières années, accroître les péages par plus des trois quarts de l'indice des prix à la consommation. Cela signifie qu'avec le temps, le coût relatif du pont va diminuer constamment pour les usagers.

En inscrivant ces conditions et d'autres dans le projet de loi, on indique clairement au promoteur quelles sont ses responsabilités et ses contraintes et on s'assure que les gouvernements futurs auront les outils nécessaires pour réduire les dépenses fédérales au minimum.