

*Initiatives ministérielles*

La modification, même si elle est brève et directe, est importante pour l'Île-du-Prince-Édouard, pour toute la région atlantique et pour le Canada.

La modification proposée définira le cadre constitutionnel nécessaire pour remplacer le service de traversiers entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick par un ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland. Plus important encore, elle prévoira la construction future d'un pont.

L'ouvrage de franchissement permettra à l'Île-du-Prince-Édouard de participer pleinement à l'économie du Canada. Il va stimuler à court terme l'économie du Canada atlantique et permettre vraiment d'espérer une réelle croissance économique à long terme.

La construction d'un pont de béton de 13 kilomètres suppose de nouvelles compétences, une nouvelle technologie, de nouveaux emplois, un nouvel enthousiasme et de nouvelles perspectives d'avenir.

La modification dont le Parlement est aujourd'hui saisi va permettre la réalisation d'un projet financièrement sûr qui témoigne d'une politique publique judicieuse en matière de transport et qui fixe de nouvelles normes d'examen, d'évaluation et de gestion des facteurs environnementaux.

Le gouvernement fédéral est tenu par les Conditions de l'adhésion de l'Île-du-Prince-Édouard de 1873 d'assurer des communications continues entre l'île et la terre ferme.

Depuis la naissance de la Confédération, cette obligation a été remplie au moyen d'un service de traversiers. La province de l'Île-du-Prince-Édouard souhaite désormais renforcer, moderniser et améliorer considérablement les moyens par lesquels l'île est reliée en permanence au reste du Canada.

C'est pourquoi le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard se sont engagés au moyen d'un accord à apporter à la Constitution la modification qui s'impose pour que le service de traversiers soit remplacé par un pont.

La modification dont nous sommes aujourd'hui saisis est la dernière d'une série de mesures législatives visant à permettre à l'Île-du-Prince-Édouard d'aller de l'avant à cet égard. Au printemps de 1993, le Parlement a débattu et adopté le projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

Je m'en voudrais de ne pas rendre hommage ici aux députés de mon caucus qui ont participé à ce débat au terme duquel la Chambre a jugé bon d'adopter le projet de loi C-110.

Je tiens à féliciter tous les députés qui ont participé à ce débat, dont certains sont ici présents et dont certains siègent en face. Je les en remercie sincèrement.

En juin 1993, le Parlement de l'Île-du-Prince-Édouard a adopté une résolution autorisant cette modification. En octobre, un accord est intervenu entre le gouvernement fédéral et la Strait Crossing Development Inc. en vue de la construction d'un pont entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.

L'accord constitue une démarche novatrice, prudente et intelligente pour la construction d'une infrastructure publique. Il innove en matière de partenariat entre le gouvernement et le secteur privé. L'investissement de l'argent des contribuables est limité, mais aussi protégé.

Les Canadiens n'auront pas à payer la note si des retards ou des dépassements de coût surviennent dans cette affaire. La contribution fédérale consistera en une subvention totale de 35 versements annuels de 42 millions de dollars chacun, indexée au taux d'inflation et effectuée au titre du développement du secteur privé.

En vertu de la Constitution, le gouvernement du Canada a une obligation envers la population de l'Île-du-Prince-Édouard, mais la formule limite les coûts et limite sa responsabilité financière à 35 ans.

À l'opposé, le maintien du service de traversiers pendant une période indéfinie imposerait des coûts indus et imprévisibles aux contribuables sans espoir de pouvoir les réduire un jour. Comme le premier ministre l'a expliqué très clairement dans le livre rouge du Parti libéral et dans le récent discours du Trône, la priorité première du gouvernement, c'est la création d'emplois. La mesure que nous étudions et la construction du lien routier créeront des emplois.

• (1015)

Aux termes de l'entente, 96 p. 100 des emplois sur le chantier de construction du pont seront accordés à des Canadiens des provinces atlantiques. Au total, 3 500 emplois seront créés pendant la durée de la construction, soit plus de trois ans et demi. À côté de cela, au moins 2 000 emplois indirects seront aussi créés. Il est clair que cela reflète la priorité du gouvernement en matière de création d'emplois.

Par ailleurs, il est aussi précisé dans l'entente que 70 p. 100 du matériel devra être fourni par des Canadiens de l'Atlantique. Étant donné l'ampleur et la complexité du projet, il y aura d'importantes retombées qui donneront à ces Canadiens la possibilité d'acquérir de nouvelles compétences en construction, en gestion et en protection de l'environnement.

Le plus encourageant, c'est que les retombées économiques continueront de se faire sentir pendant longtemps. Les intervenants de l'industrie touristique estiment qu'après l'ouverture du pont, le nombre de visiteurs sur l'île augmentera d'environ 25 p. 100. Il est évident que cela débouchera sur la création d'emplois et stimulera l'industrie hôtelière qui est d'une importance vitale pour l'Île-du-Prince-Édouard, et pour d'autres provinces aussi.

Uniquement en économisant du temps, l'industrie du camionnage de l'Île-du-Prince-Édouard pourra économiser environ 10 millions de dollars par année. Monsieur le Président, vous êtes un homme sage et érudit, et vous avez probablement beaucoup voyagé. Si vous avez déjà fait un voyage à l'Île-du-Prince-Édouard ou si vous en faites un prochainement, vous comprendrez rapidement pourquoi l'association des camionneurs est tellement en faveur de cette initiative. Ils n'auront plus à faire la file pour attendre que le traversier les transporte de l'autre côté, ce qui représente non seulement une économie de temps pour eux, mais aussi une économie d'argent. Ce projet aura d'importants