

Initiatives ministérielles

Des voix: D'accord.

M. George S. Rideout (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles): Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole de nouveau à ce sujet. C'est une question difficile parce qu'elle comporte une modification constitutionnelle, mais je trouve néanmoins intéressants les arguments avancés qui font de cette modification une affaire si importante.

Il s'agit seulement de remplacer un moyen par un autre de relier l'Île-du-Prince-Édouard au reste du Canada. Le libellé était peut-être trop restrictif au départ, mais nous avons ici la possibilité de le réviser. Pourtant, ils s'en trouvent pour dire que nous voulons apporter à la Constitution une modification d'une telle envergure qu'elle va bouleverser le tissu de la nation. Je suis un peu déçu, car, à mon avis, il ne s'agit pas d'un changement fondamental.

Il s'agit simplement de remplacer un moyen par un autre de relier l'Île-du-Prince-Édouard au continent et de rapprocher ainsi les habitants de cette province de ceux du reste du Canada. À mon avis, l'expression «ouvrage de franchissement» n'est pas vraiment la bonne. Il évoque des chaussées, des tunnels et tout un réseau. Or, c'est un pont dont il s'agit, un pont important, certes, mais simplement un pont qui est censé relier l'Île-du-Prince-Édouard au reste du Canada.

Au lieu d'utiliser un service de traversiers, nous allons utiliser un pont. Je ne vois pas ce qu'il y a de compliqué dans le moyen choisi pour rapprocher les Canadiens les uns des autres.

Si nous devons nous disputer à propos de certaines questions, soyons justes. Des députés de l'autre côté sont en train de dire que la subvention qui va aller à la construction de ce pont sera le double, du montant de la subvention actuelle.

Il faut tenir compte, dans ces chiffres, de l'affectation de capitaux. Par conséquent, quand on compare les subventions, on arrive à un montant égal, qu'il s'agisse de l'ouvrage de franchissement, c'est-à-dire du pont, ou du service de traversiers.

Il faut aussi reconnaître que si le pont n'est pas construit, il faudra faire l'acquisition de nouveaux traversiers et dépenser beaucoup d'argent pour garder ces traversiers en bon état au cours des 35 prochaines années.

Il ne s'agit pas ici d'établir une comparaison entre ne rien faire et se lancer dans ce projet particulier.

Il faut aussi, je pense, examiner la situation et ses conséquences pour le Canada atlantique, les répercussions à court terme d'une activité économique intense et les fonds importants que cela exige. Soixante-dix pour cent des matériaux utilisés pour ce projet vont provenir du Canada atlantique, ce qui va profiter à une région qui, à l'heure actuelle, connaît l'un des taux de chômage les plus élevés du pays.

Nous allons assister, dans le Canada atlantique, à la création de 2 675 emplois dans le secteur de la construction, ce qui va être très profitable. Quatre-vingt-dix pour cent et plus des travail-

leurs seront des personnes qui habitent actuellement dans le Canada atlantique ou qui vont y habiter.

Il ne s'agit pas d'un projet qui va durer seulement cinq ans, puis disparaître. Les retombées de ce projet, pour le tourisme, vont être énormes. Selon les prévisions, on s'attend à une augmentation de plus de 25 p. 100 dans le secteur de l'industrie touristique.

Ce projet va permettre de réaliser d'importantes économies, ce qui, j'en suis sûr, va plaire au Parti réformiste. Des ministériels nous ont parlé des retards et des coûts de transport. Toute industrie dont les affaires dépendent du transport se réjouira donc de la réalisation de ce projet. On estime en effet à environ dix millions de dollars par an les économies qui pourront être réalisées.

En outre, ce projet va permettre de créer certains emplois hautement spécialisés. En réalité, la construction d'un projet comme celui-là produit des retombées, soit des emplois spécialisés sur le plan technique et du côté de la main-d'oeuvre, où des gens apprennent à travailler sur un site de construction comme celui-là.

● (1625)

En ce sens, nous aurons un double avantage: l'avantage à court terme de la construction proprement dite et l'avantage à long terme sur le plan touristique, soit des économies de transport, ainsi que la mise au point d'une nouvelle technologie et la création d'une main-d'oeuvre compétente qui pourra exporter ses connaissances et ses aptitudes vers les autres pays du monde.

Je dis aux prophètes de malheur qui prétendent que ce n'est pas le temps de mettre ce projet en oeuvre et que nous devrions y réfléchir, que nous y réfléchissons depuis au moins 35 à 40 ans. Je pense qu'il est temps d'agir. C'est là un projet que le Canada atlantique a créé. Il sera profitable au Canada atlantique. Je vois les députés d'en face hocher la tête. Ils se soucient plus de leur région que d'aider le Canada atlantique à se relever par lui-même.

Je dis aux députés: Appuyez ce projet avec nous pour que le Canada atlantique devienne un des participants les plus vigoureux à la Confédération. N'essayez pas de nous garder à la ferme ou emprisonnés dans l'île. Il suffit d'apporter une légère modification à la Constitution. Nous avons besoin de votre appui et non de vos propos négatifs.

M. Jay Hill (Prince George—Peace River): Madame la Présidente, j'ai écouté l'intervention du député avec intérêt.

Comme je viens de Colombie-Britannique, que l'île de Vancouver fait partie de cette province, et qu'il y a une circulation énorme de passagers et de marchandises entre cette île et le continent, je me demande s'il pourrait expliquer aux habitants de Colombie-Britannique comment il se fait que cette province est capable d'entretenir une activité économique d'une telle intensité et d'offrir un service de traversiers en conséquence.