

Initiatives ministérielles

J'ai eu l'occasion entre 1985 et 1989 de le connaître, de transiger avec lui plusieurs fois, et je pense qu'il n'était pas seulement un politicien, un académicien, mais surtout une personne d'une intégrité absolue, d'une chaleur humaine, quelqu'un qui s'intéressait à sa communauté, à son pays, à tout ce qui avait trait à la qualité de vie.

Je trouvais toujours en lui une personne qui essayait de travailler avec l'ensemble des intervenants pour rendre la vie commune et la qualité de vie meilleures, non seulement pour nous, mais pour les générations à venir. Je voudrais porter hommage à sa mémoire et offrir toutes mes sympathies à sa famille.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1525)

[Traduction]

LE PONT DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

La Chambre reprend l'étude de la motion.

M. George Proud (Hillsborough): Madame la Présidente, c'est la troisième fois que j'ai l'occasion de prendre la parole à la Chambre au sujet d'un aspect de la saga permanente de l'ouvrage de franchissement devant relier l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.

À titre d'information pour les députés qui sont arrivés tout récemment à la Chambre, il s'agit d'une question qui figure depuis bien longtemps au sommet de l'agenda politique de la région de l'Atlantique. Le premier débat important au sujet de l'établissement d'un ouvrage de franchissement portait sur un projet de tunnel ferroviaire à la fin des années 1880. Puis on a parlé d'une combinaison de pont, chaussée et tunnel dans les années 1950 et 1960. Nous en sommes maintenant arrivés au stade où la construction elle-même d'un pont a commencé.

La décision de construire un pont entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent n'a pas été prise sans controverse. En fait, plusieurs contestations judiciaires ont été entreprises pour en empêcher la construction.

Je dois dire aux adversaires du projet que je respecte la passion avec laquelle ils ont défendu leur cause, mais je ne suis pas d'accord avec les positions qu'ils ont soutenues. Les gouvernements des provinces de l'Atlantique, le gouvernement du Canada et la vaste majorité des habitants de la région s'accordent pour dire qu'il faut aller de l'avant avec la construction d'un ouvrage de franchissement.

Les obstacles à la réalisation de ce projet se sont écroulés l'un après l'autre. Le dernier avatar de ce projet, si je peux m'exprimer ainsi, est apparu en 1987. Depuis, plus de 90 études ont été effectuées et d'innombrables assemblées publiques se sont tenues dans les trois provinces maritimes avec le public en général et avec des groupes d'intérêts spéciaux.

Or, on a dit, et c'est vrai, que la conception générique initiale du pont avait été rejetée par une commission d'évaluation environnementale. Une étude attentive de la conception spécifique du projet actuel de pont a cependant répondu à toutes les exigences.

Un comité spécial a été formé pour étudier l'incidence que pourrait avoir un tel pont sur la formation d'embâcles dans le détroit de Northumberland, et il en est arrivé à la conclusion que le pont n'aurait aucune incidence importante.

Les pêcheurs et les employés du service de traversiers craignaient que le pont ne compromette leur gagne-pain, et on a apaisé leurs inquiétudes grâce à une entente qui a été conclue la semaine dernière avec les pêcheurs de la région. Les pourparlers continuent avec les employés du service de traversiers. Je ne doute pas qu'eux aussi parviendront à une conclusion heureuse et mutuellement acceptable.

Les travaux ayant commencé, on remarque déjà un essor de l'activité économique dans la région de Borden à l'Île-du-Prince-Édouard. La construction du chantier pour la fabrication des piliers de béton du pont est commencée et a entraîné la création d'emplois tant à cet endroit que dans la ville de Borden, qui connaît une mini-fièvre immobilière.

La semaine dernière, un marché de 40 millions de dollars a été attribué à une entreprise du Nouveau-Brunswick pour la production et la livraison de béton sur le chantier, ce qui créera quelque 50 emplois supplémentaires. La construction battra son plein l'an prochain, entraînant des retombées économiques d'une très grande importance pour l'Île-du-Prince-Édouard et le reste de la région.

Le début des travaux a mis en évidence une importante carence de notre actuel réseau de transport. Compte tenu de la configuration de l'île, il faut transporter le gravier et le remblai du Nouveau-Brunswick pour la construction aux chantiers de Borden. Le trafic de camions qui en a résulté a rendu nécessaires d'autres allers-retours du traversier cette année. L'accroissement du trafic de camions a occasionné des retards. Il va sans dire que les produits de consommation sont livrés par camion à l'Île-du-Prince-Édouard et que tout retard entraîne des hausses de prix pour le consommateur.

• (1530)

En raison du froid intense qui a sévi dans la plus grande partie du Canada, d'énormes embâcles se sont formés dans le détroit de Northumberland. Certaines traversées ont duré plus de cinq heures, alors qu'en été il ne faut que 45 minutes environ.

Cela montre que nous avons grandement besoin d'un meilleur système de transport pour expédier les biens que nous produisons et faire venir nos produits de consommation. Le rétablissement et la prospérité économiques de l'Île-du-Prince-Édouard reposent sur l'existence d'un lien de transport efficace et sûr avec le reste du pays. Nous ne pouvons plus prendre à la légère la question du transport de nos biens vers les marchés. Le monde est devenu très concurrentiel et nous devons livrer concurrence au plus haut niveau si nous voulons réussir.