

Initiatives ministérielles

rité des habitants de l'île s'étaient prononcés en faveur du projet de raccordement permanent.

Certains, nous le reconnaissons, avaient voté contre et ce pour diverses raisons. Beaucoup en raison de la crainte de devenir trop à la page ou par refus de se voir entraînés contre leur volonté dans le siècle prochain. Reste que le vote a été équitable, qu'il a rallié la majorité des voix et que nous avons l'intention d'aller de l'avant avec ce projet. Comme je l'ai dit, le problème du dégagement des glaces a été réglé, ce qui veut dire que l'examen environnemental est approuvé.

En ce qui concerne la subvention de 21 millions de dollars dont le député de la Colombie-Britannique a parlé il y a quelques minutes, sachez qu'il faut compter de 21 à 22 millions de dollars chaque année pour exploiter les services de traversiers reliant le Nouveau-Brunswick à l'Île-du-Prince-Édouard.

Une voix: 27 millions de dollars.

Mme Sparrow: 27 millions de dollars en 1988. Merci. Il y a également un problème en ce qui concerne l'âge des traversiers existants et les travaux d'entretien et de réparation nécessaires. Des documents ont été présentés dans lesquels on démontrait la nécessité d'acquérir quatre autres traversiers au moins, peut-être cinq. Chaque nouveau traversier va coûter entre 110 et 140 millions de dollars. Si on calcule le coût d'exploitation au prorata des dépenses en capital, on arrive en dollars de 1992 à un chiffre de 42 millions de dollars en 35 ans. Il ne s'agit pas d'un cadeau des contribuables du Canada. En fait, nous intégrons les dépenses en capital aux dépenses de fonctionnement et nous vous donnons les chiffres tels qu'ils sont.

Je voudrais parler un peu de l'appel d'offres. On a accepté trois offres et, finalement, on a retenu la firme *Strait Crossing Incorporated*, dont le siège social est à Calgary, qui est ma ville. Bien que ce soit un consortium, il s'agit bien d'une société canadienne qui a son siège social au Canada et, même si ce n'est pas la totalité, 95 p. 100 des travaux seront réalisés par des Canadiens, la plupart de la côte atlantique, comme il se doit. Bien sûr, les travaux d'ingénierie et de conception seront effectués à Calgary.

La responsabilité incombe au secteur privé. C'est l'entreprise privée qui se charge de la conception, de l'ingénierie et du financement du projet. Le secteur privé se charge de construire et d'exploiter le raccordement fixe pendant 35 ans, date à laquelle l'ouvrage sera remis au gouvernement.

Le projet est la responsabilité totale du secteur privé, qui en assume absolument tous les risques, et la subven-

tion du gouvernement, qui, comme nous l'avons dit, s'élève à 42 millions de dollars, correspond aux paiements annuels que nous aurions versés de toute façon au prorata pendant 35 ans. Le projet ne menace pas l'environnement et il s'est révélé conforme aux recommandations du comité d'étude sur les glaces. Il y aura moins de deux dégagement par an. Il y aura beaucoup de retombées pour la région, tant dans l'Île-du-Prince-Édouard qu'au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse.

Les coûts tiendront compte des droits de péage. Nous utiliserons les coûts du raccordement fixe une fois terminé et les droits de péage calculés en fonction de ceux du service de traversiers, plus un montant indexé sur l'IPC ou l'inflation. Tous ces calculs sont prévus de façon précise dans les contrats.

• (1610)

Srait Crossing Incorporated, de Calgary, a aussi tenu compte des coûts que nécessite un entretien constant, ce qui nous évitera d'avoir à faire face à des problèmes dans 10, 20 ou 30 ans, comme cela pourrait fort bien se produire. Ces coûts étant déjà prévus, ils seront payés grâce aux droits de péage qui seront imposés dès que les travaux seront terminés.

Srait Crossing Incorporated a aussi déposé une garantie de bonne exécution et fourni des assurances concernant les pêches. J'ai trouvé très intéressant d'entendre certains députés d'en face s'inquiéter des effets négatifs que les travaux pourraient avoir sur cette industrie, qui, comme nous le savons tous, revêt une grande importance pour l'Île-du-Prince-Édouard et pour d'autres provinces.

On n'a qu'à considérer les plates-formes de forage installées dans le golfe ou les cas d'activité en mer de divers types d'industrie; on sera étonné de voir à quel point l'industrie de la pêche n'en a pas vraiment souffert. Le bilan est très positif en ce qui concerne l'habitat et la disponibilité accrue du produit. Il n'y a donc pas de preuve tangible que cette industrie en souffrira, mais une caution a été déposée au cas où un problème surgissait.

Quant au choix d'une entreprise de Calgary, je dois dire que le projet produira des retombées d'un bout à l'autre du pays. Oui, il y aura des dessinateurs et des ingénieurs à Calgary qui travailleront à ce projet. Il nécessitera cependant tout un éventail de produits et de services.

Il y aura la fourniture de ciment, qui viendra probablement surtout des provinces de l'Atlantique, et des armatures d'acier. Il y aura la vente et la location du matériel lourd. Il y aura la construction de routes ainsi que des installations pour les rampes d'accès. Il y aura toute une