

Initiatives ministérielles

Cette attitude de «retour au futur» est un élément d'explication.

Les retombées économiques du projet, tant à court qu'à long terme, justifient largement un démarrage rapide des travaux. Dans l'immédiat, les coûts de construction seront d'environ 850 millions de dollars, ce qui se traduira par l'injection d'environ 1,3 milliard de dollars dans l'économie canadienne. Le nombre d'emplois que le projet créera, pendant les cinq ans de la construction, sera de 3 500 à 4 000 années-personnes. Presque tous ces emplois iront à des Canadiens de la région de l'Atlantique, ce qui rapportera environ 450 millions de dollars à l'économie locale.

On estime que 70 p. 100 des biens et services nécessaires seront achetés dans la région de l'Atlantique et plus de 80 p. 100 dans l'ensemble du Canada, ce qui, en soi, est plutôt exceptionnel pour un projet de cette envergure.

• (1030)

La construction d'un pont va donner à l'économie de la région de l'Atlantique un coup de fouet dont elle a grand besoin, mais les principaux avantages apparaîtront au fil des ans, une fois l'ouvrage en place et les artères de transport décongestionnées, permettant ainsi aux habitants de l'Île-du-Prince-Édouard de développer le potentiel de cette magnifique province insulaire dont le développement est étouffé pour le moment.

Ce n'est pas par coïncidence—mon ami de l'Île-du-Prince-Édouard en conviendra—que le taux de chômage est plus élevé dans l'île qu'en Nouvelle-Écosse ou au Nouveau-Brunswick. Il y a un important outil de développement économique que l'on n'utilise pas.

Parmi les avantages économiques à long terme figure une augmentation de près de 25 p. 100 du volume annuel de touristes. Ce que bien des députés ignorent peut-être, c'est qu'une fois le pont en place, un service tout à fait adéquat de traversiers continuera d'être assuré par une entreprise privée, la Northumberland Ferries Limited, qui fait du bon travail. Elle doit d'ailleurs mettre en service un nouveau traversier la semaine prochaine. Des travaux totalisant quelque 15 millions de dollars ont été effectués sur les quais pour améliorer le service de traversiers, malgré l'impression qu'ont certains que le

gouvernement fédéral le laissait mourir de faim au profit d'installations plus modernes.

Il en coûtera beaucoup moins cher à l'industrie agricole et à celle de la pêche d'expédier leurs produits, sans compter que leurs chances d'arriver à bon port seront meilleures.

La commission de l'industrie du transport routier de l'Î.-P.-É. estime à 10 millions de dollars les économies annuelles découlant de la construction d'un pont, et les exploitants de services publics tels que les compagnies d'électricité et de téléphone tireront profit du corridor permanent qui fera partie intégrante du pont. La liste des avantages est longue.

Il suffit de dire que, une fois achevé, le raccordement fixe aura un effet positif durable sur l'économie d'une des provinces les plus pauvres du Canada, effet qui se répercutera sur l'ensemble de la région atlantique et sur le Canada tout entier.

Ceux qui s'opposent au projet ont beaucoup parlé de l'impact qu'un tel ouvrage peut avoir sur l'environnement. Aucun autre projet de ce genre entrepris dans notre pays n'a été soumis à une évaluation environnementale aussi rigoureuse. Je crois que c'est le député de Cap-Breton—Richmond—Est qui, hier, a parlé longuement de cette question. Il a déposé une liste des douzaines d'études qui ont été faites relativement à ce lien entre le continent et l'Île-du-Prince-Édouard. Le raccordement permanent a également fait l'objet du programme de consultation publique le plus complet qui soit. Quelque 64 réunions publiques ont eu lieu des deux côtés du détroit de Northumberland.

Il y a quand même des gens qui ne seront jamais convaincus. Lorsqu'il a abordé ce sujet en février, le député d'Egmont a fait allusion à ce fait en citant les paroles de Cathy Edward, une des personnes chargées de faire une évaluation objective de ce projet. Connaissant mon collègue, je suis certain que la citation est exacte. M^{me} Edward a dit ceci:

Nous pouvons atténuer les impacts en ce qui concerne les glaces. Je doute toutefois qu'il y ait des mesures pour atténuer les réactions émotives. Le coeur a ses raisons.

Il n'y a rien de mal à ce que le coeur ait ses raisons. Il n'y a rien de mal à ce que l'on soit philosophiquement opposé à la construction d'un lien, quel qu'il soit, entre le continent et l'Île-du-Prince-Édouard. Cependant, c'est