

*Initiatives ministérielles*

Un service de traversiers amélioré coûterait environ 36 millions de dollars par année, somme qui irait au remplacement permanent des navires et à la constitution d'un fonds de capital et d'emprunt afin que le fonds d'amortissement du traversier soit soutenable.

• (1715)

En comparaison, le pont proposé coûterait 42 millions de dollars par année pendant 35 ans, ce qui, si je ne m'abuse, fait au total 1,47 milliard de dollars. On épargnerait donc quelque 210 millions de dollars sur 35 ans avec le service de traversiers amélioré.

Il faut ajouter à cela le coût de construction de routes additionnelles. De telles dépenses ne seraient pas nécessaires dans le cas du service de traversiers amélioré, mais elles atteindraient quelque 41 millions de dollars dans le cas du pont. Encore là, on pourrait épargner 41 millions de dollars.

Puis, il y a l'indemnisation des municipalités de Borden et de Cap-Tourmentin. Elle ne serait pas nécessaire dans le cas d'un service de traversiers amélioré, mais elle est estimée à 20 millions de dollars pour le lien fixe.

Le service de traversiers amélioré ferait donc économiser ces 20 millions de dollars. Tout compte fait, l'option du service de traversiers entraînerait des économies de quelque 271 millions de dollars, sans compter les dépassements de coûts qui ont été estimés à 550 millions de dollars, et sans compter les prestations d'assurance-chômage, les cours de formation ni le déplacement des employés de traversier, estimés au total à quelque 25 millions de dollars.

Après avoir comparé les deux options au plan financier, permettez-moi de les comparer brièvement sur la question des emplois. Dans le cas du service de traversiers amélioré, des emplois pour quelque 8 200 années-personnes seraient probablement créés au cours des 35 prochaines années pour la réfection et la construction de traversiers. Par contre, pendant la même période, le pont ne générerait que l'équivalent de 2 400 années-personnes en emplois dans le secteur de la construction.

Après 35 ans et une fois que le pont aura été construit, la situation de l'emploi sera ainsi: 400 emplois annuels et 325 emplois d'été pour l'exploitation du service amélioré de traversiers. Ce sont là des chiffres fournis par le syndicat. Par contre, l'exploitation du pont ne créera que de 60 à 80 emplois environ. Essentiellement, les scénarios concernant l'emploi favorisent les traversiers parce que ceux-ci fourniraient plus d'emplois que le pont proposé, à savoir 5 800 années-personnes de plus pendant les 35 prochaines années et, par la suite, au moins 340 emplois de plus en hiver et 645 emplois de plus en été.

Pour ce qui est du processus démocratique suivi pour arriver à la décision de construire un pont, il faut dire que l'on avait demandé à la population de se prononcer sur un raccordement permanent, ce que beaucoup avaient traduit par un tunnel ou un pont. Il n'y a pas eu de consultation portant précisément sur la construction d'un pont. D'après mes renseignements, le résultat

du vote a été très serré, puisque 51 p. 100 des personnes ont voté en faveur du raccordement, 46 p. 100 ont voté pour l'amélioration du service de traversiers et 3 p. 100 n'ont pas exprimé d'opinion.

• (1720)

Avant de terminer, je veux m'arrêter brièvement aux évaluations environnementales. Ces études, maintes fois citées, ont été effectuées par le ministère qui parraine le projet, Travaux publics. Dans son rapport, une commission d'évaluation environnementale recommandait de ne pas construire de pont. On n'a pas tenu compte de ses recommandations.

Ceux d'entre nous qui croient à l'importance croissante des évaluations environnementales ont la responsabilité de demander au moins la création d'une commission pour évaluer à nouveau la proposition et faire ressortir les inconvénients du pont, puis pour déterminer s'il y a lieu d'aller de l'avant avec le projet.

Ce qui m'inquiète beaucoup avec ce projet, c'est ce qui se passera dans 35 ans, lorsque les promoteurs privés céderont le pont aux pouvoirs publics. De toute évidence, les structures de l'ouvrage se seront érodées. L'eau salée a un effet corrosif. La population héritera d'un pont qu'il faudra entretenir et qui aura vraisemblablement besoin de beaucoup de réparations. En outre, en plus d'avoir payé pour la construction, les Canadiens auront investi 1,47 milliard de dollars en 35 ans dans cet ouvrage. Il est probable que la prochaine génération de politiciens et de décideurs hériteront de structures rouillées et la population canadienne devra se débrouiller avec cela.

Pour toutes ces raisons, je crois qu'il serait préférable, dans l'intérêt du public, d'améliorer le service de traversiers.

[Français]

**M. Ghislain Lebel (Chambly):** Madame la Présidente, j'ai l'impression que le parti dans lequel j'évolue a pris par surprise le parti au pouvoir en lui accordant son appui dans le projet dont nous discutons présentement. J'ai comme l'impression que le parti au pouvoir avait compté sur l'opposition du Bloc québécois et possiblement sur celle du Parti réformiste pour retirer un projet de loi qui ne semble pas lui plaire du tout. Les propos du député qui vient de s'exprimer me portent à pencher dans ce sens.

Je pense que le Parti libéral qui est au pouvoir avait fait des promesses aux gens des Maritimes, notamment à ceux de l'Île-du-Prince-Édouard, pour essayer de gagner des votes—125 000, c'est important—en leur faisant une promesse qui, espérait-il, ne serait pas appuyée par les autres partis de la Chambre des communes. Je crois qu'on les a pris un peu au dépourvu en les appuyant. Je demande au député qui vient de prendre la parole si ce n'est pas un moyen honorable d'essayer de se retirer de ce guépier en prônant un traversier, lui, alors que son parti, son ministre et aussi l'adjoint de son ministre, semblaient pourtant bien favorables à cette histoire de pont. Je demanderais au parti au pouvoir de dire à l'opposition s'ils veulent un pont, oui ou non? On ne le sait plus!