

Initiatives ministérielles

refait surface. Comme je l'ai mentionné, ce n'est pas la première fois que nous en parlons à la Chambre. Il en a été question bien avant mon arrivée.

Nous proposons un projet qui, nous l'espérons, fonctionnera. Je suis persuadé que la plupart d'entre nous pourrions l'accepter une fois que nous aurons analysé les coûts et examiné la situation actuelle et ce que nous allons proposer, car on saura alors s'il s'agit, oui ou non, d'une véritable solution de rechange.

Pour commencer, je voudrais signaler que, dans la circonscription de Carleton—Charlotte que je représente, on dénombre trois îles dans la baie de Fundy. Comme tout député qui a des îles dans sa circonscription, il m'est très difficile de les visiter aussi souvent que je le voudrais. Il s'agit de l'île de Campobello, de l'île Deer et de l'île Grand-Manan. Une d'elles a maintenant un lien permanent. En effet, l'île de Campobello est reliée au territoire continental des États-Unis, si bien que, si un Canadien veut s'y rendre en voiture, il doit passer nécessairement par les États-Unis.

Je me souviens de l'époque où le pont a été construit. Cela a donné lieu à un débat semblable à celui qui se déroule aujourd'hui à la Chambre. On peut établir d'intéressants parallèles entre le débat sur la construction d'un pont pour relier l'île de Campobello il y a 30 ans et le débat d'aujourd'hui. À l'époque, les opinions étaient partagées sur la question de savoir s'il fallait relier Campobello par un pont. Naturellement, quelques-uns des arguments que nous avons entendus aujourd'hui ont également été utilisés à l'époque, comme les répercussions que cela aurait sur la pêche et la faisabilité d'un pont reliant l'île de Campobello. Le pont a néanmoins été construit. Comme je l'ai mentionné, on ne s'entendait pas sur la question de savoir si les gens accepteraient ce projet ou non.

• (1650)

J'étais bien jeune à l'époque, il y a 30 ans, mais je me souviens qu'il y avait une opposition énergique au projet. De toute évidence, ce sont les arguments les plus forts qui ont fini par l'emporter.

Il est intéressant de noter que le député qui appuyait la construction du pont à l'époque a été battu aux élections. Cette constatation reconfortera peut-être les députés de l'opposition. Le projet soulevait alors des passions. À la réflexion, une visite à l'île de Campobello aujourd'hui

permet de constater qu'au moins 95 p. 100 des habitants approuvent le projet. Les travaux étaient nécessaires et se sont révélés bénéfiques pour l'île.

Le projet concernant l'Île-du-Prince-Édouard suscite pratiquement le même débat aujourd'hui. Or, il y a une chose que nous avons faite dans ce cas-ci: nous nous sommes assurés que les insulaires étaient en faveur du projet. La plupart d'entre nous reconnaissons l'appui donné au projet. Si ma mémoire est fidèle, 60 p. 100 des habitants veulent un raccordement fixe.

L'argument concernant les coûts est intéressant. Je crois déceler un peu de mauvaise foi chez certains députés qui prétendent que, si nous construisons ce projet, les coûts en incomberont au gouvernement fédéral. Nous devons clarifier ce point, car il y a effectivement un coût pour le gouvernement canadien aujourd'hui. Quand je parle du gouvernement, je parle évidemment des contribuables, puisque ce sont eux qui effectivement règlent les factures.

Aujourd'hui, les traversiers qui assurent le lien avec la terre ferme entraînent des coûts, qui sont d'ailleurs de l'ordre de 27,5 millions de dollars par an. Ce montant représente simplement la subvention annuelle pour maintenir le lien aujourd'hui, mais il ne représente pas le coût total. Il faut tenir compte dans le coût total de facteurs comme le remplacement des traversiers. Comme vous le savez, comme chacun le sait à la Chambre, quand on exploite un service de bateau ou de traversier, il arrive un moment où le bateau ou le traversier doit être remplacé.

On nous dit que pour remplacer ces traversiers au cours des prochaines années—et le député à côté de moi est en mesure de clarifier ce point car je sais qu'il a fait des recherches à ce sujet—il en coûtera environ 50 millions de dollars.

M. Casey: Cinq cent millions de dollars.

M. Thompson: Cinq cent millions de dollars, 50 millions par traversier.

M. Casey: Par demi-traversier.

M. Thompson: Par demi-traversier, autrement dit 100 millions de dollars par traversier.

Cela signifie un coût de remplacement de 500 millions de dollars, un demi-milliard de dollars. Ce sont effectivement des dépenses qu'il faut envisager une fois que les traversiers actuels auront atteint la limite de leur durée de vie, ce qui va bientôt arriver.