

*Initiatives ministérielles*

Les recettes augmentent. En 1988, les recettes totales provenant du prix de la traversée pour les deux services s'élevaient à 13,9 millions de dollars. Elles sont passées à 15,1 millions de dollars en 1989 et en 1990 elles atteignent 17,1 millions de dollars pour un coût total de 40,9 millions de dollars. Marine Atlantique fait de bonnes affaires et a vu augmenter ses recettes.

On a donc 24 millions de dollars du gouvernement fédéral et 17 millions des passagers, soit un total de 41 millions de dollars. Selon nos informations, cette proposition de raccordement permanent de pont exigerait, en plus des capitaux privés, une subvention fédérale de fonctionnement de 42 millions de dollars par an pendant les 35 prochaines années.

Le secrétaire parlementaire a expliqué comment cela permettrait de réaliser des économies à long terme. Même si nous devons payer plus, en fait nous paierons l'équivalent de ce que payent à l'heure actuelle les utilisateurs du traversier, soit un montant additionnel de 17 millions de dollars par année, et cette subvention s'arrêtera après 35 ans. Je suppose que c'est à ce moment que le pont appartiendra enfin aux contribuables canadiens dans le contexte de l'entente de construction-exploitation-transfert dont parlait mon collègue d'Annapolis Valley—Hants. C'est une façon de voir les choses.

Mais, pendant ces 35 années, nous verserons une somme additionnelle de 600 millions de dollars. Nous économiserons en dépensant 600 millions de dollars de plus. C'est un point de vue très intéressant, monsieur le Président. En fait, si nous gardions plutôt les traversiers, ce montant de 600 millions de dollars permettrait de verser les subventions au même niveau pendant 17 années supplémentaires; 17 ans de plus après la période de 35 ans.

Je ne pense pas être encore ici à ce moment-là. Ce serait agréable d'être encore là dans 50 ans environ, mais c'est fort peu probable. Cette somme assurerait donc le service des traversiers à l'Île-du-Prince-Édouard bien après que j'aurai quitté cette terre.

L'autre aspect de ce financement, c'est qu'il faudra éventuellement renouveler la flotte; les ministériels l'ont mentionné dans leurs discours. La flotte n'est pas neuve et à un moment donné, il faudra remplacer les traversiers. Le groupe Friends of the Island vous dirait qu'on devrait dès maintenant ajouter des traversiers neufs à la flotte afin d'améliorer le service, d'éliminer les files d'attente et de réduire les délais; ce sont là certains aspects négatifs du système actuel.

On a calculé que si on remplace ce matériel maintenant, d'ici 35 ans, les coûts ne dépasseraient pas 25

millions de dollars par an, à condition d'acheter à l'étranger, c'est-à-dire en Corée, au Brésil ou au Japon. Au Canada, il ne reste malheureusement plus beaucoup d'endroits où on construit encore des navires et ceux-ci, dans leur immense majorité, sont construits grâce à l'aide financière du gouvernement. Il en coûterait 1,2 million de plus, car l'amortissement s'étendrait sur les 35 ans que dure la période de récupération. Si on pouvait le construire au Canada, la subvention nécessaire s'élèverait à 28,5 millions de dollars.

Oui, il en coûterait davantage, mais une subvention de 28,5 millions de dollars, c'est encore bien peu par rapport aux 42 millions que le gouvernement actuel est prêt à verser pendant les 35 prochaines années pour doter l'Île-du-Prince-Édouard d'un raccordement permanent. Ce montant ne tient pas compte des frais que nous devons assumer par la suite.

On a fait allusion ici et là au fait qu'il s'agit d'un pont en béton et non d'un pont métallique, d'où l'impossibilité de faire des comparaisons. J'ai été entre autres choses inspecteur en construction pour le ministère des Transports de l'Ontario. Je surveillais la construction des ponts, certains en béton, d'autres en acier.

J'ai surveillé notamment la construction d'un pont à Thunder Bay aux environs des années 1968-1969, soit il y a à peu près 22 ans. Or, depuis deux ans, on procède à l'enlèvement du vieux béton. On a dû remplacer les parois et refaire le tablier. Savez-vous pourquoi, monsieur le Président? À cause du sel de voirie. À Thunder Bay le sel de voirie a rongé le béton et l'acier d'armature au bout de 21 ou 22 ans, et encore le pont se dresse au-dessus d'eau douce.

Qu'en coûtera-t-il aux contribuables d'ici à 35 ans? Ce pont aura été géré par une entreprise privée, avec le souci de réduire l'entretien, et notamment l'entretien des structures, au minimum, car elle sait bien que d'ici 5 ou 10 ans ce ne sera plus son problème? Celle-ci ne va pas se donner la peine de remplacer les murs de culée, les parapets ou la chaussée et ce sera ensuite à nous de payer la note, nous, les contribuables.

On ne saurait s'en tenir aux coûts actuels. Il faut voir plus loin. Tel est notre rôle, celui pour lequel nous avons été élus. Il faut prévoir ce qu'il en coûtera aux contribuables. Si on n'y prête pas garde, si on ferme les yeux sur le coût en disant: «Allons de l'avant, nous avons besoin d'un petit coup de pouce, tout juste avant les élections il nous faut faire quelque chose à court terme pour l'emploi à l'Île-du-Prince-Édouard et ailleurs», c'est qu'on fait peu de cas, très peu de cas des contribuables.