

Initiatives ministérielles

veau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. Le projet de construction du pont de Northumberland illustre parfaitement qu'au Canada, les gouvernements peuvent collaborer dans le meilleur intérêt de la population.

De plus, les organisations commerciales et la plupart des syndicats de l'Atlantique ont bruyamment exprimé leur appui. Par contre, les opposants ont été très discrets, peut-être pas tant en volume qu'en nombre, et, la plupart du temps, il s'agissait de membres du NPD.

Il vaut la peine de noter que ce parti n'a jamais réussi à faire élire le moindre député dans l'Île-du-Prince-Édouard où il ne recevra probablement jamais l'appui de plus de 3 ou 4 p. 100 de l'électorat, à tel point que même le chef du NPD de cette province a cru nécessaire de se chercher un emploi d'été pour permettre à son parti d'économiser, dit-il, sauf que malheureusement son salaire provient des fonds de l'assurance-chômage. Je n'approuve pas les Néo-Démocrates qui poussent la population canadienne à faire ce genre d'économies et à s'opposer au projet de lien.

• (1025)

Les opposants soutiennent que le gouvernement héritera d'une structure qui rouillera et qui tombera en ruine après 35 ans. Or, le pont est conçu pour durer une certaine d'années sans nécessiter de réparations majeures et, pendant la période de concession de 35 ans, des inspections annuelles indépendantes devront confirmer que des travaux d'entretien et de réparation auront été effectués avant que le promoteur ne reçoive des recettes provenant des droits de péage. Je pense que tous les députés conviendront que cela incitera très fortement les promoteurs à construire le pont comme il faut et à le maintenir en bon état pendant toute la période où ils seront chargés de l'administrer.

Le NPD a dit que la subvention de 42 millions de dollars par année était trop élevée. Cependant, son propre témoin ayant comparu devant le comité législatif formé de tous les partis qui a examiné ce projet de loi a admis que Transports Canada en était arrivé à ce montant après une étude minutieuse de la question et qu'il était assez juste, compte tenu du fait que les traversiers vont devoir être remplacés. Il va falloir remplacer plusieurs traversiers par des plus modernes, ce qui va coûter quelques centaines de millions de dollars, on le sait maintenant. Pourtant, les députés néo-démocrates de la Colombie-Britannique ne tiennent jamais compte de ce facteur-là.

À vrai dire, mon bon ami, le député de Skeena—et il est vraiment un bon ami—dans une de ses envolées lyriques portant sur ce projet de loi, a dit ceci le 8 février au sujet de ce qui se faisait en Colombie-Britannique: «[. . .] en Colombie-Britannique, [on essaie] de rendre le

touriste heureux en lui vendant un hot dog, une tasse de café ou des produits locaux, en laissant des gens jouer de la guitare, en distribuant des journaux, en un mot, en le distrayant.» N'est-ce pas merveilleux?

Eh bien, j'invite le député de Skeena à venir à l'Île-du-Prince-Édouard en une journée froide et pluvieuse pour s'entretenir avec les camionneurs et les gens d'affaires exaspérés qui attendent le traversier, pour constater combien d'entre eux sont heureux de manger un hot dog, de boire un café et d'entendre de la guitare, pour les convaincre qu'ils devraient préférer ce moyen de transport à un pont.

Mon bon ami, le député d'Annapolis Valley—Hants, a fait un discours l'autre jour au cours duquel il a dit qu'il vaudrait mieux raccorder l'île de Vancouver au continent plutôt que l'Île-du-Prince-Édouard au Canada. Eh bien, je ne suis pas contre cette idée. Si le secteur privé peut présenter une bonne proposition qui ne coûtera rien aux contribuables, je m'en réjouirai. Je rappelle toutefois à mon collègue qu'il n'y a aucune obligation constitutionnelle, ce qui est peut-être regrettable, de veiller à ce que l'île de Vancouver soit sur le même pied que l'Île-du-Prince-Édouard. Le député sait tout cela.

Certains prétendent qu'il s'agit d'une entreprise sans risques pour le promoteur. C'est faux. Aux termes du marché, le promoteur assumera la plupart des risques pour le projet, y compris le montage financier, la construction, l'entretien, les dépassements de coûts.

M. Fulton: Aucun risque.

M. MacKay: Mon collègue dit que le promoteur n'assume aucun risque. S'il avait raison, le vérificateur général insisterait pour que tous ces risques soient comptabilisés comme des dépenses du gouvernement du Canada. Il est bien évident que c'est le promoteur qui assume les risques.

Le député trouve aussi à redire contre le fait que des étrangers investissent dans cette infrastructure et en soient partiellement propriétaires. Qu'est-ce qu'il y a de mal à ça? Il s'agit d'une initiative du secteur privé. Elle est bonne pour la région de l'Atlantique et pour tout le Canada. De plus, si ce pont n'est pas prêt à temps, il devra être financé par les exploitants. Toutes sortes de garanties sont en place.

Évidemment, le NPD fait l'autruche devant une entreprise très populaire auprès de la population et des gouvernements en cause. Cela explique en partie pourquoi—le député et moi avons déjà plaisanté à ce sujet—le NPD ne peut guère compter que sur 4 ou 5 p. 100 du suffrage populaire à l'Île-du-Prince-Édouard, ce qui ne risque guère de changer dans un proche avenir. On peut même dire que ce parti n'existe pas dans le Canada atlantique.