

Initiatives ministérielles

M. Dave Worthy (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics): Monsieur le Président, le projet de loi C-110 est la mesure législative qui permettra la mise en oeuvre d'un important projet d'infrastructure, projet qui est non seulement d'une vaste envergure, mais qui est aussi unique au regard de l'approche. Ce projet sera évidemment très avantageux pour la population des Maritimes et de la région de l'Atlantique. Toutes les provinces de cette région en bénéficieront, mais plus particulièrement l'Île-du-Prince-Édouard.

Ce projet sera avantageux non seulement pour les gens des Maritimes, mais pour l'ensemble des contribuables. Ce que la plupart des Canadiens ne savent pas, c'est que, aux termes de la Constitution, le gouvernement fédéral est tenu de subventionner ou d'aider les gens de l'Île-du-Prince-Édouard à maintenir un service reliant l'île au continent.

En vertu de la Constitution, il en sera ainsi tant que le service de traversiers sera maintenu, mais si le projet visé dans la mesure législative à l'étude est mis en oeuvre, une subvention équivalant à ce qu'il en coûte pour maintenir le service de traversiers sera versée pendant 35 ans. Après cela, le gouvernement cessera de verser cette subvention.

Les contribuables canadiens ne seront plus obligés de maintenir un service de traversiers pour relier le continent à l'Île-du-Prince-Édouard puisque c'est ce que fera le lien fixe. Il y a un autre aspect de ce projet qui est assez exceptionnel et qui devrait intéresser tous les contribuables canadiens: le projet ne sera pas financé par les contribuables du Canada. Dès qu'ils songent à d'importants projets, les contribuables pensent immédiatement qu'ils vont être fortement mis à contribution. En fait, les recettes fiscales nécessaires pour ce projet équivaudront au montant qui aurait été versé pour le service de traversiers durant les 35 prochaines années.

Pour les 35 prochaines années, ce projet sera financé, mis en oeuvre et administré par trois entreprises. Si le projet est couronné de succès, bon nombre de personnes pourraient s'en inspirer pour d'autres importants travaux d'infrastructure. Les contribuables canadiens ne seront pas les seuls à en bénéficier. Il en sera de même de ceux qui utilisent le service de traversiers actuel et de ceux qui emprunteront le nouveau raccordement.

Je le répète, ce que la plupart des gens ne savent pas au sujet de ce projet, c'est que les frais de péage exigés de ceux qui emprunteront l'ouvrage de franchissement pour se rendre du continent à l'île ou vice-versa ne pourront augmenter dans une proportion supérieure à trois quarts

du taux d'inflation. Cela signifie que, à l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick, les générations à venir bénéficieront de tarifs moins élevés que cela n'aurait été le cas autrement. Pour situer les choses dans une juste perspective, disons que, si au cours de la dernière décennie, il y avait eu une entente interdisant que les tarifs de traversiers augmentent dans une proportion supérieure à trois quarts du taux d'inflation, les tarifs actuels auraient connu une augmentation représentant moins du tiers de la hausse qu'ils ont enregistrée en réalité. C'est un avantage considérable pour ceux qui utilisent régulièrement le service.

Il y aura aussi d'autres avantages économiques. Certains viseront directement les Maritimes. Je vais parler des deux principaux avantages que présente l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland. Le premier, c'est que la mise en oeuvre de cet important projet créera des emplois et des perspectives commerciales dès le début et pendant les quatre ou cinq années suivantes.

Le deuxième avantage est à plus long terme. Une fois construit, l'ouvrage de franchissement favorisera l'essor de l'industrie touristique en pleine croissance dans la province et il permettra de rentabiliser davantage l'agriculture et de nombreux autres secteurs. À elle seule, la construction devrait créer des emplois représentant de 3 500 à 4 000 années-personnes au cours des cinq prochaines années.

Une condition sur laquelle l'Île-du-Prince-Édouard et d'autres provinces de l'Atlantique ont insisté était la création d'un maximum de débouchés pour les travailleurs de la région pendant la réalisation du projet.

On estime que 95 p. 100 des emplois reviendront à des Canadiens et plus de 80 p. 100 aux travailleurs des provinces de l'Atlantique. L'effet sera phénoménal sur cette région du pays qui a l'habitude des conditions difficiles et mérite une amélioration de son sort. Ainsi, on estime que le taux de chômage, à l'Île-du-Prince-Édouard, diminuera de plus de 1,3 points comme conséquence directe de la construction de ce pont. En tout, la construction de l'ouvrage se traduira par des dépenses directes d'environ 850 millions de dollars. Si l'on tient compte de l'effet d'entraînement normal dans l'économie de l'île, le projet représentera une injection d'environ 1,3 milliard de dollars dans l'ensemble de l'économie canadienne. Il y aura également des occasions extraordinaires non seulement pour l'Île-du-Prince-Édouard, mais aussi pour le Nouveau-Brunswick et même tout le Canada. Il reste que, comme je l'ai déjà dit, les provinces qui profiteront le plus du projet seront les Maritimes.