

*Initiatives ministérielles*

de fer jusque dans l'île.

En 1923, le Canadien national a repris l'exploitation de ce service. Le navire à vapeur *Charlottetown* a été mis à l'eau en 1923 pour seconder le *Prince Edward Island*. Le *Charlottetown* s'est cependant échoué en 1941, et ce fut une perte totale.

Le premier navire à moteur diesel, le *Abegweit*, mis en service en 1947, était le premier à pouvoir transporter à la fois des autos et des wagons de chemin de fer. En 1962, le navire à moteur *Confederation* venait s'ajouter à la flotte, mais il a par la suite été transféré sur la voie navigable Wood Island-Caribou.

En 1968, le navire à moteur *John Hamilton Gray* a été construit pour ce service au coût de 14 millions de dollars. C'est alors qu'on a désarmé le *Prince Edward Island*. Les principaux navires qui desservent l'Île-du-Prince-Édouard, le *Holiday Island* et le *Vacationland*, assurent ce service depuis 1971. Ces navires améliorent l'efficacité des opérations de navigation parce qu'ils sont dotés d'un système de propulsion unique qui s'est révélé rentable et efficace pour cet usage. En 1982, le vieux *Abegweit* a été remplacé par un nouveau *Abegweit*, un gros brise-glace moderne. Je sais que la construction de ce dernier a coûté très cher au gouvernement.

• (1730)

Quand Marine Atlantique S.C.C. s'est constituée en société, au milieu des années 1980, elle a assumé la responsabilité du service de traversiers Borden-Cap-Tourmentin au nom du gouvernement fédéral. Alors que cette société dépend financièrement du gouvernement fédéral, ces dernières années Marine Atlantique Inc. a enregistré un meilleur recouvrement des coûts pour son service de traversiers, dans les limites possibles, étant donné les réalités économiques du Canada atlantique. Elle y est parvenue en réduisant les coûts et en augmentant les recettes chaque fois que c'était possible.

Il faut se souvenir, pourtant, que les dépenses d'investissement sont élevées pour un service de traversiers. On a récemment évalué qu'il faudrait investir 95 millions de dollars pour remplacer un des traversiers de la flotte assurant le service de l'Île-du-Prince-Édouard. Certains députés ont, je crois, mentionné ici au début du débat le coût élevé des investissements; en fait on a parlé d'une des plus récentes acquisitions de la flotte qui avait coûté plus de 200 millions de dollars. Il s'agit donc d'une entreprise très coûteuse.

Le gouvernement fédéral a fourni aussi une aide financière au service de traversier reliant Woods Islands, dans l'Île-du-Prince-Édouard et Caribou, en Nouvelle-Écosse. Ce service existe depuis 1938. Il est exploité depuis 1941 par la société Northumberland Ferries Ltd.

La Chambre se souvient peut-être que le gouvernement est en train d'investir plus de 60 millions de dollars dans la construction d'un nouveau traversier pour le service de Wood Islands. Cela comprend la construction des gares maritimes et de toute l'infrastructure nécessaire pour assurer la bonne marche de cette entreprise. Cette initiative a permis la création d'emplois à Pictou et à Caribou, en Nouvelle-Écosse et à Wood Islands, dans l'Île-du-Prince-Édouard, tout en apportant une importante contribution au service de traversiers reliant cette île à la Nouvelle-Écosse.

Le gouvernement estime que le secteur des transports fait partie de l'infrastructure de base du Canada. Les transports sont essentiels à la vie économique et sociale quotidienne de notre grand pays en reliant les nombreuses régions et en transportant les marchandises et les gens d'une côte à l'autre. La construction d'un pont pour franchir les neuf milles séparant Borden, à l'Île-du-Prince-Édouard, du Cap-Tourmentin, sur le continent, est l'un des plus grands défis techniques que le secteur privé ait jamais relevé dans notre pays.

Je viens du Manitoba où l'hydroélectricité représente une part très importante de nos infrastructures et je connais les conséquences de tels projets sur l'économie provinciale. Le fait qu'un nouveau projet hydroélectrique soit en marche a un effet notable sur toutes les collectivités du Manitoba, et j'imagine que ce projet aura le même effet sur l'ensemble des provinces de l'Atlantique.

Je suis heureux de rendre hommage au travail de mon collègue, le ministre des Travaux publics, qui a su amener cet important projet jusqu'ici. Il a relevé les défis d'un processus public complexe d'évaluation environnementale et il a étudié les stricts critères environnementaux exigés d'un tel pont et s'y est conformé.

Ce qui est unique dans ce projet, c'est que le pont sera financé, construit, exploité et entretenu par le secteur privé, qui en sera propriétaire, et que tout le projet a été conçu pour minimiser les dépenses du gouvernement. Le promoteur assumera tous les risques normaux de la construction, de l'exploitation et de l'entretien, moyennant le versement d'une subvention annuelle du gouvernement pendant 35 ans.