

Initiatives ministérielles

produit la moitié du temps, des bouchons commenceront à se former derrière les voitures qui s'engageront sur le pont. Aussi ce ne sera pas une traversée éclair, même si un pont est manifestement un peu plus permanent qu'un traversier.

Je pensais que le député d'Egmont le saurait, mais le service de traversiers, à ma connaissance, n'a vraiment été interrompu—je reconnais que le traversier a été retardé—pendant toute la journée qu'environ cinq jours par an en moyenne. Je ne sais pas si c'est même cinq jours, mais je crois que c'est à peu près ce chiffre. Manifestement, il y a une attente en été. Le député d'Esquimalt—Juan de Fuca a fait remarquer qu'il faut aussi attendre les traversiers en Colombie-Britannique pour se rendre dans l'Île de Vancouver. Il faut quelquefois attendre deux ou trois traversiers.

Mais de toute façon, c'est là où intervient le principe du cheval de Troie. Après tout ce débat, il n'en reste pas moins que c'est une énorme structure et que personne ne sait exactement quel sera l'effet du vent sur la glace du détroit, ni dans quelle mesure cela ralentira la circulation.

En essayant d'être raisonnable et d'avoir d'autres justifications, j'ai eu connaissance d'un professeur d'économie de chez nous qui est spécialisé en mégaprojets et qui a fait une étude du pont et une étude de l'étude des Travaux publics qui sert de justification pour procéder à la construction du pont. Il s'agit de l'étude Fiander-Good de 1987.

Le professeur Townley, de l'Université Acadia, met en doute les bases économiques justifiant la construction du pont. Il prétend que la principale étude de faisabilité réalisée pour les Travaux publics par Fiander-Good en 1987 comporte de sérieuses lacunes. Il dit en particulier que: «La faisabilité économique de l'ouvrage de franchissement n'a pas été démontrée.» Il ajoute: «La construction d'un ouvrage de franchissement représenterait une perte nette pour la société. Dans cette perspective, un débat sur l'importance des dommages environnementaux semble plutôt discutable. Le moindre dommage ne ferait qu'ajouter à la perte sociale.» C'est ce que dit le professeur Townley à la page 18 de son article intitulé «The Weakest Link», dans *Policy Options* de juillet-août 1992.

À la suite de l'étude du professeur Townley, il y a eu une autre étude économique commandée pour déterminer la faisabilité économique du pont et, tout récemment, un autre groupe s'est prononcé en accord avec les conclusions du professeur. Je n'habite pas dans l'île, mais je pense que l'ordre social va en être fondamentalement modifié, et pas pour le mieux. Par ailleurs, cela pourrait aussi avoir des conséquences négatives sur le tourisme qui attire les visiteurs en masse pendant l'été. Je dis

qu'Anne de la maison aux Pignons verts va devenir la sorcière de Cavendish si l'on n'y prend pas garde. On ne peut pas réellement évaluer ces conséquences-là. Il y a aussi des éléments extérieurs, comme les résultats de l'étude d'impact environnemental qui sont fondamentaux si l'on en croit nos lois. Si vous faites ce genre d'analyse, il devient évident qu'il ne faut pas procéder et qu'il faut plutôt examiner d'autres possibilités. Elles n'ont pas toutes été envisagées. Ensuite, vous prenez le chiffre fictif de 800 millions de dollars cité par le ministre. En 1987, il y a six ans, ce chiffre s'élevait déjà à 1,3 milliard de dollars. Comparez cette situation à ce qui s'est produit par rapport au tunnel sous la Manche en 1987. Le coût est passé de 9 milliards à 16 milliards de dollars. Le rythme d'augmentation sera le même dans le présent cas. Enfin, il y a aussi une donnée qu'on peut manipuler à volonté: la subvention de 42 millions de dollars par année.

Je conclurai en disant qu'on pourrait être très raisonnables à l'égard des 42 millions. On ne peut nier le fait que la subvention, une fois amortie, s'élèvera en réalité à 29,5 ou 30 millions de dollars. Il reste donc 12 millions de dollars. Sur un plan politique, sans entrer dans le domaine de l'achat des votes, une chose m'inquiète sérieusement en ma qualité de Canadien de l'Atlantique, tout comme les autres Canadiens, qu'ils soient de la Colombie-Britannique ou d'ailleurs, qui ont été très généreux à l'égard du Canada atlantique, une région de disparités régionales et économiques; si j'étais un simple contribuable ouvrant son téléviseur pour écouter les informations à l'heure de grande écoute, je crois que c'est l'expression employée maintenant, et que je constatais qu'en ces temps de restrictions budgétaires, à une époque où nous sommes tous censés nous serrer la ceinture, le gouvernement du Canada décidait de construire le raccordement permanent dont on parle depuis les débuts de la Confédération je crois, et qu'il le faisait à l'encontre des conclusions de certains de ces rapports, j'aurais du mal à croire à toutes les autres déclarations du gouvernement. À mon avis, du point de vue du Canada atlantique qui a tant besoin de l'aide de tous les Canadiens, c'est un élément dont il faudrait tenir compte avant de continuer à faire avancer ce dossier.

M. Greg Thompson (Carleton—Charlotte): Monsieur le Président, le raccordement permanent devant relier l'Île-du-Prince-Édouard au continent, nous en avons beaucoup parlé ces dernières années. Quand la province de l'Île-du-Prince-Édouard est entrée dans la Confédération, on lui avait promis ce lien. Ça d'abord été les bateaux à vapeur qui ont assuré la navette entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent, c'est-à-dire la province du Nouveau-Brunswick, et voilà maintenant que l'idée