

*Initiatives ministérielles*

646 000 \$; Crapaud, 14 employés, 513 000 \$; Cornwall, 29 employés, 1 037 000 \$; Charlottetown, 42 employés, 1,4 million; et Borden, 115 employés, 3 millions de dollars de salaires.

Voilà qui donne une idée juste de la situation. Ce sont de vraies personnes et de vraies collectivités qui vont perdre des emplois parce que ces gens ne travaillent pas dans le bâtiment. Même si certains de ces employés perçoivent de l'argent et vendent des billets, et pourraient logiquement trouver de l'emploi avec l'exploitant du pont, je ne connais aucun document écrit, signé et vérifié, autrement dit aucun document légal garantissant des emplois aux travailleurs actuels.

Du côté de la pêche, même si l'on parle d'un fonds—on a avancé un chiffre de 10 millions—il n'y a aucune garantie que cela fonctionnera et que les pêcheurs auront quelque chose à faire si jamais la pêche est détruite.

Regardons les chiffres. Je désire vous les rappeler. Les estimations que nous avons eues, à la Chambre et ailleurs, indiquent que la construction durera cinq ans et créera 2000, 3000 ou 5000 années-personnes d'emploi, soit en gros 1000 emplois de construction. Il est certain que cela crée aussi des emplois indirects, puisque les fournisseurs d'acier, de gravier ou de béton ont aussi un rôle à jouer. Franchement, je ne suis pas sûr si c'est inclus dans le chiffre de 1000 qu'on nous donne ou si c'est en plus.

Toutefois, il faut comparer cela à la situation actuelle. Nous avons entre 500 et 600 employés pour le service de traversiers, des travailleurs qui ont des emplois bien rémunérés, surtout des emplois syndiqués, mais d'autres aussi, des emplois qui nourrissent ces gens et leur famille, des emplois qui devaient leur assurer une retraite dans 5, 10 ou 20 ans, selon leur ancienneté. Une fois le pont construit ces emplois disparaîtront. Nous savons que le taux de chômage dans l'Île-du-Prince-Édouard est l'un des plus élevés de nos provinces et, par conséquent, nous pouvons comprendre pourquoi le gouvernement cherche des possibilités d'emploi, qu'il s'agisse du gouvernement fédéral ou du gouvernement de cette province. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici, pour essayer de

contribuer à élargir les possibilités d'emploi des habitants de cette île.

• (1340)

Nous voyons que ces emplois permanents disparaissent à cause de ce projet. Il y aura des emplois provisoires de remplacement pendant les cinq ans que durera la construction. Je ne sais pas quels sont les chiffres pour l'exploitation, mais je dirais qu'ils n'atteignent pas 600, ni 500, ni 400. C'est peut-être l'une des questions auxquelles nous pourrions obtenir une réponse au comité pour que nous disposions de tous les éléments et que nous puissions décider en toute connaissance de cause.

La province de l'Île-du-Prince-Édouard ne va pas être elle-même la grande bénéficiaire de ces emplois de construction. Les prévisions que j'ai vues montrent que 9 à 35 p. 100 de ces emplois vont être occupés par des habitants de cette province. Les autres emplois seront répartis, je pense, au Nouveau-Brunswick, mais aussi ailleurs dans le Canada atlantique, et je ne sais où dans notre pays. Très franchement, il y a des gens qui voudront ces emplois parce que les temps sont durs partout.

L'Île-du-Prince-Édouard ne va pas être aussi avantagée que d'autres parties de notre pays. C'est la question des emplois et je n'ai même pas parlé des travailleurs de l'industrie de la pêche ni des répercussions que cela aura sur eux, ni des chiffres et des familles. Je n'ai pas non plus abordé la question de l'environnement. Les orateurs qui m'ont précédé ont parlé de ces questions, je vais donc aborder d'autres aspects du processus.

Examinons la question financière. Nous avons déjà eu des questions et des réponses à ce sujet, mais je voudrais comparer ce qu'on paye maintenant et ce que nous serons payés si ce projet est réalisé.

Actuellement le coût d'exploitation des traversiers s'élève à environ 41 millions de dollars. Environ 17 millions de dollars sont payés par les usagers. C'est ce que payent les gens qui utilisent les traversiers pour traverser le détroit avec leurs véhicules.

La subvention de l'État est d'environ 24 millions de dollars. Très franchement, la société Marine Atlantique s'est très bien débrouillée en ce qui concerne la réduction des subventions. En 1988, par exemple, les subventions étaient de 24,4 millions de dollars. En 1989, elles étaient tombées à 22,6 millions de dollars. En 1990, elles étaient remontées légèrement à 23,8 millions de dollars.