

Initiatives ministérielles

contre le projet. Nous pourrions nous assurer en tant que députés qu'il s'agit ou non d'un projet réalisable.

M. Axworthy (Saskatoon—Clark's Crossing): Monsieur le Président, il est évident que le député n'a pas suivi très attentivement les activités de la Chambre aujourd'hui parce qu'il est clair que les néo-démocrates ne s'opposent pas au développement économique de l'une ou l'autre des régions du Canada. Nous appuyons sans réserve les efforts déployés pour améliorer la situation économique de l'Île-du-Prince-Édouard.

Cependant, il serait imprudent de construire ce pont. À long terme, ne pas tenir compte de ses répercussions sur l'environnement serait nuisible à l'Île-du-Prince-Édouard et aux insulaires.

Il serait imprudent d'appuyer le projet de loi visant à construire un lien routier entre l'île et le continent sans étudier à fond toutes ses répercussions possibles. On ne peut pas foncer sans tenir compte des conséquences économiques et environnementales d'un projet d'une telle envergure. Il serait beaucoup plus logique de faire nos évaluations avant de donner notre accord de principe.

Je ne veux pas montrer aux députés libéraux représentant l'Île-du-Prince-Édouard comment faire leur travail même s'ils n'aiment pas nous entendre dénoncer les répercussions environnementales et économiques négatives de ce lien routier. Ils devraient adopter une vue plus globale de la question et se soucier un peu plus de l'ensemble des répercussions d'une construction d'une telle envergure. Ils devraient poser des questions plus pointues au sujet des répercussions du pont.

Le député a parlé des syndicats de l'Île-du-Prince-Édouard. Il a sans aucun doute entendu parler d'une lettre envoyée récemment aux journaux de l'île par la fédération des travailleurs de l'Île-du-Prince-Édouard qui soulevait de graves questions au sujet des conséquences économiques et environnementales du pont. Il me paraît un peu téméraire de dire que les syndicats de l'Île-du-Prince-Édouard appuient le projet étant donné qu'on peut lire dans cette lettre le passage suivant: «J'espère seulement que les insulaires qui font la promotion du pont ont raison parce que, s'ils se trompent, beaucoup de gens souffriront énormément.»

Arrêtons-nous un moment pour réfléchir aux répercussions économiques et environnementales. Ne fonçons

pas tête baissée dans un tel projet sans réfléchir à ses conséquences.

M. David Bjornson (Selkirk—Red River): Monsieur le Président, je suis très heureux d'avoir l'occasion de participer au débat de cet après-midi. Je pense qu'il est important qu'un habitant du milieu du pays prenne le temps d'expliquer à la Chambre la pertinence de ce projet de loi.

Je le fais parce que je sais que le gouvernement, et surtout le ministre des Travaux publics, s'intéressent de très près aux questions liées au transport public. Le ministre n'a pas ménagé ses efforts pour régler un très grave problème de transport dans ma circonscription.

Je pense que le NPD fait preuve d'une certaine hypocrisie parce qu'au moment où le gouvernement tentait de résoudre le problème de transport dans ma circonscription, le NPD le critiquait pour ne pas aller assez vite. Voici maintenant qu'il le critique pour aller trop vite.

Je voudrais entrer un peu plus dans les détails. D'abord, je tiens à remercier tous ceux qui m'ont aidé à faire la recherche pour cet exposé, qui est assez détaillé pour étoffer le débat.

Je commencerai par faire un bref historique des liens de transports de l'Île-du-Prince-Édouard, pour ensuite montrer dans quelle mesure cet incroyable projet peut profiter à la population de l'île, voire de l'ensemble des provinces atlantiques.

Au moment de l'entrée de l'Île-du-Prince-Édouard dans la Confédération en 1873, le gouvernement s'était engagé à maintenir un service de vapeurs efficace pour le transport du courrier et des voyageurs.

Dès les débuts de la Confédération, le gouvernement fédéral a voulu en priorité remplir son engagement consistant à raccorder l'île au continent.

Je voudrais vous expliquer comment nous avons rempli cet engagement au fil des ans.

Avant 1917, le service maritime de transport des passagers et des marchandises variait avec les saisons. On a construit des gares maritimes à Borden et à Cap-Tourmentin au moment où l'on mettait en service un nouveau traversier brise-glace, le navire à vapeur *Prince Edward Island*. Ce traversier, mis en service en 1917, a été le premier à pouvoir transporter des wagons de chemin