

Initiatives ministérielles

Pendant que nous rembourserons la dette, les exploitants pourront utiliser à leur guise les revenus nets générés par les péages, notamment en les expédiant à l'extérieur du pays. Comprenez-moi bien; je n'ai rien contre les investissements étrangers. En fait, je les accueille avec plaisir. Toutefois, je m'oppose vigoureusement à ce que les étrangers viennent réaliser des profits chez nous sans investissements ni risques qui vailent.

Et ce n'est toujours pas tout. Le consortium doit déposer un cautionnement d'exécution de 200 millions de dollars, mais la prime en sera capitalisée dans le coût du projet de sorte que c'est encore une fois le contribuable qui devra la payer puisqu'elle fera partie des paiements de subvention.

Si le projet de loi proposait la construction d'un lien entre deux régions très densément peuplées ou le long d'un axe routier principal, il serait plus facile à justifier, mais il est totalement illogique de demander à chaque famille de dépenser 25 000 \$ pour rendre relativement plus facile l'accès aux routes pour une petite enclave de 130 000 personnes.

On pourrait, pour une fraction du coût, mettre en service des traversiers plus grands, plus rapides et plus aptes à affronter les glaces que ceux qui sont utilisés à l'heure actuelle. De tels traversiers haut de gamme n'imposeraient pas un fardeau discriminatoire aux gens de l'Île-du-Prince-Édouard.

● (1600)

Il reste des questions sans réponse au sujet de la supériorité technique d'un pont élevé, balayé par le vent, comparativement à un traversier stable et bien conçu. Même les partisans du pont s'entendent pour dire que toute tempête suffisamment forte pour empêcher les traversiers d'assurer le service forcerait également la fermeture du pont. Ce qui est pire, c'est que même si les vents ne sont pas assez violents pour arrêter la circulation, les véhicules seront forcés de rouler très lentement et les semi-remorques ne pourront emprunter le pont à vide.

Tout camionneur venant de Boston chercher un chargement de pommes de terre devra, en l'absence d'un service de traversiers, se préparer à attendre dans son semi-remorque que le vent tombe un peu.

En tant qu'ingénieur, je sais très bien que pratiquement tout est possible sur le plan technique si on a la volonté nécessaire et s'il n'y a pas de limite aux ressources disponibles. Il suffit de prendre une idée et d'y consacrer toujours plus d'argent. Cependant, le fait que ce soit possible ne veut pas nécessairement dire que ce devrait être fait.

Certains pourraient invoquer la mémoire de John Maynard Keynes pour justifier ces énormes dépenses publiques visant principalement à stimuler l'économie de la région. Keynes n'avait jamais envisagé une situation dans laquelle près d'un tiers des recettes d'un gouvernement serviraient à payer l'intérêt sur la dette. Si nous avions suivi à la lettre ses conseils et accumulé des excédents ou au moins remboursé notre dette en période de vaches grasses, je serais peut-être d'accord pour dire qu'un accroissement des dépenses gouvernementales pourrait avoir certains avantages sur le plan économique.

Malheureusement, durant les années 1970 et au début des années 1980, lorsque la conjoncture économique était excellente, le gouvernement du Canada et, en fait, la plupart des gouvernements du monde ont accumulé des dettes, non pas pour en

retirer des avantages à long terme, mais plutôt pour financer leurs dépenses courantes. Comme les familles dépensières, ils ont emprunté de l'argent tout d'abord pour payer l'épicerie et ensuite pour acheter du champagne et du whisky. Ils n'ont pas respecté la doctrine du bon vieux Keynes et ils nous ont imposé un carcan financier qui ne nous laisse aucune liberté de mouvement.

Je ne souscris certes pas à cela, mais permettez-moi de me faire l'avocat du diable; supposons qu'on accepte le principe selon lequel on peut créer des emplois aux dépens du bien de l'économie dans son ensemble. Si le fait de dépenser de l'argent emprunté est une façon efficace de stimuler l'économie, manifestement, on pourrait consacrer cet argent à des projets offrant des avantages à long terme plus importants à un plus grand nombre de personnes. Même les gens de l'Île-du-Prince-Édouard ne sont pas unis sur cette question. Plus de 40 p. 100 d'entre eux ont clairement signifié qu'ils ne voulaient pas de ce cadeau. C'est sans précédent. Généralement, les gens feront tout en leur pouvoir pour obtenir un projet gouvernemental pour leur région, car ils ont l'impression que c'est gratuit.

Enfin, comme dans le cas de la transaction touchant l'aéroport Pearson, cette entente sur le pont a été menée à terme dans les derniers jours du gouvernement conservateur. Ce pourrait être une répétition de l'aéroport Mirabel ou du Stade olympique. Prenons le temps d'examiner soigneusement ce que nous faisons.

Le dernier projet de pont entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent était plus avancé que celui-ci lorsque le gouvernement de l'époque y a mis un terme en 1969. Nous devons, bien entendu, dédommager l'entreprise exploitante et les détenteurs d'obligations, mais nous devrions encore pouvoir nous retirer sans trop de mal de ce projet avant qu'il n'ait pris un élan irrésistible.

Le petit levier que nous avons à notre disposition dans cette enceinte, c'est de refuser d'approuver la modification constitutionnelle proposée. Ne touchons pas à la Constitution. Offrons un service de traversiers de première qualité à vie, comme nous l'avions promis, et cessons de vouloir absolument terminer un autre monument à Brian Mulroney.

M. Morris Bodnar (Saskatoon—Dundurn): Madame la Présidente, le député a parlé de réduction des coûts et a émis des doutes quant à la pertinence de ce projet, pour des raisons pratiques, mais surtout à cause du coût et de ceux qui vont écoper de la facture en bout de ligne. Je me demande si le député pense la même chose de tous les projets fédéraux qu'on pourrait réaliser dans sa circonscription. Par exemple, on envisage d'y construire un pavillon de ressourcement pour les autochtones, alors qu'il n'y a pas beaucoup d'autochtones dans sa circonscription qui, en outre, n'est pas très accessible. Croit-il, de la même façon, que ce projet devrait être mis en veilleuse et faire l'objet d'autres études et qu'on devrait peut-être même renoncer à le réaliser?

● (1605)

M. Morrisson: Madame la Présidente, je suis tout à fait d'accord avec le député.

M. Ronald J. Duhamel (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux): Madame la Présidente, très rapidement, je veux être bien sûr de