

*Initiatives ministérielles*

lorsque son nom est mentionné, parce qu'il est l'un des rares qui a fouillé à fond ce dossier et découvert à quel point les arguments avancés tant par les Libéraux que les Conservateurs sont faux.

• (1140)

Permettez-moi de vous citer un extrait tiré de la page 2:18:

Le premier a trait à l'aspect constitutionnel. L'entente conclue entre l'Île-du-Prince-Édouard et le gouvernement fédéral, ou le gouvernement du Dominion, au moment de l'admission de la province dans la Confédération en 1873, stipule clairement que le gouvernement fédéral accepte d'assumer toutes les dépenses liées au service destiné à relier la province au continent. Nous soutenons que le fait de remettre la propriété de l'ouvrage qui assurera ce lien à une entreprise privée qui sera chargée de l'exploiter et qui pourra exiger des droits de péage des insulaires, constitue une violation des conditions auxquelles la province a été admise dans la Confédération. Le texte de l'entente est très clair.

Il est important de rappeler les conditions d'adhésion, parce que j'ai l'impression que les Libéraux et les Conservateurs ont fait exprès pour les interpréter incorrectement. Selon les conditions d'adhésion:

Le gouvernement du Canada se chargera des dépenses occasionnées par les services suivants: un service convenable de bateaux à vapeur, transportant les malles et passagers, qui sera établi et maintenu entre l'île et les côtes du Canada, l'été et l'hiver, assurant ainsi une communication continue entre l'île et le chemin de fer intercolonial, ainsi qu'avec le réseau des chemins de fer du Canada.

Voici une autre citation. Le ministre des Travaux publics a récemment déclaré ceci à la Chambre des communes:

L'approche repose sur le principe que le coût du projet, pour les contribuables canadiens, ne doit pas excéder les coûts de fonctionnement et d'immobilisation du service de traversier entre Borden et Cap-Tourmentin au cours des 35 prochaines années. Le montant de la subvention serait d'environ 42 millions de dollars, en dollars constants de 1992.

Le ministre continue de soutenir que le pont n'entraînera pas de coûts additionnels pour le contribuable canadien. C'est ici que se pose la grande question. La société Marine Atlantique, qui exploite actuellement le service de traversiers, a affirmé qu'elle pourrait assurer ce service durant les 35 prochaines années à un coût bien inférieur à la subvention annuelle de 42 millions de dollars accordée au constructeur du pont.

Dans le mémoire qu'elle a présenté au groupe d'évaluation environnementale, Marine Atlantique déclarait ceci:

Nos plans et nos projections démontrent très clairement que les subventions publiques seront de l'ordre de 25,2 à 28,1 millions de dollars par année au maximum pendant les 35 prochaines années, selon que les nouveaux navires seront construits au Canada ou à l'étranger. Ces chiffres englobent non seulement la subvention de

fonctionnement, mais aussi le niveau de soutien qu'Ottawa nous donnerait pour des projets d'immobilisations comme de nouveaux navires.

Voilà qui démolit les arguments que nous avons entendus de la part du ministre, de son secrétaire parlementaire et des Libéraux qui prétendent tous que cela permettra une économie de coûts. Je le répète, il s'agit d'un gigantesque cadeau fait à une entreprise appartenant à des intérêts étrangers. Elle obtient 1,47 milliard de dollars en dollars constants de 1992. Ce montant pourrait en fait être beaucoup plus élevé si l'inflation sévissait d'ici 35 ans. La société perçoit les droits de péage et peut, chaque année, les hausser jusqu'à 75 p. 100 si l'indice des prix à la consommation augmente. C'est simplement un autre petit bénéfice additionnel.

L'analyse financière de la Gordon Capital, qu'aucun député ministériel ou Libéral n'a contestée de quelque façon que ce soit, souligne que le gouvernement a retenu la solution des 42 millions de dollars pour pouvoir mettre plus d'argent à la disposition de ses amis qui vivent à Houston et à Londres. Voilà ce que le gouvernement fait.

Voyons maintenant ce qu'a à dire une autre société qui a analysé le problème des glaces. Si cette mesure législative est adoptée sans une modification de la Constitution, ce qui constituerait un outrage au Parlement, et sans qu'une évaluation environnementale soit effectuée selon les règles, ce qui constituerait un outrage aux tribunaux, voici ce dont nous devrions nous inquiéter. Permettez-moi de terminer en citant très brièvement ce que la société Bechtel Canada Incorporated a dit au sujet de l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland. Elle a dit ceci:

Nos données qui sont expliquées dans le mémoire en annexe et incluses dans nos plans de pont varient considérablement par rapport à celles de Travaux publics Canada.

La dernière phrase mérite d'être signalée.

Les résultats des études diffèrent aussi des autres paramètres de conception que Travaux publics Canada a établis au sujet de la fiabilité du service et de la durée de vie de la structure. La question de l'accumulation des glaces revêt toutefois une importance fondamentale ce qui concerne l'intégrité du projet; aussi, il pourrait être catastrophique de ne pas reconnaître ce paramètre à sa juste valeur.

• (1145)

On demande aux Canadiens d'accepter un projet à l'aveuglette. Le service de traversiers permettrait de maintenir plus d'emplois à long terme, la construction navale au Canada créant des emplois, et de protéger d'une manière plus permanente l'environnement des homards, des pétoncles et des poissons de fond qui vivent dans le détroit de Northumberland, de même que le milieu marin. Il nous permettrait d'éviter tous les problèmes dont j'ai déjà parlé ici en d'autres occasions.