

*Initiatives ministérielles*

ront davantage des deux milliards de dollars, si jamais ce projet se concrétise.

La députée de Calgary-Sud-Ouest a parlé un peu de l'autre aspect de la question où il y a beaucoup de désinformation. Le député d'Esquimalt—Juan de Fuca a également fait une de ses contributions typiques et très grandiloquentes au débat. Ses propos étaient certes très intéressants. On peut jouer avec les chiffres et dire que la subvention de 42 millions de dollars par année sur 35 ans est raisonnable par rapport à une subvention de 21 millions de dollars qui est versée pendant certaines années pour les traversiers. En réalité, selon les estimations faites par la société Marine Atlantique et d'après les coûts d'immobilisation et de fonctionnement que la députée de Calgary-Sud-Ouest a mentionnés, la subvention amortie sur 35 ans s'élève à 29,5 millions de dollars, autrement dit, à 30 millions.

Présumons que les chiffres de Marine Atlantique sont exacts. Nous ne devrions donc pas tenir compte du montant de 21 millions de dollars, qui constitue la subvention pendant certaines années. Marine Atlantique a fait un excellent travail, car la subvention a diminué et, au cours des quelques dernières années, elle s'est située entre 21 et 22 millions de dollars. En tenant compte des coûts de fonctionnement et d'immobilisation et des propres chiffres de Marine Atlantique, nous obtenons 29,5 millions ou, disons, 30 millions de dollars. Même 30 millions, c'est toujours 12 millions de moins que 42 millions. Il faut donc déboursier plus de 400 millions de dollars de plus pour aider le secteur privé.

Encore une fois, il faut faire preuve de franchise et d'honnêteté dans tout cela. Que les députés qui appuient ce projet admettent que l'estimation est carrément trop faible, qu'en dollars de 1987 elle se situait à 1,3 milliard de dollars, qu'elle est encore plus élevée six ans plus tard et que le contribuable devra déboursier en fait 42 millions de dollars sur 35 ans, dont au moins 12 millions de plus que le montant de la subvention pour les traversiers, de sorte que le contribuable devra payer la note.

Que se passe-t-il en fin de compte? Après 35 ans, après que le pont aura été construit et exploité par le consortium, il sera rendu au contribuable canadien. Je ne suis pas ingénieur, mais je suis certes au courant du pont Lions Gate de Vancouver, en Colombie-Britannique. D'autres députés ont peut-être d'autres idées et d'autres renseignements au sujet d'autres ponts. Quand on construit un pont au-dessus d'une étendue d'eau salée, on a de terribles problèmes d'entretien, sans parler du sel provenant des véhicules qui vont emprunter ce pont. Trente-cinq ans après la construction de ce pont, qui devrait normalement durer 100 ans, les frais d'entretien annuel se rapprocheront du montant de la subvention accordée aujourd'hui au service de traversiers. Mais à ce

moment-là, nous serons morts depuis longtemps. Ce sera le problème de ceux qui nous succéderont.

C'est une chose dont nous devrions tenir compte dans notre examen de ce projet de loi.

Ce pont me fait penser au cheval de Troie. On en dit beaucoup de bien. Il va créer des emplois. Il va également accélérer la circulation. Nous devrions accueillir ce projet, tout comme les Troyens ont accueilli le cheval de Troie, avant que leur ville ne succombe. Il ne s'agit pas ici d'un cheval, mais d'un pont de Troie. Je crois que ce pont nous apporte également sa part de tromperies. Il ne procurera pas tous les avantages qu'il est censé procurer et auxquels croient honnêtement bon nombre de députés.

• (1640)

Un point dont personne n'a parlé au sujet de ce lien qui vise à faciliter la circulation dans les deux sens, c'est la façon dont ce pont va fonctionner. Une partie seulement de toutes les études qui ont été faites à ce sujet traitent de cette question.

Le ministère des Travaux publics a publié un document sur l'effet du vent sur la circulation des véhicules. Je crois que certains chiffres feront réfléchir les gens quand ils sauront qu'ils ne gagneront pas beaucoup de temps avec le pont compte tenu du vent qui souffle sur le détroit, comparativement au temps qu'ils passent à attendre les traversiers.

Le document des Travaux publics fait remarquer qu'étant donné la hauteur du pont—63 mètres ou 200 et quelques pieds à son point le plus élevé—et le fait qu'il franchit une grande étendue d'eau au-dessus de laquelle soufflent la plupart du temps des vents violents à 50 mètres, il soufflera 84 p. 100 du temps un vent d'une vitesse de 40 kilomètres à l'heure; un vent d'une vitesse de 40 à 50 kilomètres à l'heure obligera la circulation à ralentir à 40 kilomètres à l'heure, ce qui fera passer de 13 à 22 minutes le temps nécessaire pour traverser le pont; lorsque la vitesse du vent passera de 50 à 70 kilomètres à l'heure, il sera nécessaire de prendre des mesures plus draconiennes, notamment faire traverser les camions vides à faible vitesse, ce qui ralentira toute la circulation. Il soufflera plus de 40 p. 100 du temps un vent ayant une vitesse de plus de 50 kilomètres à l'heure; un vent soufflant de 70 à 100 kilomètres à l'heure fera ralentir la circulation à 30 kilomètres à l'heure et les camions vides ne seront pas autorisés à traverser le pont avant que le vent ne tombe. Un vent de plus de 100 kilomètres à l'heure fera ralentir toutes les voitures à 20 kilomètres à l'heure qui prendront 39 minutes pour traverser le pont si on décide de ne pas le fermer.

Le temps de traversée de 13 minutes qui a été cité dans ce débat jusqu'à présent pour montrer l'avantage d'un pont n'est vrai que dans des conditions idéales. Quand le vent soufflera à plus de 50 kilomètres à l'heure, ce qui se