

Initiatives ministérielles

question de péage, car il va y en avoir. C'est là un préjugé défavorable que j'ai fondamentalement avant même qu'on aborde les faits et les chiffres. C'est là où je veux en venir.

Je comprends en partie le débat qui a lieu, car j'ai de bons amis dans l'Île-du-Prince-Édouard et il y a dans cette enceinte des représentants de cette île. Personne ne saura vraiment jusqu'à ce que le projet soit mené à bien, si c'est le cas un jour, dans quelle mesure il va modifier le caractère de l'île.

Pour ma part, étant donné que je ne suis pas un insulaire en cause, il m'est peut-être plus facile de dire que j'ai un certain ressentiment à l'égard du député de Hillsborough que je respecte. Je n'apprécie pas certaines des observations de mon collègue selon qui les députés qui soulèvent des questions à la Chambre des communes et qui ne viennent peut-être pas de la région de l'Atlantique n'ont pas le droit de le faire. Le fait est que ce projet de loi est soumis à la Chambre des communes et qu'il touche de ce fait les députés de toutes les régions et les contribuables du pays.

L'une des principales affirmations fausses qu'on fait au sujet de ce projet de loi, c'est celle selon laquelle il ne va rien coûter aux contribuables. C'est tout à fait faux. Si le gouvernement avait été franc dans le cadre de sa démarche de relations publiques au sujet de ce projet de loi, il y a bien longtemps, je ne me sentirais pas autant obligé de faire part d'un autre point de vue venant de la région de l'Atlantique. Tout ne va pas pour le mieux dans la région de l'Atlantique. Je ne vais plus parler des aspects sociologiques.

J'ai vécu et pratiqué le droit en Colombie-Britannique. Deux de mes enfants vivent encore là-bas. Les gens se demandent peut-être pourquoi mon collègue de Cariboo—Chilcotin, en Colombie-Britannique, soutient ce raccordement permanent à part le fait qu'il est secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics.

Le député sait, comme tous ceux qui vivent en Colombie-Britannique, que lorsqu'on commence à parler de l'aspect économique d'un projet de ce genre, il y a bien d'autres facteurs. Étant donné que je viens de la région de l'Atlantique, il se peut que je fasse l'objet de davantage de critiques, mais je tiens à dire qu'il est beaucoup plus sensé sur le plan économique de raccorder au reste de la Colombie-Britannique l'île de Vancouver qui connaît une très forte croissance, que de construire un ouvrage de franchissement tout à fait inutile dans une région où le taux de croissance est très faible.

Je rends hommage aux députés qui sont intervenus, les députés d'Hillsborough et d'Egmont et celui de Cumberland—Colchester—un collègue de la Nouvelle-Écosse qui fait de l'excellent travail de son point de vue—pour veiller à ce qu'on aille de l'avant avec ce projet de raccordement permanent et qu'on soumette le projet de

loi pertinent à la Chambre pour qu'on puisse peut-être, en fin de compte, l'adopter et être ainsi en mesure d'entreprendre les travaux.

Je tiens à signaler à tout le monde et plus particulièrement à mon collègue de Cariboo—Chilcotin qui n'était pas ici à ce moment-là, qu'il y a une autre imposture en l'occurrence. Il ne s'agit pas simplement du montant de la note que les contribuables ont le droit de connaître. Précisément parce que ces questions intéressent les contribuables, le député de Hillsborough ne devrait pas se plaindre du fait que les députés soulèvent des questions au sujet de ce raccordement seulement.

• (1110)

Il y a un grand tour de passe-passe au sujet de la subvention qui devrait couvrir le coût du pont, parce que nous savons tous que, même d'après les études que le député de Cariboo—Chilcotin a mentionnées, il y a une grande différence entre la subvention qui est réellement versée et celle qui est calculée en vue d'aider Strait Crossing à construire le pont, supposément sans puiser dans les poches des contribuables.

On s'est demandé ce qu'il adviendrait, dans le cadre de projet, de ceux qui travaillent sur les traversiers. Eh bien, nous pouvons aussi parler des stocks et des bancs de poisson qui seront touchés.

Une des dernières fois où il a été question du lien fixe à la Chambre et où il y a eu un soudain accès d'activité à cet égard, c'était dans les années 1960. Or, la mère du député de Moncton a été députée de Moncton et, grâce à la pelle plaquée or qu'elle possède—il convient peut-être parfaitement d'avoir une pelle quand on parle du lien fixe—, elle a vraiment aidé à creuser en vue des premières fondations de l'autoroute autour de Moncton et, dans toutes les études réalisées jusque là, il était question de l'autoroute. C'est de cette façon qu'on allait établir le lien avec l'Île-du-Prince-Édouard.

Aujourd'hui, quand on se rend à Moncton pendant l'été, on peut prendre le traversier. Bien sûr, il faut peut-être attendre un peu, mais au moins on sait que c'est une île. Il n'y a pas de lien fixe, comme à Coney Island où les gens installent leurs sous-stations et leurs bureaux sur le continent, de manière à n'aller dans l'île qu'au besoin et en vitesse.

Anne, de *La maison aux pignons verts*, viendra hanter la plage Cavendish si ce lien fixe voit le jour, parce que même les Japonais ne se laisseront pas attirer dans l'île pour quelques jours—non pas pour batifoler, mais vraiment pour se familiariser avec Anne, *la maison aux pignons verts* et pour imaginer avec plaisir Lucy Maude Montgomery et son histoire. Qu'est-ce qu'ils vont faire maintenant? Ils vont monter dans leurs autobus à moteur diesel, que nous voyons à l'extérieur sur la Chambre des communes, pour aller dans l'île serrer la pince à Anne et s'em-