

Initiatives ministérielles

Le ministre qui a déposé le projet de loi a dit que cet ouvrage coûterait 800 millions de dollars. Le secrétaire parlementaire a dit ici aujourd'hui qu'il se chiffrait à 850 millions de dollars. Comme je présume que le député est au courant de l'étude menée par le cabinet Woods Gordon, en 1987, selon laquelle l'ouvrage coûterait 1,3 milliard de dollars, pense-t-il honnêtement que, six ans plus tard, il coûte moins cher? Pourquoi nous arrêtons-nous à ces chiffres de 800 à 850 millions de dollars? Dans la principale étude qui justifiait ces travaux et qui avait été menée par la maison Woods Gordon en 1987, et je pourrai vous donner le devis, je l'espère, pendant mon discours, on estimait qu'il coûterait 1,311 milliard de dollars.

Si nous voulons faire face à la réalité et être honnêtes avec les Canadiens, ne leur disons pas que ces travaux ne coûteront rien. Comment peut-on dire qu'ils ne coûteront rien alors qu'on n'admet pas qu'il y a une telle erreur dans le coût estimatif de l'ouvrage?

M. Corbett: Monsieur le Président, la question posée par le député d'Annapolis Valley—Hants exige une réponse assez longue. Comme je ne vois plus d'horloge en face de moi, je ne sais pas si j'aurai le temps de donner une réponse complète. Je vérifierai donc auprès de vous pour savoir le temps de parole qu'il me reste.

Tout d'abord, je n'ai aucune raison de douter les chiffres présentés par l'entreprise soumissionnaire relativement au coût définitif de ce projet.

J'ai déjà dit à la Chambre combien j'étais heureux que cette entreprise d'ingénieurs de renommée internationale ait été retenue par le gouvernement fédéral pour construire ce mégaprojet. C'est l'aboutissement d'un long processus au cours duquel un nombre considérable d'études et d'enquêtes ont été faites par les responsables des deniers publics.

Je pense que nous devons prêter attention aux observations du secrétaire parlementaire qui a rappelé au député d'Annapolis Valley—Hants que nous devons tenir compte non seulement des subventions versées chaque année pour l'exploitation des traversiers, mais aussi de la capitalisation de ces ouvrages particuliers d'infrastructure existants, notamment les installations de carénage, les quais, les navires et toute autre infrastructure requise actuellement, les cabines de péage et les aires de stationnement,

qu'il faut non seulement entretenir mais aussi qu'il faudra remplacer avant longtemps. Il ne s'agit pas de coûts insignifiants. Il s'agit de remplacer un navire qui va coûter des dizaines de millions de dollars. Si l'on ne tient pas compte des garanties intégrées que représentent non seulement les titres de garantie exigés de l'entrepreneur mais aussi l'argent comptant qui se trouve réellement dans la caisse, cet ouvrage particulier sera, pendant 35 ans, non seulement entretenu et exploité pour la somme d'argent qui a été prévue, mais aussi, après cette période, il sera cédé aux contribuables de ce pays avec la garantie qu'il sera en assez bon état pour durer plus de 100 ans.

Le député a parfaitement raison. Je suis inquiet. Je suis prudent sur le plan des finances. Je pense que dans l'ensemble, ce sera pour les contribuables une bénédiction et non un fardeau.

M. Iain Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir l'occasion de parler de ce projet de loi à l'étape de la deuxième lecture. Je prends la parole parce que je crois sincèrement que la solution du gouvernement n'est pas la bonne. Je me base non seulement sur mon évaluation en tant que critique des transports, mais aussi sur des discussions que j'ai eues avec des habitants de l'Île-du-Prince-Édouard, avec les néo-démocrates de l'île, avec des amis de l'île, avec des représentants syndicaux et avec d'autres véritablement inquiets d'un certain nombre d'éléments de cette proposition.

Laissez-moi replacer cela dans un contexte très personnel. Il y a un moment j'ai soulevé la question des emplois pour que le président du Comité des transports puisse en parler. Lorsqu'on parle d'emplois, on en parle en général. On ne parle pas de Joe Smith ou de Mary Smith, mais je voudrais néanmoins ramener cela au niveau local.

En ce qui concerne les emplois de Marine Atlantique à l'Île-du-Prince-Édouard voici les collectivités intéressées et les salaires versés. Voyons l'effet sur ces collectivités qui ne sont pas simplement au débouché du pont.

Wilmot a 14 employés gagnant 436 000 \$; Wellington, 11 employés, 432 000 \$; Summerside, 89 employés amenant 2,6 millions de dollars; St. Eleanors, 30 employés, 895 000 \$; Miscouche, 13 employés, 513 000 \$; Kinkora, 26 employés, 750 000 \$; Kensington, 19 employés,