

Initiatives ministérielles

En 1877, Ottawa convient d'accorder une subvention pour l'établissement d'une liaison par bateau à vapeur. Le Northern Light fait la traversée du détroit de Northumberland.

Dès le début des années 1880, l'idée d'un tunnel sous le détroit était proposée pour maintenir la communication pendant toute l'année. L'avènement de traversiers brise-glace en 1917-1918 résout le problème, et on abandonne momentanément ce qu'il est convenu d'appeler aujourd'hui le lien fixe. Ce n'est qu'à partir de ce moment que le service de traversiers sera offert l'année durant.

L'amendement prévoit qu'un ouvrage de franchissement reliant l'Île-du-Prince-Édouard et le continent remplace le service de traversiers reliant Cap-Tourmentin à Borden.

D'emblée, il est pour le moins significatif que nous ayons à débattre d'un amendement constitutionnel puisque le gouvernement actuel se refuse à toute discussion à l'égard de ce qui constitue la loi suprême de notre pays, telle que l'édicte l'article 52.

Le comité judiciaire du Conseil privé de Londres, dans un arrêt célèbre, a comparé la Constitution canadienne à un arbre capable de croître à l'intérieur de sa limite naturelle. Force est de constater que l'histoire nous indique une direction autre. Il aura donc fallu plus d'un siècle pour que nous débattions ici en Chambre de l'établissement d'un pont reliant le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard.

Quand bien même on veut taire le débat constitutionnel, il ressurgit, parce qu'il s'inscrit dans un processus évolutif. Aussitôt fixée, l'image d'un pays se transforme. L'amendement constitutionnel demandé en vertu de l'article 43 de la Loi de 1982 est partie intégrante des articles 38 et suivants qui établissent la procédure de modification de la Constitution du Canada. Cela ne peut que ramener à notre souvenir l'année 1982 et ses réminiscences douloureuses pour le Québec. On ne peut se rappeler que le rejet de l'accord du lac Meech, le refus, par tous les Canadiens et Canadiennes, de l'entente de Charlottetown.

L'amendement soumis par le gouvernement nous indique qu'il n'est pas possible de reléguer aux oubliettes le débat constitutionnel et qu'il est inutile de tenter de figer artificiellement ce qui, par définition, est en mouvance.

L'amendement constitutionnel permettra à l'Île-du-Prince-Édouard d'être en liaison avec le continent par ce que l'on appelle un lien fixe. Et j'en suis très heureux pour cette population.

Des représentants du gouvernement fédéral et le consortium international Strait Crossing Development Inc. ont signé un contrat de 840 millions de dollars pour la construction du pont. Le coût de construction du pont est d'environ 800 millions de dollars. Un financement d'environ 40 millions couvrira les frais d'intérêt pendant la période de la construction qui s'étendra sur trois ans.

C'est sûr qu'il y a des répétitions par rapport aux discours que nous avons entendus depuis le début de la journée. Par contre, les faits sont là.

Le pont envisagé est d'une longueur de 13 kilomètres. Cette superstructure, ce mégaprojet remplacera le service de traversiers entre Cap-Tourmentin, au Nouveau-Brunswick, et Borden, à l'Île-du-Prince-Édouard.

• (1655)

Il faut convenir que cette province avait obtenu des garanties constitutionnelles quant au lien avec le continent. C'est Marine Atlantique, société d'État qui, actuellement, assure la navette. Le financement, la construction et l'exploitation du pont reliant le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard a été confié à Strait Crossing Development, compagnie canadienne. Cette compagnie recevra une subvention annuelle fédérale de 41,9 millions de dollars de 1992, et cet argent sera indexé au cours des 35 prochaines années et ce, à partir de 1997. Ceci équivaut à près de 1,5 milliard de dollars. Cette société a obtenu un financement par vente d'obligations privées de 660 millions de dollars, les obligations étant cotées 3A, soit la norme la plus élevée de garantie qui puisse être offerte aux banques.

Même en étant d'accord avec cet amendement, puisque nous sommes liés par l'une des conditions d'entrée dans la Confédération de l'Île-du-Prince-Édouard en 1873, permettez-moi tout de même d'avoir certaines retenues sur le projet. Le coût du service du traversier, aujourd'hui opéré par Marine Atlantique, société d'État, est de l'ordre de 28 millions. Il y a là certes un écart considérable entre les prestations. Le pont deviendra ensuite la propriété du gouvernement fédéral. L'entente prévoit que le gouvernement fédéral deviendra propriétaire de l'ouvrage en l'an 2032. Quel sera l'état du pont à ce moment? C'est une question que l'on peut certainement adresser à la Chambre. Le gouvernement a-t-il les garanties nécessaires qu'on lui remettra à ce moment-là un pont en bon état et qu'il n'aura pas à investir pour prolonger sa vie utile?

Le taux des droits de péage, la première année, correspondra à celui qui prévaut pour le traversier, soit 11,05 \$. Par la suite, l'augmentation du taux ne devra pas excéder 75 p. 100 du taux d'inflation. Le promoteur percevra les droits de péage. Ici la question se pose: Est-ce un engagement ferme ou la porte est-elle ouverte, ou encore entrouverte, pour renégocier ces taux advenant un achalandage moindre que prévu?

Au niveau des retombées économiques, environ 2 675 années-personnes seront employées durant les années de construction, soit de 900 à 1 000 emplois par an, avec une saison de construction d'environ neuf mois. La main-d'oeuvre, comme on l'a dit tantôt, proviendra dans une proportion de 96 p. 100 du Canada atlantique. Mais après la construction, est-ce que ce sera le retour au cercle vicieux de l'assurance-chômage, du bien-être social? Les retombées touristiques seront-elles suffisantes pour éviter ce retour à ce cercle vicieux?

Le gouvernement reconnaît qu'environ 420 employés permanents de Marine Atlantique perdront leur emploi lorsque le pont sera ouvert à la circulation, mais que seulement 60 emplois