

*Initiatives ministérielles*

pêcheurs, qui n'auront peut-être pas entièrement accès à leurs zones de pêche traditionnelles à certaines étapes de la construction du pont, seront indemnisés et, comme nous le savons tous, le promoteur a constitué un fonds en fiducie de 10 millions de dollars qui sera administré par un comité de liaison dirigé par les pêcheurs eux-mêmes.

Maintenant que le ministère des Travaux publics s'est conformé à la décision de la Cour fédérale, je ne vois pas pourquoi un projet, même de cette envergure, ferait encore l'objet d'autres études scientifiques et publiques. Il y a eu 64 assemblées publiques qui ont été organisées et plus de 90 études qui ont porté sur tous les aspects du projet. Je suis donc persuadé que celui-ci satisfait aux critères environnementaux et qu'il peut être mis en oeuvre.

Depuis 1876, le gouvernement fédéral s'est acquitté de son obligation constitutionnelle, aux termes de laquelle il est tenu d'assurer les communications entre l'Île-du-Prince-Édouard et la partie continentale du Canada, grâce à un service de traversiers. Le premier service de traversiers fonctionnant durant toute l'année remonte à 1917. Pour s'acquitter de cette responsabilité, le gouvernement fédéral doit assumer des coûts qui, au fil des ans, ont varié selon l'évolution des services et les besoins d'immobilisation. On prévoit toutefois que, en général, le coût moyen sera de 40 à 42 millions de dollars par année, en dollars de 1992.

• (1555)

Comme l'ont expliqué des représentants de Transports Canada aux membres du comité législatif, ce coût de 42 millions de dollars est la somme des subventions de fonctionnement directes consenties à la société Marine Atlantique, des frais généraux d'administration, du coût de remplacement des bateaux, du coût de radoub des vieux traversiers et des coûts d'immobilisation relatifs aux installations terrestres comme les quais et les ponts de transbordement.

Ce montant tient compte également des dépenses annexes comme le coût des améliorations routières, la rémunération des employés du service de traversier ainsi que les frais d'administration et les frais généraux engagés par le ministère des Travaux publics.

Autrement dit, c'est le montant que le contribuable canadien devrait fournir durant les 35 prochaines années sans espoir de soulagement pour financer ce mode de transport. Lors des séances du comité de la Chambre, même le spécialiste Néo-Démocrate en économie admettait que ce montant était «assez plausible», même si les traversiers vont devoir être remplacés.

Essentiellement, le projet de loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland prévoit

qu'un consortium privé financera, construira et exploitera un pont destiné à remplacer le service de traversier entre Borden et Cap-Tourmentin. Le gouvernement s'engage pour sa part à verser durant 35 ans une subvention annuelle à cette entreprise du secteur privé. Le projet de loi C-110 porte précisément sur le versement de cette subvention qui ne doit pas dépasser 42 millions de dollars par année en dollars de 1992; il faut noter que la subvention ne sera pas versée au promoteur avant qu'on ait convenu préalablement d'une date d'achèvement des travaux. Si le pont n'est pas terminé dans ce délai, le promoteur devra payer pour le service de traversier.

Nous proposons au fond un transfert de fonds publics d'un système de traversier à l'exploitation d'un pont sans aucun chevauchement. Grâce à la mesure à l'étude, les futures dépenses publiques liées aux obligations constitutionnelles envers l'Île-du-Prince-Édouard seront effectivement plafonnées et fixées pour les 35 années à venir.

Il va donc sans dire que la conception financière de ce projet est à la fois équitable et réaliste, car elle entraînera des coûts minimums pour le contribuable canadien.

Je voudrais parler brièvement des répercussions économiques que ce pont aura sur l'économie des provinces de l'Atlantique. Une exigence importante liée au projet oblige le promoteur à recourir d'abord au maximum aux fournisseurs de biens et de services de la région de l'Atlantique, ce qui veut dire que 70 p. 100 des 850 millions de dollars que coûtera ce projet seront dépensés dans cette région.

Cet ouvrage de franchissement fournira des emplois représentant environ 3 500 années-personnes et injectera plusieurs centaines de millions de dollars d'achats dans la région de l'Atlantique au cours des cinq prochaines années. Ce projet contribuera beaucoup à l'objectif global du gouvernement qui souhaite réactiver l'économie.

Compte tenu de cela, et compte tenu du fait que ce pont est souhaité par les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard de même que par ceux du Nouveau-Brunswick, ce projet aidera l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard à de nombreux égards. Le projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale et a obtenu l'approbation la plus générale possible à cet égard. Il représente un investissement financier qui remplacera les coûts déjà supportés par le gouvernement du Canada. Il n'occasionnera aucune dépense d'argent neuf et à la fin, dans 35 ans, nous aurons un ouvrage reliant l'île du Prince-Édouard au Nouveau-Brunswick qui nous aura été livré pratiquement libre des investissements que nous aurions eu à faire de toute façon.