

*Initiatives ministérielles*

• (1630)

Le groupe d'experts a conclu, dans le résumé, que, sous réserve d'une étude environnementale indépendante qui soit satisfaisante, un tunnel pourrait être une solution acceptable comme raccordement de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick. Il a conclu aussi qu'un service de traversiers amélioré pourrait être également acceptable.

La construction d'un pont n'est pas la seule solution acceptable pour améliorer l'accès de l'île au continent et maintenir le lien découlant de la constitution avec le Canada. C'est ce qu'on oublie dans cette campagne en faveur du projet de pont.

Monsieur le Président, vous êtes trop jeune, tout comme le sont certains députés, pour savoir que l'idée d'un raccordement permanent pour l'île est aussi vieille que le canal Chignecto. Elle est aussi vieille que celle de produire d'énormes quantités d'électricité avec les marées de la baie de Fundy.

Ce n'est pas nouveau. En fait, je pense que c'est l'ex-députée de Moncton et la mère du député de Moncton actuel qui a dans son sous-sol la pelle dorée ayant servi à la première pelletée pour la construction de la chaussée en 1966. On peut encore voir une partie des travaux de remblayage de ce qui était censé devenir une chaussée.

En m'opposant au projet de loi, je veux souligner que les études doivent être terminées même si cela prend du temps. Je sais qu'il y a eu des centaines d'études, mais non en cette époque moderne dominée par la technologie. En fait, même le groupe d'experts fédéral s'est opposé au pont et à d'autres solutions. Par principe, je suis contre le raccordement. Je ne suis pas un insulaire, mais j'aime cette île et je pense qu'un très grand nombre de personnes y viennent parce qu'elle est comme elle est. Un raccordement permanent, surtout s'il s'agit d'un pont, changera le visage de l'île.

J'ai essayé de me montrer accommodant à cet égard parce qu'en tant qu'originaire des provinces atlantiques, je suis évidemment en faveur de la création d'emplois dans une région qui est en détresse sur bien des plans. De toute évidence, n'importe quel projet de construction amorcera toute une chaîne de création d'emplois. C'est peut-être pour des raisons politiques qu'on veut réaliser ce projet. Ce n'est pas impossible et ce ne serait pas surprenant. C'est peut-être la raison.

J'ai vraiment essayé de rester aussi rationnel que possible. J'ai donné le bénéfice du doute au gouvernement et j'ai tenté de mettre mon parti pris de côté pour déterminer si le projet de pont ou de raccordement permanent était financièrement et économiquement réalisable.

C'est l'autre argument défavorable à l'ensemble du projet. J'admets que j'ai un parti pris, mais j'essaie de le surmonter. La principale critique que j'aie à formuler à l'endroit du gouvernement a trait à son honnêteté. Je ne m'opposerais pas aussi foncièrement à ce projet de loi et je pourrais même appuyer son renvoi à un comité si le gouvernement était honnête, s'il ne prétendait pas que le projet ne coûtera que 800 millions de dollars, alors que nous savons tous qu'il en coûtera beaucoup plus.

Il n'y a qu'à regarder l'étude la plus révélatrice qu'on ait commandée à propos du raccordement permanent. Cette étude a été réalisée par Woods Gordon en 1987. En fait, selon cette estimation, un pont devait coûter 1,3 milliard de dollars, et non pas 800 millions de dollars comme l'a prétendu le ministre en présentant le projet de loi, le 8 février dernier. Avec une telle estimation en 1987, nous savons ce que cela doit représenter aujourd'hui. Les députés qui appuient ce projet de loi devraient être honnêtes envers les contribuables qui les ont élus. C'est pour des choses de ce genre que la Chambre est aussi discréditée. Nous jouons avec les chiffres et nous cherchons à jeter de la poudre aux yeux. Comment peut-on dire que le pont ne coûtera que 800 millions de dollars! J'ai vérifié ce chiffre pendant que j'attendais que vous me donniez la parole, monsieur le Président. Le 8 février, le ministre parlait de 800 millions de dollars. C'est dans le communiqué.

Aujourd'hui, le secrétaire parlementaire a parlé de 850 millions. Mais que peuvent bien représenter 800 ou 850 millions? Nous sommes à des centaines de millions de dollars du 1,3 milliard de dollars prévus en 1987.

Les députés favorables à l'idée devraient admettre que les coûts ne seront pas de 800 millions de dollars, mais plutôt de 1,5 milliard. On peut parler de 1,5 milliard puisque l'on prévoyait des coûts de 1,3 milliard en 1987. Soyons logiques. Prenons l'exemple d'un autre projet semblable, celui du tunnel sous la Manche, entre la France et l'Angleterre.

Il est intéressant de savoir qu'en 1987, on estimait le coût du tunnel à neuf milliards de dollars. Pourtant, aujourd'hui, le coût réel de ce tunnel est déjà de 16 milliards de dollars. Il s'agit là aussi de l'entreprise privée. Les gouvernements ne sont pas censés verser un sou. Les promoteurs éprouvent de véritables difficultés en raison des conflits entre entrepreneurs, mais je n'ai pas le temps d'entrer dans le détail.

L'important, c'est que le projet évalué à neuf milliards de dollars en 1987 en a coûté 16 milliards jusqu'à maintenant. Qui pourrait croire que le 1,3 milliard de dollars estimés par Woods Gordon en 1987 n'augmenteront pas de la même manière? À mon avis, les coûts se rapproche-