

*Initiatives ministérielles*

habituel parce qu'il prévoit la participation du secteur privé et que les pouvoirs du ministre sont différents.

• (1050)

Il y a aussi d'autres aspects qui nuisent à l'adoption de ce projet de loi, ce qui l'éloigne quelque peu du processus habituel. D'après mon expérience, lorsqu'un projet aussi délicat et aussi complexe que celui-ci s'éloigne de la façon habituelle de procéder, cela complique encore davantage les choses. J'espère que nous pourrons les éclaircir ce matin.

En ce qui a trait à l'origine de ce projet, elle est bien connue. Permettez-moi seulement d'en présenter les points saillants. L'Île-du-Prince-Édouard est devenue une colonie en 1769. Je doute que ses habitants songaient à se doter d'un pont à cette époque-là. L'établissement d'une colonie insulaire remonte à cette époque-là. C'est en 1832 que la première liaison entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent a vu le jour.

J'ai compté 30 étapes en faisant mes recherches hier, mais rassurez-vous je ne vais pas les mentionner toutes. La véritable étape suivante date de 1885, lorsque l'on a avancé pour la première fois l'idée d'une liaison fixe entre l'île et le continent. Le sénateur George Howland s'est intéressé à la chose. On peut donc dire que la discussion au sujet de la construction d'un ouvrage de franchissement a commencé en 1885, c'est-à-dire il y a plus de cent ans.

Le débat dure depuis 128 ans et il ne s'est sans doute pas passé une journée où quelqu'un, quelque part, à l'Île-du-Prince-Édouard ou ailleurs, sur la scène fédérale, provinciale ou municipale, n'ait pas parlé de cela. L'adoption de ce projet de loi ne se fera pas sans controverse ni divergences d'opinions, mais je crois au droit qu'ont les gens d'avancer des opinions différentes. Je vais parler de cela ce matin.

Lorsque l'Île-du-Prince-Édouard est entrée dans la Confédération, en 1873, le gouvernement s'engageait à assumer certains frais. Tout à fait dans l'ordre d'idées de la discussion de ce matin, il allait d'abord protéger les pêches qui étaient très importantes à l'Île-du-Prince-Édouard et ensuite établir et maintenir un service efficace de bateaux à vapeur entre l'île et le continent du Dominion, hiver comme été, afin d'assurer le transport du courrier et des voyageurs, ce qui offrait aux insulaires un moyen de communication permanent—et ce sont les

mots clés—avec le chemin de fer intercolonial et le réseau ferroviaire du Dominion.

L'une des difficultés qui se posait dans l'établissement de ce moyen de communication permanent avec le réseau ferroviaire ou routier du continent était la formation des glaces en hiver dans les détroits. Encore une fois, je connais très bien le problème que causent les glaces dans un bras de mer ou un détroit reliant une île au continent.

Je me souviens qu'en tant que jeune marin, à l'époque de ma formation dans la marine, j'ai dû attendre trois jours à North Sydney, un endroit merveilleux et très hospitalier, pour prendre un traversier au printemps, en mai je crois. Pour la première fois, je vivais personnellement la pénible expérience des inconvénients que comporte le passage du continent à une île.

Dès la fin des années 1880, on n'est pas d'accord sur la date exacte, le ministère canadien des Travaux publics a chargé une société d'ingénierie britannique de faire une étude de faisabilité sur la construction d'un tunnel. Néanmoins, l'établissement de traversiers brise-glace efficaces a vraiment remplacé l'idée d'un tunnel et, en 1917-1918, à la fin de la Grande Guerre, le premier service de traversiers fonctionnant toute l'année a été instauré grâce à l'avènement de services efficaces et rentables de brise-glace.

Je ne parlerai pas des 28 autres étapes marquantes que j'ai passées en revue avec intérêt hier soir. Elles sont intéressantes, et je suis certain que ceux et celles qui participent au débat les connaissent. Je laisse aux autres le soin d'aller fouiller dans leurs livres d'histoire, s'ils veulent savoir.

• (1055)

Pour entrer tout de suite dans le vif du sujet, on peut dire, je crois, que le projet a connu une période d'intense activité au milieu des années 80, lorsque le Cabinet fédéral a autorisé des études financières, socio-économiques et environnementales sur la faisabilité d'un ouvrage de franchissement permanent. Pour employer une expression populaire, on a décidé d'avalier la pilule. On a procédé à un appel d'offres au printemps de 1988, soit juste avant le déclenchement des dernières élections, et trois des sept offres ont été acceptées.

En janvier 1988, le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard a tenu un plébiscite sur le lien permanent. La démocratie a fait son œuvre et une majorité d'habitants de l'île ont voté en faveur du concept. À l'époque, il était question d'un tunnel et d'un pont. Avec le temps—je vais y revenir—le projet s'est simplifié, le tunnel cédant le pas