

de soi-disant spécialistes en glaces et prétend maintenant que tout va bien, qu'on peut aller de l'avant.

• (1700)

Eh bien, il y a belle lurette que je m'intéresse au lien fixe. En effet, nous avons beaucoup parlé de cette question à la maison du temps où mon arrière-grand-père, James Stewart, était premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard. En fait, cette question a alimenté les discussions de ce côté-là de ma famille pendant près d'un siècle. Mon autre arrière-grand-père, Peter Mitchell, était, quant à lui, premier ministre du Nouveau-Brunswick au temps de la Confédération. Dans ce côté-là de ma famille, on a parlé du prétendu «lien manquant» depuis des temps immémoriaux, depuis les tous débuts du pays. Le pays a été bien servi par le service de traversiers.

Le gouvernement—et nous prêtons une oreille attentive à tout ce que dit le ministre des Transports—soutient que c'est un projet confié au secteur privé. C'est de la foutaise, monsieur le Président. Personne ne s'y trompe. Le gouvernement prévoit d'accorder 42 millions de dollars par année, en dollars de 1992, à cette société, dont 70 p. 100 des actions appartiennent à des intérêts étrangers, britanniques et américains. Mais on se garde bien d'en parler.

Quand je lis les coupures de presse, je constate qu'en 1990, on a dit partout dans les Maritimes que ce projet coûterait 600 millions de dollars. En 1991, c'était 700 millions de dollars, et en 1992, 800 millions de dollars. Maintenant, quand on lit le projet de loi, et j'espère que les Canadiens le feront, on constate que le gouvernement versera 42 millions de dollars par année, en dollars de 1992 protégés contre l'inflation, pour les 35 années à venir. Eh bien, je peux multiplier. Je m'excuse face au gouvernement, aux libéraux, mais je suis capable de multiplier. Cela s'élève à 1,47 milliards de dollars même en dollars de 1992 protégés de l'inflation. Le coût est donc passé de 600 millions à 1,5 milliard de dollars en deux ans.

Qui fait partie de ce consortium? Il s'agit d'un projet piloté par le secteur privé, mais celui-ci compte bien s'enrichir aux frais des contribuables. Les coûts ont doublé. Le vérificateur général devrait jeter à nouveau un oeil dans les comptes maritimes. Actuellement, le gouvernement ne donne qu'un peu plus de 21 millions de dollars pour le traversier de l'Île-du-Prince-Édouard. Comment se fait-il que cette somme augmente en flèche? Il y a une augmentation de 100 p. 100, ce qui donne 42 millions de dollars pendant 35 ans. Qu'aurons-nous au bout du compte si cette monstruosité est construite?

### *Initiatives ministérielles*

Nous savons que dans 35 ans, nous n'aurons plus qu'une épave rouillée. Tous ceux qui ont traversé le pont Lion's Gate, le Golden Gate, le Fauna Bridge ou n'importe lequel grand pont savent que près de l'eau salée, le béton se désagrège, les superstructures d'acier et l'asphalte se désintègrent.

Donc, le ministre laisse entendre ceci: «C'est merveilleux. Le pont sera entièrement amorti après 35 ans.» Nous les Canadiens hériterons d'un pont rouillé qu'il faudra alors reconstruire. L'espérance maximale de vie d'un tel pont sur la planète terre, dans un tel milieu, c'est un siècle. Mais personne n'a encore vécu aussi longtemps pour que nous sachions si c'est vrai.

Nous hériterons donc de structures rouillées, d'une dette, de problèmes d'entretien et le reste. Le ministre, que j'aime beaucoup, nous dit qu'il s'agit d'un projet du secteur privé. Cela me donne envie de vomir. Tous les électeurs de l'Île-du-Prince-Édouard devraient rager devant l'arnaque qui se passe ici même à la Chambre des communes. Les Néo-Brunswickois devraient être furieux de savoir qu'on répand des foutaises pareilles à la Chambre des communes et qu'on les fait avaler aux gens des Maritimes. Ils devraient être scandalisés et devraient mettre dehors tout député qui a quelque chose à voir là-dedans, parce que c'est un canular.

Ce projet n'a jamais fait l'objet d'une évaluation environnementale. On parle des prétendus spécialistes en matière de glaces—eh bien, ce n'est pas le seul motif pour lequel ce projet a été rejeté. Examinons un peu les faits. Examinons les propos que le collègue du ministre, le ministre des Pêches et des Océans, a tenus publiquement. Il a dit que si les pêcheurs s'opposaient au projet, il le ferait bloquer. Permettez-moi de lire un message que m'a télécopié aujourd'hui Buck Watts, président de la P.E.I. Fishermen's Association. Il a dit que la résolution suivante a été dûment adoptée il y a moins d'un mois à Charlottetown: «La P.E.I. Fishermen's Association s'oppose à la construction d'un pont reliant l'île au continent jusqu'à ce qu'une nouvelle étude environnementale plus appropriée ait eu lieu. Nous proposons la création d'un comité d'examen environnemental, comme le préconise le groupe Friends of the Island.»

Où est le ministre des Pêches? Il a promis que la construction du pont serait bloquée si les pêcheurs s'y opposaient. Bien sûr, il disait cela pour épater la galerie. Quelqu'un proteste, et on cherche à calmer les esprits. Ce sont le même ministre des Pêches et le même Cabinet qui, en 1990, je me souviens, ont fait la sourde oreille lorsque les scientifiques des Maritimes ont dit: «N'augmentez pas les quotas de pêche» et qui ont accru les