

Initiatives ministérielles

besoins. Je pense que l'attitude des établissements de prêt, ces dernières années, n'a pas aidé à relancer notre économie en déclin.

Je ne propose pas que l'on se lance dans une campagne pour saper les organismes prêteurs. Tout ce que je dis, c'est qu'ils doivent comprendre qu'ils jouent un rôle qui dépasse leurs responsabilités à l'égard des actionnaires et du conseil d'administration, un rôle déterminant dans l'équation économique nationale. S'ils ne jouent pas ce rôle dans l'intérêt du pays, un des membres de l'équation sera faible et les intérêts commerciaux en souffriront.

C'est probablement le problème le plus important que nous devons résoudre en tant que pays et que Parlement. Nous devons répondre aux aspirations qui existent sur le marché de la petite entreprise, aspirations dont on ne s'occupe pas actuellement.

• (1620)

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la deuxième fois, est renvoyé à un comité législatif du secteur Économie.)

L'hon. Harvie Andre (ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes): Monsieur le Président, je voudrais dire que demain sera une journée désignée, réservée à l'étude de la période des crédits.

* * *

LOI CONCERNANT L'OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT DU DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND

MESURE D'ÉTABLISSEMENT

L'hon. Elmer M. MacKay (ministre des Travaux publics) propose: Que le projet de loi C-110, Loi concernant l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité législatif du secteur ministériel.

—Monsieur le Président, nous examinons cet après-midi, à ma grande satisfaction, un projet qui n'est pas exactement nouveau à la Chambre des communes. En fait, il a reçu beaucoup d'attention dans les années 60.

Le projet de loi C-110 constitue un élément important du processus visant à rendre possible la création d'une structure fixe qui permettrait de franchir le détroit de Northumberland de sorte à relier l'Île-du-Prince-Édouard au Nouveau-Brunswick et au reste du Canada. Il s'agit d'un projet qu'on étudie et qu'on évalue depuis

plus d'un siècle. L'adoption du projet de loi C-110 constituera un pas de plus vers la réalisation de ce projet.

Ce projet de loi énonce les modalités et les limites de la subvention qui doit être versée pour la construction et l'exploitation d'un pont. Cependant, en soi, il ne garantit pas que ce projet sera réalisé. Il s'agit plutôt de l'un des éléments clés de l'entente contractuelle proposée pour sa réalisation.

Je suis particulièrement heureux de voir que c'est essentiellement le secteur privé qui a pris l'initiative de ce mégaprojet. Depuis que cette idée nous a été proposée pour la première fois, il y a environ sept ans, notre gouvernement s'est dit que si ce projet devait aller de l'avant, il faudrait que le secteur privé en prenne l'initiative et que les coûts, pour les contribuables canadiens, ne soient pas supérieurs à ceux qu'ils paient pour assurer l'actuel service de traversier.

Les députés savent peut-être qu'à l'issue d'un concours, le gouvernement a choisi un consortium canadien, la Strait Crossing Incorporated de Calgary. Les négociations se poursuivent actuellement pour mettre la dernière main aux modalités d'une entente contractuelle.

La construction d'un pont de neuf milles de longueur allant de Borden, à l'Île-du-Prince-Édouard, jusqu'à Cap Tourmentin, au Nouveau-Brunswick, sera l'un des plus grands projets d'ingénierie du genre à avoir jamais été entrepris dans ce pays. Pour le situer, on peut le comparer à d'autres importants ouvrages de franchissement construits ailleurs dans le monde. Je songe par exemple au pont du lac Pontchartrain en Louisiane, au Sunshine Skyway de Tampa Bay en Floride, à la chaussée Roi Fayid au Bahreïn et au pont Penang en Malaysia.

Le pont dont nous parlons aujourd'hui aura un impact positif sur l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick et du Canada atlantique tout entier. Les dépenses directes liées aux travaux de construction dépasseront les 800 millions de dollars. J'hésite à donner un chiffre précis, mais on a estimé que de 60 à 70 p. 100 des avantages industriels et de main-d'oeuvre reviendront aux provinces atlantiques.

Selon le constructeur-promoteur, au cours des cinq années que dureront les travaux de construction, le projet devrait générer 3 500 années-personnes. La plupart des travailleurs et des matériaux proviendront du Canada, notamment du Canada atlantique. Tout compte fait, le pont proposé améliorera les conditions d'emploi et accroîtra le produit intérieur brut de la région pendant plusieurs années. À plus long terme, cette réalisation va stimuler l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard, amé-