

Initiatives ministérielles

faire de façon durable. Je pense que ce pont en sera la preuve éclatante.

Pour toutes ces raisons, je serai très fier, en tant que Canadien de l'Atlantique, en tant que Néo-Brunswickois et en tant que député de Madawaska—Victoria, de voter tout à l'heure en faveur de ce projet de loi.

M. Ron MacDonald (Dartmouth): Monsieur le Président, je suis très heureux de parler aujourd'hui, à l'étape de la troisième lecture de ce projet de loi, de cette question en particulier. Je voudrais tout d'abord faire quelque chose de plutôt inhabituel, c'est-à-dire féliciter mon collègue d'en face, le ministre de l'Emploi et de l'Immigration, qui vient tout juste de parler en faveur de cette mesure législative. Comme il vient lui aussi du Canada atlantique, il comprend sûrement l'importance de l'infrastructure des transports pour notre développement économique.

Je voudrais aussi féliciter le ministre des Travaux publics et député de Central Nova. Lui et moi avons croisé le fer à maintes reprises dans cette Chambre et dans nos circonscriptions. En toute honnêteté, je ne peux vraiment pas dire, à la fin de cette session en particulier, que cette fois-ci, il n'a pas eu à cœur les intérêts du Canada atlantique. Il a travaillé très fort à ce projet de loi. Il l'a fait alors que tout était contre lui, je suis sûr tant dans son parti que dans sa région, afin de permettre à ce projet d'aller de l'avant, de veiller à ce que les évaluations soient faites parce qu'il s'agit d'un des rares projets pouvant réellement favoriser le développement économique et présenter, pour le Canada atlantique, des débouchés économiques à long terme.

Je voudrais également rendre hommage à une ancienne collègue de cette Chambre qui est aujourd'hui première ministre de l'Île-du-Prince-Édouard. Je me souviens de la première fois où il a été question de la construction d'un lien fixe à l'Île-du-Prince-Édouard. Venant d'une autre île, l'île du Cap-Breton, je m'intéressais beaucoup au débat que cette question suscitait, étant donné qu'il s'agissait d'un projet qui pouvait sûrement faire beaucoup pour le développement économique du Canada atlantique et favoriser l'injection de fonds dans cette région—surtout à l'île-du-Prince-Édouard et, je suppose, au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse—et qui pouvait créer beaucoup d'emplois.

J'aurais pensé que M^{me} Callbeck, la première ministre de la province qui était alors députée de Malpèque, aurait immédiatement appuyé ce projet. Or, elle n'en a rien fait. Le ministre d'en face le sait. En fait, tant les députés de l'Île-du-Prince-Édouard que le gouvernement ont demandé, avant de faire connaître leur opinion,

que certains facteurs soient examinés. Ils l'ont été, en général.

Le député de Colombie-Britannique aimerait bien convaincre les Canadiens que c'était facile de vendre ce projet au Canada atlantique parce qu'il allait permettre de créer, non pas un petit nombre, mais un grand nombre d'emplois au cours de la période de construction. Bien au contraire, dans le cas de ce projet, le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial, les députés à l'Assemblée législative de l'Île-du-Prince-Édouard et les députés de l'Île-du-Prince-Édouard ont absolument insisté sur le fait qu'un certain nombre de facteurs devaient être examinés soigneusement avant que ce projet ne puisse être approuvé. En fait, le premier ministre Ghiz a tenu très tôt un référendum sur cette question dans l'Île-du-Prince-Édouard pour veiller à ce que l'orientation donnée à ce projet soit bien celle que souhaitaient les habitants de l'île.

Je tiens à féliciter mes quatre collègues de l'Île-du-Prince-Édouard, dont l'une se trouve être à présent première ministre de cette province, d'avoir fait ce qu'il fallait au lieu de s'empressement de suivre le mouvement et d'approuver ce projet sans réfléchir. Ils se sont rendu compte que ce projet allait en effet changer fondamentalement l'économie de leur côté du Canada atlantique, que les personnes qui allaient être les plus touchées par ce projet—les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard—avaient leur mot à dire, et qu'il y avait beaucoup de choses à faire avant que ce projet ne puisse être approuvé.

• (1215)

On a dit beaucoup de choses au sujet des processus mis en place depuis l'époque de la Confédération. Je crois bien qu'au moment de la Conférence de Charlottetown en 1864, il était question d'une union maritime. Finalement, c'est devenu la Confédération canadienne. L'un des points à l'ordre du jour portait sur les transports et les communications, sur un lien qui relierait l'île—le jardin de l'Atlantique—au continent car on savait qu'il y avait plus à gagner qu'à perdre à mettre fin à l'isolement causé par l'absence de transports et à améliorer les communications avec le continent.

Dès 1864, les dirigeants et les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard avaient compris qu'effectivement c'était un équilibre délicat à réaliser, mais qu'ils devaient avoir des liens de communication modernes, pratiques et efficaces avec le continent. En fait, cela a été l'une des conditions de leur entrée dans la Confédération en 1873.

Les débats de la Chambre nous apprennent que les traversées étaient assez pénibles, du moins au début. Il existait des bateaux dotés de brise-glaces qui assuraient le transport des marchandises, du courrier et des person-