

Initiatives ministérielles

en certaines ressources. Depuis le tout début, bien avant 1867, l'entraide a sa place dans la tradition canadienne.

J'accepte sans aucune difficulté que la députée expose les opinions et les préoccupations de ses électeurs, mais j'espère aussi qu'elle est consciente de ne pas représenter uniquement les habitants de l'île de Vancouver, mais aussi de devoir prendre des décisions qui touchent tout le Canada.

Il est crucial que la députée tienne compte des habitants de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick et accepte de leur donner l'infrastructure nécessaire à leur progrès, à la promotion de leurs industries, qu'il s'agisse de la pêche, du tourisme, de l'exploitation forestière, de la culture des pommes de terre ou de l'agriculture en général.

Il incombe à la députée, selon moi, de parler au nom de tous les Canadiens, et pas uniquement au nom de ses seuls électeurs.

M. Robert D. Nault (Kenora—Rainy River): Monsieur le Président, c'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai écouté l'exposé de mon ami. Il n'y a pas longtemps, nous avons eu l'occasion d'entendre le député d'Esquimalt—Juan de Fuca, dont j'aimerais bien écrire les discours, parce que celui-ci n'a dit que trois choses, de sorte qu'il ne me faudrait guère de temps pour écrire ce qu'il veut dire.

Le député a d'abord dit que tous ceux qui appuyaient cette mesure législative étaient de toute évidence stupides. Nous ne sommes pas assez intelligents pour voir ce qui est l'évidence même. Notre collègue a ensuite dit que nous devons être en train d'essayer d'acheter des votes.

• (1620)

Enfin, la seule information qu'il nous a communiquée durant tout son discours, que j'ai trouvé fort intéressant, est qu'à l'heure actuelle il en coûte environ 21 millions de dollars par année pour transporter les gens entre l'île et le continent, alors qu'il en coûterait à peu près le double, soit 42 millions de dollars dans le cadre du projet, et ce tout au long de la durée de celui-ci.

Toutefois, ce que le député a omis de mentionner devrait être communiqué à la Chambre. Par conséquent, j'aimerais que la secrétaire parlementaire nous fournisse plus de précisions à cet égard. Quelles sont certaines des autres retombées économiques qui découleront d'un tel projet qui aiderait évidemment les insulaires en assurant un meilleur accès à l'île et en attirant les entreprises qui veulent s'installer sur celle-ci en raison de cet accès garanti?

Il importe que ces précisions soient apportées afin que l'on n'ait pas l'impression que nous sommes stupides et que nous nous contentons d'essayer d'acheter des voix. Il

faut que l'on sache que nous avons aussi une certaine compréhension des aspects économiques de ce projet.

Mme Sparrow: Je remercie mon collègue de ses remarques et de sa question.

Pour ce qui est de la subvention de 42 millions de dollars par année sur 35 ans, cela comprend à la fois les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital.

Le député d'Esquimalt, qui a pris la parole un peu plus tôt, n'a pas cessé de répéter que nous payons actuellement 21 millions de dollars par année et que nous allons maintenant dépenser pour rien 21 millions de plus de l'argent des contribuables. Ce n'est pas vrai. Lorsqu'on exploite un service de traversiers, on a des dépenses de fonctionnement, mais on a aussi des dépenses en capital. Chaque année, on a des frais d'entretien et de réparation à payer et, une fois de temps en temps, il faut remplacer le traversier. La subvention de 42 millions de dollars par année sur 35 ans comprend à la fois les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital. Cela est très juste et légitime.

Deuxièmement, on a dit que le projet n'avait pas subi avec succès le PEEE, c'est-à-dire le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement. Ce n'est pas vrai. Le groupe chargé de l'évaluation a signalé certaines conditions relatives au dégagement des glaces. On a alors formé un comité spécial qui a examiné la question et qui a établi certains critères. L'entrepreneur qui a obtenu le contrat a répondu à ces critères précis.

En ce qui concerne l'infrastructure, c'est un élément extrêmement important pour l'Île-du-Prince-Édouard. C'est important pour chaque ville et chaque province, mais particulièrement pour l'Île-du-Prince-Édouard et toute la région de l'Atlantique. On pense surtout au secteur agricole et au secteur des pêches, pour lesquels le temps et les conditions météorologiques sont des facteurs clés. Si on veut vendre des produits frais, on doit les expédier le plus rapidement possible, et un lien routier est certainement le moyen le plus fiable.

Je crois que l'industrie du tourisme est la deuxième en importance à l'Île-du-Prince-Édouard, et c'est certainement plus facile pour les gens s'ils peuvent traverser pour se rendre dans l'île et en revenir à leur guise.

Pour ce qui est de l'amélioration du réseau routier des deux côtés, que ce soit au Nouveau-Brunswick ou à l'Île-du-Prince-Édouard, c'est un point dont on a tenu compte. En fait, c'était une des dix conditions que l'ancien premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard avait fixées avant de signer une entente.

Bien sûr que nous améliorons l'infrastructure pour nous préparer à entreprendre le siècle qui vient. Cela rendra l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et même Terre-Neuve plus