

*Initiatives ministérielles*

Les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard attendent depuis longtemps la construction d'un pont ou l'établissement d'un raccordement fixe avec le continent. Nous avons entendu un député rappeler tout à l'heure que c'est il y a plus d'un siècle, dans les années 1880, qu'on a parlé pour la première fois d'un raccordement fixe. L'idée est revenue sur le tapis dans les années 1950 et 1960. Dans ces cas-là, le projet ne s'est pas réalisé. Beaucoup d'autres projets se sont réalisés entre-temps, dont le chemin de fer du Canadien Pacifique, les chemins de fer transcontinentaux qui ne servaient pas, semble-t-il, les intérêts les meilleurs de l'Île-du-Prince-Édouard.

Cette province compte 138 000 habitants, comme quelqu'un l'a mentionné tout à l'heure, c'est-à-dire une population plus nombreuse que celle de la province de Saskatchewan, qui faisait partie des Territoires du Nord-Ouest, quand fut pris l'engagement de construire le Canadien Pacifique ou le Grand Trunk Pacific Railway comme s'appelait à l'époque le Canadien National.

Ce n'est pas simplement parce que la province compte 130 000 habitants qu'on ne devrait pas honorer par les moyens les plus modernes possible l'engagement que le pays a pris envers cette île merveilleuse; ce n'est pas un argument valable. Ce projet me semble être une façon très moderne de reconnaître l'engagement que nous avons pris de maintenir des liens de communication et de transport avec l'Île-du-Prince-Édouard.

Ce matin, j'ai fait le tour du ministère des Affaires étrangères et j'ai vu les systèmes de communications qu'on y remplace à un coût très élevé. La personne qui dirigeait la visite m'a dit qu'il fallait tout simplement le faire. C'est indispensable, parce que ce lien avec le reste du monde doit être aussi moderne que possible. Dans ce cas-ci non plus nous n'avons pas le choix. Nous avons en fait une obligation encore plus grande, une obligation morale de réaliser ce projet.

En résumé, je dirai que ce raccordement permanent stimulera l'économie de la province qui a besoin actuellement du montant de subventions fédérales le plus élevé par habitant. Il créera des emplois. Il stimulera l'économie grâce aux achats ainsi qu'aux emplois directs et à long terme qui seront créés dans l'industrie touristique.

● (1735)

Nous avons tous connu l'Île-du-Prince-Édouard grâce à *Anne et la maison aux pignons verts*. Nous devrions tous avoir la chance de visiter cette province canadienne merveilleuse et unique. Actuellement, notre pays affiche sur le plan du tourisme un déficit courant d'environ 10 milliards de dollars. C'est un déficit énorme, qui nous coûte très cher à long terme. L'Île-du-Prince-Édouard est une région canadienne où le tourisme est florissant; avec ce pont, il le sera encore plus.

Pour cette raison—et en cela, je ne partage pas le point de vue de mon collègue, le député de Davenport—j'estime qu'à long terme, le projet sera légitime et réalisable du point de vue écono-

mique. Les avantages seront indirects et à plus long terme, mais ils sont importants pour les gens de l'Île-du-Prince-Édouard.

Comme l'ont mentionné certains députés, la subvention versée sera supérieure à celle qui est accordée actuellement, mais elle ne sera pas plus élevée que le coût de remplacement des traversiers.

Enfin, j'estime important de respecter les engagements à long terme qui ont été pris envers l'Île-du-Prince-Édouard et de relier cette province au continent de la manière la plus efficace et la plus moderne possible. Il me semble que cette proposition nous permet d'honorer nos obligations.

**M. Jake E. Hoepfner (Lisgar—Marquette):** Madame la Présidente, j'ai trouvé fort intéressants les propos du député au sujet de l'efficacité. Je me demande s'il sait que le transport par eau ou par mer est dix fois plus économique que le transport par camion. Quel est le coût supplémentaire du transport routier entre l'île et le continent?

Le député a-t-il fait une étude de ces coûts?

**M. English:** Madame la Présidente, je n'ai pas fait d'études moi-même, mais je sais que le transport par eau coûte beaucoup moins cher sur les très longues distances. Cependant, quiconque a attendu un traversier au lieu d'utiliser un pont vous dira que le deuxième est beaucoup plus facile et plus efficace que l'autre.

Les députés de l'Île-du-Prince-Édouard nous ont parlé de leur expérience des traversiers. Nous avons entendu parler de plaintes au sujet du service de traversiers où l'attente dure de trois à cinq heures. Le système actuel n'est pas efficace. Je ne pense pas que nous respectons l'obligation que le Canada a prise en 1873 et qu'il a réitérée à plusieurs reprises depuis cette date.

**M. Lee Morrison (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia):** Madame la Présidente, le député a fait allusion au désagrément qu'il y a à devoir attendre les traversiers. J'ai attendu bien des traversiers dans ma vie. J'ai aussi attendu que s'ouvrent les ponts dont les conditions météorologiques avaient entraîné la fermeture. Ça s'équivalait. C'était aussi pénible d'attendre dans un cas comme dans l'autre.

Le député a parlé du tourisme. Dans ce cas, je me demande pourquoi, compte tenu du boom touristique annoncé, les exploitants d'entreprises touristiques de l'île font campagne pour le maintien en service du traversier desservant la Pointe-au-Caribou, même si l'on construit le pont. C'est que, selon eux, le touriste cherche le tourisme. Autrement dit, il ne s'agit pas pour le touriste de se rendre du point *a* au point *b* comme un sac de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard s'en allant au marché. Le touriste goûte le voyage en traversier. C'est ce que j'ai appris en lisant une étude effectuée par un éminent économiste des Maritimes, M. Peter Townley de l'Université Acadia, qui ne rate pas une occasion de démolir ce monument dédié à la vanité.

● (1740)

**M. English:** Madame la Présidente, moi aussi, j'ai attendu des traversiers et dû attendre pour traverser des ponts. Le fait est que,