Initiatives ministérielles

ciper à la vigueur de l'économie canadienne sans un bon réseau de transport. Et un bon réseau de transport comprend absolument un lien fixe entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick.

Je veux signaler quelque chose la Chambre et demander aux députés d'y réfléchir. D'un côté du détroit de Northumberland, il y a l'Île-du-Prince-Édouard, et de l'autre se trouve le Nouveau-Brunswick. Ces provinces partagent une même éthique professionnelle, les mêmes ressources et les mêmes possibilités.

D'un côté de ce plan d'eau, toutefois, soit à l'Île-du-Prince-Édouard, le taux de chômage atteint 16,2 p. 100. De l'autre côté, soit au Nouveau-Brunswick, il est de 12,1 p. 100. Toute la différence vient du manque d'un bon réseau de transport à l'Île-du-Prince-Édouard.

Des députés se plaignent des emplois perdus dans les Prairies et parlent des emplois que créera la construction du lien fixe. Pour moi, ce n'est que la pointe de l'iceberg. Faute d'être concurrentielle, l'Île-du-Prince-Édouard a perdu non pas des centaines, mais des milliers d'emplois. La construction du lien fixe créera des centaines d'emplois.

Le fait est que, avec un taux de chômage de 16,2 p. 100, l'Île-du-Prince-Édouard compte des milliers de chômeurs qu'elle ne compterait pas si ses habitants bénéficiaient des mêmes possibilités que ceux du Nouveau-Brunswick. En tant que notion générale et projet pour la région canadienne de l'Atlantique, le lien fixe fait partie intégrante de notre réseau de transport.

J'ai comparé le taux de chômage de l'Île-du-Prince-Édouard avec celui du Nouveau-Brunswick, et je sais qu'il ne fera qu'empirer. La Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick ont déclaré que les transports, en particulier la construction d'autoroutes, sont leur meilleur instrument de développement économique.

On peut mettre de côté tous les incitatifs de développement économique, les programmes d'expansion régionale et tout le reste. Tant qu'il n'aura pas un système de transport viable, le Canada atlantique ne pourra atteindre ses objectifs, peu importe les sommes d'argent qu'on investira dans la région. Sans moyens de transport satisfaisants, nous ne pourrions tout simplement pas soutenir la concurrence.

La Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick l'ont reconnu. Grâce à leurs efforts, elles vont investir des centaines de millions de dollars dans les autoroutes transcanadiennes. Sans le raccordement fixe, l'Île-du-Prince-Édouard restera isolée et prendra encore plus de retard. L'écart entre le taux de chômage de l'Île et celui de la Nouvelle-Écosse ou du Nouveau-Brunswick ne correspondra plus à la différence entre 16,1 et 12,1 p. 100; il sera

bien plus grand, à mesure que l'économie s'améliorera dans ces deux provinces.

De plus, dans les Maritimes, c'est à l'Île-du-Prince-Édouard que le revenu moyen est le plus bas. La seule province qui a un taux de chômage plus élevé et un revenu moyen plus bas est celle qui est le plus éloignée du continent, c'est-à-dire Terre-Neuve. Il y a peut-être un lien entre la durée du trajet en traversier, le taux de chômage et le revenu moyen.

Pour que l'Île-du-Prince-Édouard participe à notre économie et prenne la place qui lui revient, il faut un raccordement fixe. En fait, je répète que le raccordement fixe n'est qu'un seul élément de notre stratégie globale en matière de transports. Nous passons beaucoup de temps ici à demander au gouvernement fédéral d'aider à financer les autoroutes en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, parce que nous savons que notre avenir en dépend.

En l'absence du raccordement fixe, notre système de transport ne nous permettra jamais de faire face à la concurrence mondiale qui s'annonce pour la décennie à venir.

En tant qu'homme d'affaires du Canada atlantique qui se trouve au carrefour des trois provinces, je peux attester que le service de traversiers nous désavantage. Ce service est peut-être le meilleur au monde, mais pour livrer un produit ou pour donner un service, il entraîne néanmoins des retards de plusieurs heures. Il y est synonyme surtout d'irrégularité.

Il y a parfois une heure d'attente pour prendre le traversier. On vous dit que le prochain traversier sera là dans une heure. Or, ce n'est pas le cas. Il arrive souvent que l'attente soit de trois ou quatre heures. Dans un contexte de concurrence, si on expédie des produits ou donne des services, on ne peut y arriver. La situation est imprévisible et un retard est toujours possible.

J'ai parlé au représentant d'un grand fabricant de la région centrale du Canada cet été. Il avait communiqué avec moi au sujet d'un projet de développement régional et arrivait de l'Île-du-Prince-Édouard, dans le cadre d'une visite des trois provinces. Il a dû attendre dans l'une de ces longues queues pour prendre le traversier.

Sans la moindre évaluation et sans en discuter avec des responsables provinciaux ou qui que ce soit, il savait d'instinct qu'il ne pourrait affronter la concurrence s'il était aux prises avec un tel handicap en matière de transports. Il a quitté l'île sans même consulter qui que ce soit. Il s'est rendu au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. À mon avis, c'est dans l'une de ces deux provinces qu'il construira une usine. Voilà une autre occasion qui nous échappe à cause de l'absence de lien fixe entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard.