

Initiatives ministérielles

Comme à l'habitude, celui-ci, dont la circonscription se trouve en Colombie-Britannique, c'est-à-dire de l'autre côté du continent, s'est acquitté de sa tâche avec compétence. J'ai été très intéressé par plusieurs de ses observations.

Je voudrais d'abord lui faire part de certaines préoccupations. De toute évidence, le milieu des affaires de l'Île-du-Prince-Édouard est très en faveur de la création d'un lien. Quant à la population en général, celle-ci est partagée. Sauf erreur, lors du référendum tenu, la proportion était de 60-40 en faveur d'un raccordement, qui ne serait pas nécessairement un pont.

J'en arrive aux chiffres pertinents, et c'est cet aspect qui me préoccupe vraiment. Comment le secrétaire parlementaire peut-il dire à la Chambre que les contribuables ne seront pas touchés? La subvention annuelle, qui a baissé à environ 21 millions de dollars par année, est établie à 29 millions de dollars par année par Marine Atlantique pour la période de 35 ans. Par conséquent 29 millions de dollars par année pendant 35 ans font, en tout, 1,05 milliard de dollars. Or, avec la subvention annuelle prévue maintenant de 42 millions de dollars par année nous obtenons le chiffre de 1,47 milliard de dollars sur la même période.

Comment le secrétaire parlementaire et le gouvernement peuvent-ils dire que les contribuables canadiens ne vont pas participer au financement de ce projet? Pourquoi le secrétaire parlementaire persiste-t-il à dire, comme l'a fait le ministre lorsqu'il a lancé le débat, que ce projet coûtera 800 ou 850 millions de dollars? Ces questions nous viennent immédiatement à l'esprit.

D'autre part, le secrétaire parlementaire est certainement au courant des récents communiqués qui ont été diffusés relativement au pont Lions Gate en Colombie-Britannique. Notre collègue a parlé d'un grand projet de construction-exploitation-transfert, c'est-à-dire un CET. Il s'agit d'un projet unique. Il n'y a pas de précédent relativement à un tel contrat de construction-exploitation-transfert.

Supposons que tout ce passe comme prévu et qu'au bout de 35 ans l'ouvrage est rétrocédé au gouvernement ou aux contribuables qui ont contribué à payer la note. Le secrétaire parlementaire n'est-il pas conscient des problèmes d'entretien d'un pont au-dessus de l'eau salée?

Un rapport publié cette semaine au sujet du pont Lions Gate faisait état de frais d'entretien de 18 millions de dollars pour cette année seulement. Le secrétaire parlementaire et moi-même savons, pour avoir tous deux vécu en Colombie-Britannique, que les ponts, notamment ceux qui sont au-dessus de l'eau salée, nécessitent un entretien permanent. Au bout de 35 ans, le gouverne-

ment ne va-t-il pas seulement obtenir une relique en métal déjà payée par les contribuables?

Troisièmement, indépendamment de tous les avantages économiques auxquels il a fait allusion, comment le secrétaire parlementaire rationalise-t-il les observations faites par la députée de Saanich-Les Îles-du-Golfe? Celle-ci a fait mention d'une étude environnementale prévue par les lois du Canada.

Il y a eu des audiences. Le secrétaire parlementaire sait sans doute que les conclusions du rapport auquel a fait allusion la députée de Saanich-Les Îles-du-Golfe révélaient que le projet comportait plus d'inconvénients que d'avantages. Les auteurs de l'étude ont clairement dit qu'il ne faut pas construire un pont.

Ils proposent plutôt une étude plus approfondie de la possibilité de construire un tunnel ou d'améliorer le système de traversiers afin que les insulaires aient encore un lien avec le continent.

M. Worthy: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question. Je tenterai d'être bref et d'aborder les trois points qu'il soulève.

Lorsque je dis que les contribuables profiteront de ce projet, je suis très sincère. Je n'ai pas les chiffres exacts, mais le coût permanent du service de traversiers s'élève à environ 30 ou 32 millions de dollars. Si le service est maintenu, le gouvernement fédéral n'aura pas seulement à assumer les frais associés aux traversiers en usage. À un moment donné, il faudra construire de nouveaux traversiers et cette responsabilité lui incombera.

• (1310)

La subvention couvre donc la responsabilité à long terme du gouvernement fédéral, évaluée à 42 millions de dollars par année. À mon avis, le projet profitera aux contribuables parce que la construction de l'ouvrage sera financée par l'entreprise privée. Lorsque le service de traversiers sera aboli, la subvention qui lui était versée sera transférée à l'ouvrage de franchissement pour une durée de 35 ans.

Il s'agit de la subvention que le gouvernement fédéral aurait quand même versée. Nous ne faisons que fournir les fonds nécessaires pour respecter les engagements qui auraient été les nôtres de toute façon. Au bout de 35 ans, nous ne serons plus liés par cet engagement.

J'estime, en tant que contribuable canadien et à l'instar de mon collègue, contribuable d'une autre région du pays, que cet objectif est louable.

Le cas du pont de Lions Gate est différent de bien des points de vue. Je tiens à préciser au député que, à mon avis, s'il fallait revenir au service de traversiers, la situation serait intenable. Ce qui distingue le pont de Lions Gate, c'est sa conception et sa structure qui est faite