

Questions orales

M. Mulroney: Le Conseil de planification sociale de Toronto. Je n'ai pas lu le document. Mais peut-être mon collègue sera-t-il heureux d'apprendre, étant donné qu'on annonce des suppressions d'emplois pour cette année, que depuis le 1^{er} janvier de cette année il s'est créé 209 000 emplois au Canada, dont 95 p. 100 à temps plein.

[Français]

En ce qui concerne le Québec, 344 000 nouveaux emplois ont été créés depuis septembre 1984, qui se comparent avec une perte nette de 30 000 emplois sous le gouvernement libéral.

A Montréal, on comptait, en 1988, 127 000 personnes de plus sur le marché du travail qu'en 1984. Donc, le taux de chômage à Montréal s'établit à 8,7 p.100, contrairement à 11,3 en septembre 1984. Déjà, ce sont des progrès énormes! On réalise qu'on a des problèmes sérieux à Montréal, et nous allons les aborder de façon sérieuse, afin de les régler dans la mesure du possible de façon définitive en faveur de tous les Montréalais et les Montréalaises.

[Traduction]

M. Iain Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le Président, le plan d'entreprise de VIA Rail qui a été publié par le ministre hier dit que le centre d'entretien dans la région atlantique va être fermé. Hier le premier ministre a déclaré en Chambre qu'il va rester ouvert.

Étant donné que le centre d'entretien est conçu pour assurer l'entretien des autorails qui circulent en ce moment sur les liaisons régionales atlantiques, qui doivent être supprimées, et que l'entretien des trains transcontinentaux se fait à Montréal, est-ce qu'il a maintenant l'intention de fermer les ateliers de Montréal? Qui va être mis sur le pavé, les gens de Halifax ou ceux de Montréal?

M. Bouchard (Roberval): Monsieur le Président, le premier ministre a dit hier et moi aussi que le centre d'entretien de Halifax va rester ouvert. J'ai également dit que les pourparlers se poursuivent avec le président directeur général de VIA Rail sur la façon dont nous allons gérer la marche des centres d'entretien. C'est exactement ce que nous sommes en train de faire.

M. Angus: Monsieur le Président, dans sa déclaration liminaire d'hier à l'amphithéâtre de la presse, le ministre a dit que les détails nous seraient annoncés par M. Lawless. Il est bien évident qu'ils ne s'étaient pas mis

d'accord, parce qu'ils disent des choses différentes d'un document à l'autre.

• (1430)

Ma question supplémentaire s'adresse au ministre des Transports. Le premier ministre a déclaré très nettement en Chambre hier que dans le corridor le réseau ferroviaire coûte aux contribuables 100 \$ par passager. En fait le coût est de 15,77 \$ par passager. Je demanderai au ministre des Transports de nous dire quel est le chiffre exact de la subvention versée par le contribuable canadien, celui du premier ministre ou celui qui figure dans ses documents?

M. Bouchard (Roberval): Monsieur le Président, mon collègue devrait faire preuve de sérieux. Il a dit 15 \$. Pour le Canada la moyenne est de 110 \$. Il parle du corridor, mais il devrait savoir que sur certaines liaisons ferroviaires en Colombie-Britannique le coût est de 483 \$ par passager.

Je pense qu'il faut répéter. Ce réseau que nous proposons est un réseau national, mais c'est un réseau financièrement supportable. Si l'on suivait les conseils de nos collègues néo-démocrates, nous dépenserions l'argent que nous n'avons pas et nous tuerions VIA Rail. Nous, nous allons maintenir VIA Rail en vie, mais ce qu'il nous faut tout de suite c'est un réseau raisonnable, financièrement supportable, national et viable.

[Français]

M. Robinson: Monsieur le Président, ma question supplémentaire s'adresse au premier ministre. Le 19 août 1988, trois mois avant les élections, le premier ministre s'est pavané devant 1 000 citoyens de la circonscription de Saint-Hyacinthe sur le quai de la gare d'Acton Vale pour rappeler en grande pompe que c'était son gouvernement qui avait sauvé le service ferroviaire entre Sherbrooke et Montréal après les coupures libérales. Hier, le premier ministre est revenu sur sa parole et a annoncé l'annulation de ce service-clé qui a connu une augmentation de 6 000 passagers entre 1987 et 1988. Ma question au premier ministre est la suivante: Comment peut-il expliquer le fait qu'il a carrément trompé la population de Saint-Hyacinthe et la population québécoise sur l'avenir de leur service ferroviaire uniquement pour avoir leurs votes?

Le très hon. Brian Mulroney (premier ministre): Monsieur le Président, le député se trompe. Il est vrai qu'il y a eu une réduction des trains arrêtant à Acton Vale, mais je tiens à informer le député que les trains au Canada qui