

Questions au Feuilleton

4. En 1982-1983, dans le cadre du Programme national de formation dans l'industrie, 20,411 contrats de formation ont été signés avec des employeurs. Toutefois, comme il arrive de signer plus d'un contrat avec un même employeur, le nombre exact d'employeurs qui ont bénéficié du programme n'est pas disponible. En 1983-1984, on prévoit signer 25,850 contrats dans le cadre de ce programme. Quelque 2,300 de ces contrats devraient permettre de la formation dans les technologies de pointe.

LE PROGRAMME DES INITIATIVES SPÉCIALES POUR L'EMPLOI

Question n° 689—M. Gilchrist:

A-t-on accordé des fonds, dans le cadre du Programme des initiatives spéciales d'emploi, dans les circonscriptions de a) Scarborough-Ouest, b) Scarborough-Centre, c) Scarborough-Est, d) York-Scarborough et, dans l'affirmative et dans chaque cas, (i) combien a-t-on accordé au total à la circonscription (ii) combien avait-on demandé au total (iii) quand le financement des projets a-t-il été annoncé (iv) combien a-t-on approuvé au total à ce jour?

M. Jean-Guy Dubois (secrétaire parlementaire du ministre de l'Emploi et de l'Immigration): Veuillez vous référer à la liste des projets de Création d'emploi déposée à la Chambre des communes, le mardi 21 février 1984.

Les fonds de l'Initiative spéciale pour l'emploi ne sont pas attribués par circonscription. Au 16 février 1984, 207 millions de dollars ont été approuvés dans toutes les provinces et territoires par 16 ministères et agences du gouvernement fédéral.

[Traduction]

M. Hopkins: Je demande, monsieur le Président, que les autres questions restent au *Feuilleton*.

M. McKinnon: Monsieur le Président, je voudrais demander au secrétaire parlementaire suppléant, plutôt au remplaçant du secrétaire parlementaire, ce qu'il en est de la question n° 368 qui est inscrite au *Feuilleton* en date du 16 janvier dernier. Si cette date paraît rapprochée, c'est que nous avons commencé une nouvelle session il n'y a pas longtemps. En réalité, la question est inscrite au *Feuilleton* depuis trois ans. Il s'agit d'une question fort simple qui s'adresse au ministère de la Défense nationale auquel on demande d'indiquer de combien ont été augmentées les dépenses en matière de défense depuis quelques années. La question ne saurait être plus simple. Je ne pense qu'il faille plus d'une dizaine de minutes aux collaborateurs du ministre pour y répondre. J'ai l'impression que ce retard mis à nous répondre est attribuable au fait que la réponse qui nous sera fournie sera honnête et contredira certaines des déclarations pompeuses que nous ont servies les deux derniers ministres de la Défense nationale à ce sujet.

Je prie encore une fois le secrétaire parlementaire d'exhorter le ministère à répondre à cette question vieille déjà de trois ans.

M. Hopkins: Monsieur le Président, je m'engage à porter cette question à l'attention du ministre de la Défense nationale, et aussi au secrétaire parlementaire du président du Conseil privé.

M. le Président: On a répondu aux questions énumérées par le secrétaire parlementaire. Les autres questions restent-elles au *Feuilleton*?

Des voix: D'accord.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LES SUBSIDES

JOUR PRÉVU AUX TERMES DE L'ARTICLE 62 DU RÈGLEMENT—LE RÉSEAU DE TRANSPORTS

L'hon. Don Mazankowski (Végréville) propose:

Que, attendu qu'un réseau national de transports solide est essentiel à la croissance économique du Canada, la Chambre blâme le ministre des Transports d'avoir fait des déclarations contradictoires qui ont suscité l'incertitude et la confusion dans l'industrie des transports et chez les utilisateurs du réseau de transports, et de ne pas avoir respecté ses promesses et engagements en ce qui concerne la création d'emplois et les investissements, l'amélioration des services ferroviaires en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, la modernisation et l'amélioration des services ferroviaires à l'intention des voyageurs, la réduction des tarifs aériens intérieurs en 1984, l'amélioration de la sécurité de tous les moyens de transports et la relance des industries maritimes du Canada.

—Monsieur le Président, c'est une motion fort importante car on demande au ministre de rendre compte des mesures qu'il a prises depuis qu'il détient son portefeuille, c'est-à-dire depuis sept mois. On attire l'attention de la Chambre sur la politique expéditive et de courte vue qu'il a pratiquée. On exige aussi qu'il rende compte des déclarations de principe contradictoires, trompeuses, mal formulées, parfois destructives, parfois stupides, mais surtout incohérentes. On met en doute la réputation du ministre en tant que porte-parole pour les questions de transport au Canada et sa compétence en tant que ministre.

Mais on s'est rendu compte, au cours des sept derniers mois, que sur un point en particulier, le ministre avait fait preuve de constance. Il a toujours donné la priorité aux intérêts politiques de son parti et à ses propres intérêts politiques de préférence à ceux des gens qui comptent sur les transports et l'industrie des transports en général. C'est malheureux, monsieur le Président. Il ne pense et n'agit qu'en fonction des gains politiques. Bref, c'est tout ce qu'il nous a laissé depuis qu'il détient cet important portefeuille.

C'est la ligne de conduite que le ministre s'est donnée en premier lieu. Ensuite, il ne s'est jamais donné la peine de remplir les promesses, qu'il avait faites ou les espoirs qu'il avait suscités par ses déclamations politiques. Il dit toujours ce que les gens aimeraient entendre et ne s'inquiète plus après des conséquences de ses paroles ou de ses actions. Il reprend à son compte la vieille tactique libérale, boniments, tromperie et manipulation des gens, à laquelle son collègue, l'ancien ministre d'État (Multiculturalisme) a déjà fait allusion lorsqu'il a quitté le cabinet.

• (1220)

J'ai déjà dit l'autre jour, lors d'un débat sur la motion d'ajournement, que le ministre était probablement le plus changeant, le plus insaisissable et le plus tortueux de tous les ministres des Transports que j'ai connus depuis les 15 dernières années. Le malheur, c'est qu'il se sert de notre système de transport pour assurer son avenir politique et celui de son gouvernement.