

### *L'ajournement*

Ce gouvernement croit fermement en la nécessité d'investir dans des programmes qui ont pour objet de venir en aide aux plus défavorisés. On peut citer ici, à titre d'exemple, le programme de crédit d'impôt pour enfants qui a pour objet d'aider les familles à revenu faible et moyen. Le niveau maximum du crédit d'impôt pour enfants a augmenté dans une proportion de plus de 50 p. 100 entre 1984 et 1989, passant de 367 à 565 \$. Près de cinq millions d'enfants ont bénéficié de ce programme en 1989. De plus, les familles qui comptent des enfants d'âge préscolaire ont eu droit à un supplément de 200 \$ par enfant. En tout, le crédit d'impôt pour enfants représente annuellement quelque 2 milliards de dollars.

Ce gouvernement a aussi été le maître d'oeuvre d'importantes réformes fiscales. Environ 850 000 Canadiens à faible revenu ne paient plus d'impôt. En 1986, un crédit d'impôt remboursable pour taxe de vente a été adopté à l'intention des familles à faible revenu. À compter de 1991, ce crédit sera remplacé par une nouvelle formule améliorée de crédit d'impôt pour la taxe sur les produits et services à l'intention des familles à revenu faible et moyen.

• (1820)

Monsieur le Président, je tiens à rappeler à la Chambre l'adoption récente de la convention des Nations Unies relative aux droits de l'enfant. Cette convention a pour objet de protéger et de promouvoir le développement physique, spirituel, moral, social et culturel des enfants. Bien sûr, toute action touchant à la situation et aux droits des enfants canadiens devra être prise en collaboration avec les provinces.

En outre, récemment, le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social annonçait que le gouvernement fédéral investirait 1,3 million de dollars dans la mise sur pied d'un service national de «ligne dépannage», fonctionnant 24 heures sur 24, en vue d'aider les enfants en difficulté.

Chose certaine, le gouvernement se préoccupe du sort des familles à faible revenu, des familles dans le besoin. La situation la plus grave est celle des jeunes enfants qui vivent dans des familles à faible revenu et qui sont dans le besoin. Le gouvernement s'est penché sur toutes ces choses et grâce à l'assainissement de notre économie, nous pourrions faire davantage, afin de remédier aux problèmes dont parle le député de Parkdale—High Park.

### LES TRANSPORTS

**M. Iain Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Monsieur le Président, le 14 février dernier, je suis intervenu à la Chambre des communes pour poser une série de questions au ministre des Transports à qui on a confié d'autres fonctions maintenant.

Je lui signalais que le jour précédent, Bombardier, de Montréal, avait annoncé son projet d'investir dans la construction d'un réseau de trains de voyageurs à grande vitesse au Canada. Cette société a déclaré que la construction d'un tel réseau n'était pas possible, financièrement parlant, sans la participation fédérale pour la coquette somme de 1,7 milliard de dollars.

Le Québec et l'Ontario étudient actuellement la proposition de Bombardier. Ces deux provinces ont organisé des audiences à Ottawa cette semaine et elles en tiendront d'autres à travers toute la région que traverse le corridor envisagé.

Plusieurs ont manifesté de l'intérêt pour ce projet, dont les provinces visées et la Société Bombardier forcément. Lavalin, par sa filiale UTDC, s'est montré intéressé à travailler en collaboration avec Bombardier à l'entretien du matériel à son usine de Kingston, dans le corridor Québec-Windsor.

Le Comité permanent des transports s'intéresse depuis longtemps aux trains à grande vitesse. Le Nouveau Parti démocratique a déjà déclaré que le train à grande vitesse était la solution pour le corridor.

Le Comité des transports vient juste d'entendre le nouveau ministre des Transports faire la mise à jour de l'étude sur les services aériens dans le centre sud de l'Ontario. Nous savons que de grands travaux de construction sont présentement en cours à l'aérogare III de l'aéroport international Pearson. Une étude des conséquences environnementales est aussi en cours en vue de la construction d'une ou deux nouvelles pistes à cet aéroport pour faire face au trafic aérien en hausse constante. Le sous-ministre a laissé entendre que la possibilité de construire à Pickering un deuxième grand aéroport pour la région torontoise n'avait pas été totalement écartée.

Mais un train à grande vitesse entre Windsor et Québec, mais surtout entre Toronto-Ottawa-Montréal, même au coût élevé de 3,5 ou 3,4 milliards de dollars, reste concurrentiel, tant du point de vue financier, peu importe que les fonds proviennent du secteur privé ou public, que du point de vue de la rapidité. Le TGV est aussi rapide que l'avion pour se rendre d'un centre-ville à l'autre, du centre de Toronto au coeur d'Ottawa par exemple. Les gens arrivent à destination, frais et dispos, non surmenés par les inconvénients d'un voyage par avion, le trajet en voiture, à travers les embouteillages de Toronto, jusqu'à l'aéroport, les fouilles, l'attente sur les aires d'envol, le vol lui-même, par mauvais temps, jusqu'à Ottawa, puis le débarquement et un nouveau trajet en voiture avant finalement d'arriver à destination. Le train d'une ville à une autre, d'un centre de ville à un autre, est économique et possible. Le gouvernement du Canada a une responsabilité à cet égard, car aux facteurs économiques, à la rapidité et au service, s'ajoute la ques-