

Immigration

Certains députés siégeant au comité ont cru que cela ne serait pas très efficace et contrevenait, d'une certaine façon, aux droits de la personne. Je m'élève contre ce dernier point, même si j'estime que du point de vue pratique certains arguments avancés devant le comité puissent être valables. A mon avis, dire que cela est contraire aux droits de la personne démontre une conception de l'immigration que je n'accepte pas. Je prétends que l'octroi du statut d'immigrant est un privilège accordé par le pays et non un droit, comme certains l'affirment. Notre politique d'immigration demeure l'une des plus libérales au monde. L'assertion selon laquelle le fait de demander aux gens de s'installer dans des régions à faible densité de façon à réaliser un meilleur équilibre démographique, constitue une atteinte aux droits de la personne qui entache la réputation du Canada à cet égard, m'apparaît inacceptable. C'est le genre d'argument que je n'avaie pas.

Je n'aurais peut-être pas pris l'initiative d'exprimer ma pensée sur ce que j'estime être un reniement par le gouvernement de ses priorités en matières d'urbanisme, si je n'étais pas fort préoccupé par d'autres reculs. Je parlerai brièvement de ces reculs, et je voudrais expliquer pourquoi je suis particulièrement critique du manque d'orientation du gouvernement et de son incapacité de s'engager dans une voie qui, à long terme, sera favorable à 85 p. 100 de la population qui vit actuellement dans les régions urbaines du Canada.

● (1620)

J'aimerais me reporter à la période après la seconde guerre mondiale, où le Canada pouvait garantir non seulement des logements suffisants pour ses habitants, mais aussi une bonne planification pour ces logements. Les premiers employés de la Société centrale d'hypothèques et de logement au début des années cinquante avaient une idée bien claire de l'avenir du Canada et voulaient que cet avenir soit bien planifié. Malheureusement, le gouvernement de l'époque n'a pas permis à ces employés perspicaces de se servir à cette fin du pouvoir d'emprunt du gouvernement. A ce moment-là, le gouvernement était à peu près le seul organisme à prêter de l'argent pour le logement.

S'il avait utilisé ce pouvoir d'emprunt pour favoriser une meilleure planification des banlieues, la situation serait tout à fait différente aujourd'hui. Nous aurions évité la spéculation massive et ses conséquences. Les localités auraient été planifiées en fonction de moyens de transport qui ne se concentrent pas uniquement sur les routes. Il y aurait eu une planification fondamentale dans le domaine des égouts et de l'eau par exemple. Cela aurait coûté bien moins cher aux contribuables à long terme et la situation fiscale des municipalités partout au Canada aurait été beaucoup plus saine qu'elle ne l'est maintenant. Évidemment, tout cela appartient au passé. Le gouvernement fédéral n'a pas fait ce qu'il aurait dû faire.

En 1968, quand le premier ministre actuel (M. Trudeau) s'est porté candidat à la direction de son parti, on espérait qu'il comprenait que les priorités du Canada devaient consister à garantir de meilleures conditions de vie dans les régions où la plupart des Canadiens sont concentrés. On pensait pouvoir obtenir davantage du gouvernement. Au début, les choses ont marché au ralenti, mais en 1972-1973, on pensait que le gouvernement s'était finalement rendu compte de ses erreurs passées et qu'il allait établir le lien entre la planification des transports et la planification du réaménagement. A cet égard,

[M. Watson.]

il y a eu par exemple la loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer. Cette loi permet au gouvernement fédéral de partager également les frais de certains programmes avec les provinces, ou même d'en assumer plus de la moitié.

Je veux parler des programmes régionaux de transport et de développement, qui doivent précéder les programmes de transport demandés par les zones urbaines ou suburbaines. Cette orientation est de plus en plus nécessaire actuellement, compte tenu de la crise de l'énergie que nous subissons. Le gouvernement fédéral semblait sur le point de la favoriser et on était presque parvenu à un consensus avec les provinces. Celles-ci manifestent davantage de maturité dans leur façon d'aborder la planification régionale et urbaine. Le besoin de la tutelle fédérale n'est plus important qu'à la fin des années 50 et au début des années 60. Mais on a vu apparaître une nouvelle nécessité résultant de la situation énergétique, et le gouvernement fédéral a pris conscience d'une nouvelle possibilité de se manifester, car les provinces n'ont pas suffisamment prévu les conséquences à long terme de la pénurie d'énergie sur nos sociétés urbaines et suburbaines. Le gouvernement fédéral s'est emparé du problème. Personne d'autre ne le faisait, et cette absence de politique place nos citoyens dans une situation de plus en plus précaire du point de vue de la consommation énergétique et du point de vue de notre équilibre énergétique à long terme par rapport au reste du monde.

De 1972 à 1974, la situation était encourageante, nous nous dirigeons vers une politique de planification centrale, qui était utile et qui répondait à un besoin. L'organisme de développement des transports avait été créé et nous allions développer un secteur industriel où le gouvernement favorisait la standardisation du matériel de transport dans ce pays. Ce secteur aurait pu présenter des possibilités fantastiques pour l'exportation. Mais sur ce point aussi nous avons abandonné toute attitude concrète. Nous parlons, mais nous ne faisons rien.

Aux termes de la loi nationale sur l'habitation, nous avons des dispositions législatives favorisant le remembrement foncier dès 1953. Certains terrains ont été aménagés à Toronto à cette époque. On peut imaginer l'effet que ce remembrement foncier aurait eu sur le prix des maisons dans la région de Toronto si le gouvernement fédéral avait cherché à faire adopter son programme. Les provinces se sont trouvées dans l'embarras et l'Ontario a finalement pris des dispositions pour aménager certaines terres. Quelques années plus tard le gouvernement fédéral s'intéressait à un nouveau programme urbain qui est disparu lui aussi à un moment donné. Il y eut le projet de nouvelle ville au sud-est d'Ottawa. Les terres à l'aéroport Pickering étaient censées servir à l'aéroport et à l'aménagement d'une nouvelle ville. Ces efforts devaient servir d'exemples pour le reste du pays.

La théorie relative aux nouvelles villes et au remembrement foncier urbain aurait pu avoir une énorme répercussion sur l'inflation au Canada. Le prix des maisons à Ottawa est directement attribuable à l'absence de toute planification urbaine efficace pour l'expansion des banlieues d'Ottawa. Si notre nouveau programme urbain avait été en vigueur ou si nous avions préconisé un nouveau programme de remembrement urbain dans la région d'Ottawa grâce au moyen mis à notre disposition, les prix des terrains et des maisons auraient pu être de 25 à 35 p. 100 inférieurs à ce qu'ils sont depuis quelques années. Ainsi, les fonctionnaires auraient versé des