

Canadien National et Air Canada

devant la Chambre que cette société de la Couronne qui dépense trop d'énergie dans la poursuite du prestigieux et du grandiose, néglige le service qui est sa raison d'être, soit celui des transports ferroviaires à fournir aux Canadiens qui en ont besoin.

En ce qui concerne l'hôtellerie, l'activité de la société dans ce domaine depuis des années s'est soldée par un fiasco. La société s'est lancée dans l'industrie hôtelière après sa création, dans l'espoir de rivaliser avec le Canadien Pacifique. Elle s'est mise à construire et à acheter des hôtels dans tout le Canada. A un moment donné, elle possédait des hôtels à Brandon, Thunder Bay, ou Port Arthur, et Charlottetown, ainsi que des auberges en Ontario et au Québec. Comme vous le savez d'ailleurs, monsieur l'Orateur, elle possède toujours une auberge à Jasper. La gestion des hôtels se solde depuis le début par un énorme déficit.

Un examen du bilan de 1972 a révélé au comité que les cinq hôtels gérés par les Chemins de fer Nationaux ont une valeur comptable de quelque 43 millions tandis que les bénéfiques nets se chiffraient à quelque \$400,000 seulement, soit un rendement inférieur à 1 p. 100 sur le capital. Les recettes de ces cinq hôtels atteignaient 23.9 millions. Ainsi, les bénéfiques de \$400,000 constituent un rendement de moins de 2 p. 100 sur le chiffre d'affaires. Il s'agit déjà là d'une situation assez pitoyable, mais une comparaison avec le Canadien Pacifique nous révèle un profit pour celui-ci de 5.7 p. 100 après déduction des impôts dans la gestion de ses hôtels.

Ce chemin de fer envisage toujours de s'engager davantage dans l'hôtellerie. De fait, lorsque le comité a interrogé son président au sujet du nouveau projet à Moncton, celui-ci a formulé l'espoir de réaliser un profit de 12 p. 100 sur les fonds ainsi investis. Advenant qu'il le réalise, ce serait la première fois qu'il obtiendrait un tel bénéfice avec une entreprise quelconque. Mais même si son investissement lui rapportait 12 p. 100, s'agit-il vraiment d'un profit par rapport aux taux sur les premières hypothèques qui s'établissent maintenant à 10½ et 11 p. 100? Des particuliers disposent de fonds suffisants pour la construction d'hôtels et l'aménagement d'installations d'hôtellerie de sorte que de tels services ne s'imposent plus dans l'exploitation ferroviaire. D'ordinaire les gens ne prennent pas le train pour se déplacer d'une ville à une autre. Ils voyagent par avion. Des entreprises privées comme les Commonwealth Holiday Inns au Canada et d'autres ont construit des hôtels et aménagé des services d'hôtellerie partout au Canada avec des fonds privés. Les hôtels sont réellement organisés pour servir les congrès et le grand public dans les villes où ils se trouvent.

Les hôtels ne constituent pas un complément nécessaire au système de transports. Il y a suffisamment d'hôtels. Ils sont construits par l'entreprise privée qui y fait des investissements, et sont construits grâce aux capitaux privés. Les fonds publics devraient être réservés pour offrir des services aux Canadiens. Et pourtant, Votre Honneur, cette société ferroviaire d'État décide de saisir la Chambre des communes d'une demande de crédits de quelque 5.6 millions de dollars pour l'expansion de son industrie hôtelière. Il serait honteux de donner suite à cette demande. Je suis heureux de voir le ministre des Finances (M. Turner) présent à la Chambre aujourd'hui parce que, lorsqu'il a comparu devant le comité, il a déclaré qu'il considérait les problèmes des sociétés ferroviaires sous leur aspect global et n'entrait pas dans les détails de l'exploitation hôtelière. Je suis persuadé que s'il avait songé à l'argent du peuple canadien qui sert à l'exploitation de ces hôtels, il aurait du

[M. Blenkarn.]

moins lu l'histoire glorieuse des chemins de fer Nationaux du Canada telle que racontée par son auteur G. R. Stevens dans le livre publié en 1970. M. Stevens parle des perdants dans l'exploitation hôtelière et du fait que les opérations hôtelières de la société ferroviaire ne fonctionnent pas bien et ne rapportent pas de bénéfices.

Au comité, le ministre a soulevé le cas du Reine Elisabeth à Montréal. Un examen des chiffres révèle que cet hôtel a en effet un rendement d'environ 10 p. 100. L'hôtel Vancouver produit un revenu de 6.7 p. 100 du capital investi. Bien que ces établissements appartiennent à la société ferroviaire, ils ne sont pas en réalité des hôtels du Canadien National, mais des hôtels Hilton. Le Canadien National s'est rendu compte qu'il ne pouvait pas gérer des hôtels, du moins ces deux-là, et il en a confié la direction à la chaîne américaine. Les hôtels du chemin de fer sont rentables, mais à bien y songer, ils nous rapportent un maigre bénéfice de \$400,000 sur un investissement minimum de 43 millions de dollars de fonds publics.

Voyons quels sont ces hôtels. D'abord, il y a l'hôtel MacDonald, à Edmonton. C'est un hôtel immense, solide et de style impressionnant. Il ne manque pas de chambres, de salles pour les congrès et autres. Il y rapporté \$15,000 à la société en 1971. En 1972, les affaires ont été bonnes et le bénéfice a été de \$32,000. Une somme de 8.9 millions de dollars a été investie dans cet hôtel. Dans pareille situation, il incombe au gouvernement de dire à la société qu'elle ne réussit pas dans cette entreprise et qu'elle devrait y renoncer parce qu'elle n'a pas la compétence voulue. Pourtant, le gouvernement est disposé à proposer à la Chambre des crédits de 5.6 millions qui permettraient à la société ferroviaire d'accroître des activités dans le domaine de l'hôtellerie.

● (1620)

J'aimerais raconter à la Chambre une histoire d'horreur qui n'a d'égale que celle du *Bonaventure*. Vous vous souvenez de ce fameux porte-avions, monsieur l'Orateur. J'aimerais faire le récit de l'histoire d'horreur de l'hôtel Bessborough. Le Bessborough avait été construit pendant la dépression, en bonne brique dure, bien aménagé. Il est très bien fini à l'intérieur et est situé dans ce qui est probablement le plus beau site pour un hôtel ou tout édifice dans la ville de Saskatoon. Il se trouve entre les deux ponts et tous les terrains alentour lui appartiennent. Il est en plein centre des affaires de la ville. Il offre une vue magnifique. En 1971, l'hôtel a perdu \$400,000. En 1972, il a perdu un autre \$400,000. Puis, en 1972, nous avons dépensé \$214,000 pour le rénover.

Le CN a alors décidé de le vendre et s'est cherché un acheteur; un promoteur de la Saskatchewan s'est rendu à Montréal et est allé s'enquérir auprès des directeurs du chemin de fer du prix qu'ils voulaient pour leur hôtel. Il était prêt à payer un prix juste, même s'il était au courant de ses pertes. Ils lui ont dit: «Nous ne savons trop, faites-nous une offre». Il leur a fait une offre très basse, comme il l'a lui-même reconnu, 1.6 million de dollars. Ils se sont jetés dessus comme un gros poisson sur un petit parce qu'ils n'étaient pas informés. Ils avaient dépensé \$214,000 à rénover la place. Ils ne savaient pas qu'on peut faire de l'argent avec les hôtels à Saskatoon, même si la chaîne Sheridan a un hôtel tout juste de l'autre côté de la rue en face du Bessborough, un endroit très fréquenté où la boisson coule et où on fait une fortune. Le site de cet hôtel ne se compare même pas à celui du Bessborough.