

*CN et Air Canada*

**M. Harney:** ... la station Union, la gare Union, je vous en prie! Est-ce que le mot «station» est français? Une station du chemin de la croix, mais...

**Une voix:** Les gares...

**M. Harney:** ... les gares du CN, c'est encore mieux.

[Traduction]

Je reconnaissais mon erreur, monsieur l'Orateur. Il s'agit d'une entreprise majeure, qui s'étendra sur bien des années. Il importe que les députés se rendent compte que le CN est un associé important dans la société de construction qui doit réaliser cette entreprise. Il y a bien des questions à poser à son sujet. D'abord: le promoteur, dont le CN est un associé important, a-t-il tenu compte de l'ensemble du développement urbain de la ville de Toronto?

N'importe quelle ville doit tabler sur ses avantages naturels. La ville de Montréal s'enorgueillit d'avoir une montagne. A Toronto, nous évoquons le lac, et quand je dis: évoquer le lac, je suis sérieux car dans la plupart des secteurs de Toronto, on peut plus facilement évoquer que voir le lac. Les Torontois sont coupés de ce grand avantage naturel par des autoroutes, des chemins de fer, des entrepôts, des usines, des boulangeries et des entreprises commerciales de toutes sortes.

Le centre-ville pourrait acquérir une grande valeur sur le plan humain si seulement des familles pouvaient y vivre, et pas seulement les résidents, car Habitat à Montréal a ses locataires tout près du port, quoique les familles n'y soient pas nombreuses. Ce sont là autant de questions sérieuses qu'il faut se poser sur le genre d'urbanisme qu'on veut autoriser au cœur de Toronto. Et il en est d'autres qui s'imposent aussi pour déterminer si la ville de Toronto a vraiment besoin d'autant d'espace supplémentaire pour loger des bureaux. Il se trouve maintenant à Toronto que le prix de location de bureaux situés dans de vieux édifices est en train de décroître parce que l'excédent de bureaux neufs commence à se faire sentir. Les immeubles à bureaux sont très nombreux et il serait temps de se demander s'il est vraiment sage que le CN investisse encore de l'argent dans ce domaine.

● (2110)

Il faut également s'interroger sur le projet de situer le centre de transport même dans le Metro Centre. A l'heure actuelle, Toronto a la gare Union qui est assez jolie. C'est un édifice que les architectes de tout le continent considèrent comme l'un des meilleurs exemples d'architecture ferroviaire en Amérique du Nord. C'est un édifice splendide. Ils sont très peu nombreux au pays, même sur le continent, les immeubles qui offrent des locaux aussi vastes que ceux de la gare Union de Toronto. C'est un terminus ferroviaire superbe. Selon le projet du Metro Centre, il faudrait abandonner la gare Union comme station ferroviaire et construire un nouveau centre de transport qui serait, si je comprends bien, un peu plus au sud-ouest de la gare.

La ville de Toronto a aménagé un métro qui débouche directement dans la gare Union et c'est un agencement extrêmement utile puisque vous pouvez prendre le métro pour vous rendre à la gare ou à l'hôtel Royal York et prendre l'autobus pour aller jusqu'à l'aéroport. Monsieur l'Orateur, il faut se demander jusqu'à quel point il serait utile pour les Torontois de ne plus utiliser la gare Union comme terminus de transport et d'avoir à quitter le métro, les principales artères, pour se rendre au nouveau Centre qui sera sans doute extrêmement utile au CN mais pas du tout pour eux.

[M. Caouette (Témiscamingue).]

Il faut se poser beaucoup de questions de ce genre au sujet du projet d'investissement du CN dans le Metro Centre. Mais la dernière question que je veux poser est peut-être la plus importante. Je voudrais savoir où le CN ira puiser l'argent pour son projet de développement Metro Centre. J'ai parcouru les rapports annuels du Canadien National et j'ai essayé de trouver des renseignements sur sa politique d'investissement. Je n'y ai pas trouvé grand-chose. En examinant la liste des employés, on constate qu'ils ont du personnel à la division des investissements et que celle-ci comprend un président et un directeur général. J'ai examiné les rapports annuels, le plus récent étant celui de 1971, et j'ai trouvé des états relatifs à divers aspects du fonctionnement financier du Canadien National, mais je n'ai pas vu grand-chose sur sa politique d'investissement.

Je défie n'importe quel député de me dire qu'il a pu tirer du CN des renseignements détaillés sur sa politique d'investissement. En fait, on peut probablement tirer quelques renseignements, en regardant bien, de l'état de la page 44 du dernier rapport qui porte sur la caisse fiduciaire de retraite. On y donne un état financier au 31 décembre 1971 et on y trouve des détails très parcimonieux sur la structure de la politique d'investissement pour la caisse de retraite.

En gros, on nous donne le chiffre de 255 millions pour les hypothèques. C'est tout ce qu'on a. Si on essayait de présenter un état financier semblable pour une société privée, on se ferait traîner devant la commission des valeurs mobilières de la province où se trouve l'entreprise. Il ne s'agit pas d'un état financier, mais d'un conte de fée. Il n'est pas étonnant qu'il s'agisse d'un conte de fée parce que le Canadien National n'ose pas expliquer sa politique d'investissement en détail au peuple canadien, à cette Chambre, et aux travailleurs dont il utilise l'argent à des fins personnelles. S'il osait le faire, il n'y aurait peut-être pas de révolution, mais une série d'émeutes et de rébellions dans tous les centres du pays et on ne pourrait peut-être pas y mettre fin par une loi parce qu'elles seraient tout à fait justifiées.

Je termine par cette remarque, monsieur l'Orateur. Si le Canadien National est une société publique qui doit rendre compte au Parlement, nous devons, en notre qualité de députés, connaître en détail sa politique d'investissement et savoir quels en sont les objectifs. Nous devrions pouvoir en fixer l'orientation. Premièrement, il s'agit d'une société de la Couronne. Deuxièmement, c'est une grosse entreprise et quand je dis «grosse» les députés doivent se rendre compte que la caisse de retraite du CN gère actuellement 1.36 milliard de dollars ce qui n'est pas une bagatelle!

Monsieur l'Orateur, j'espère certes entendre ultérieurement le ministre des Finances (M. Turner) dont c'est dans un sens le bill et le ministre des Transports (M. Marchand). J'aimerais même entendre le secrétaire parlementaire du ministre des Transports au sujet des politiques d'investissement du CN et en particulier de son utilisation de l'argent qu'il a glané au fil des années auprès de ceux qui ont consacré leur vie à cette entreprise publique.

**M. Eldon M. Woolliams (Calgary-Nord):** Monsieur l'Orateur, je me réjouis des quelques applaudissements qui ont salué le début de mon intervention, car je ne crois pas que mon discours soit très palpitant. Ce soir je souhaite parler de ma ville natale, Calgary, et surtout de son aéroport. D'après moi et ses 450,000 habitants, Calgary est desservie le sud de l'Alberta, l'industrie d'extraction, celle de