

Saviez-vous que deux étages du Bessborough n'ont jamais été ouverts? Le tapis original s'y trouve encore, tout comme certains des meubles. Mais un nouvel hôtel peut ouvrir de l'autre côté de la rue et réaliser un profit pendant que l'hôtel exploité par le chemin de fer subit perte après perte. C'est parce que le chemin de fer ne peut pas gérer les hôtels de façon compétente. Il revient néanmoins demander à la Chambre des communes 5.6 millions pour investir dans d'autres bars et d'autres chambres à coucher. Je ne sais pas pourquoi parce que nous n'avons vraiment pas besoin de nous servir de l'argent des contribuables pour financer les grands hôtels que le chemin de fer insiste pour construire.

Ces hôtels ne sont pas faits pour les pauvres. Il y a environ une semaine, notre parti tenait un congrès à l'hôtel ici en bas, le Château Laurier. Je vous dirai que le service n'était pas aussi bon qu'il pourrait l'être, mais que les prix étaient salés. Cet hôtel n'est pas fait pour les voyageurs démunis. Pourtant, c'est dans ce genre d'hôtel que les deniers publics vont être investis et non pas dans les logements sociaux ou les choses nécessaires pour le travailleur moyen; on les consacrera à la construction d'hôtels qui entreront en concurrence avec des particuliers qui peuvent les rendre rentables et qui payent des impôts sur le revenu. Cette entreprise dirigée par nos chemins de fer nationaux n'arrive même pas à faire produire un cent aux fonds investis. C'est bien beau d'être propriétaire de Jasper Park Lodge. C'est bien beau pour les Canadiens. Mais est-ce que le commettant moyen peut visiter Jasper Park Lodge? Peut-il payer la note? Pas du tout. Pourtant, nous gagnons 2.5 p. 100 sur l'argent investi dans Jasper Park Lodge.

Je le répète, en parlant d'argent investi, les terrains où les chemins de fer ont bâti des hôtels ont une très grande valeur, mais dans les livres, ils sont toujours inscrits à leur valeur originale, à leur valeur au moment où ces terrains ont été donnés à Mackenzie, à Mann et au Grand-Tronc. Le terrain n'est pas évalué à sa juste valeur—il a une valeur historique—dans certains cas, \$10 ou \$15 l'acre. Si on vendait uniquement le terrain sur lequel se trouve l'hôtel Bessborough, on obtiendrait beaucoup plus que 1.6 million de dollars. Pourtant le chemin de fer n'évalue pas cette propriété à sa véritable valeur d'investissement. Lorsqu'il l'évalue à 43 millions de dollars, il obtient moins de 1 p. 100 de son argent, mais si on l'évaluait à sa valeur réelle, à la valeur de l'argent investi par les Canadiens, on obtiendrait encore moins, .1 p. 100. Pourtant, le chemin de fer vient nous demander 5.6 millions de dollars. Évidemment, ce n'est pas beaucoup pour le gouvernement actuel.

Le gouvernement actuel ne considère pas qu'il faille se soucier de 5 ou 6 millions de dollars. Il dit: si le chemin de fer veut plus d'argent pour une autre entreprise, il y a droit; accordons-lui cet argent. Ne posons pas de questions et ne lui demandons pas de rendre compte de son administration. Il ne s'agit pas de transporter du grain, des pommes de terre ou du blé. Il ne s'agit pas de transporter du pétrole mais plutôt de vaguer aux soins des privilégiés. C'est un service public inutile; bien que les hôtels soient nécessaires dans notre société organisée, ils peuvent être à la charge de l'investisseur privé. Est-il juste pour les Canadiens qu'on aille placer leur argent dans des actions à 4 p. 100 sans aucun dividende d'une compagnie ferroviaire nationale qui s'en sert pour se construire un autre hôtel, surtout quand on a vu dans le passé comment cette compagnie exploite ses biens?

Je vais laisser ce sujet de côté un instant et passer à la question de la tour, car elle est également comprise dans

Canadien National et Air Canada

cet amendement. Le Canadien Pacifique et le Canadien National sont copropriétaires de quelque 186 acres dans le centre-ville de Toronto. Les deux compagnies doivent entrer en association pour le développement de ce que l'on appelle le Métro Centre. Ce sera quelque chose de très bien. A un moment donné, le Canadien National s'est imaginé qu'il fallait construire une tour de communications pour que ce développement fût couronné de succès. Après avoir interrogé M. MacMillan en comité, je suis à peu près convaincu que la raison d'être de cette tour n'est pas tant d'attirer là des gens que de servir de locaux à la Société Radio-Canada. Ainsi, le Canadien National financerait indirectement Radio-Canada. La Société pose déjà assez de problèmes à la Chambre quand elle lui demande 300 millions de dollars par an sans que le Canadien National vienne s'immiser dans ses affaires.

Mais quoi qu'il en soit, nous avons là un projet qui, selon les estimations, devait coûter 29.5 millions de dollars. En tant qu'associé au projet, le Canadien Pacifique voulait avoir le détail des coûts de ce projet; il voulait avoir une idée précise des profits qui seraient réalisés. Pour ce faire, on a déjà fait les calculs à partir de 29.5 millions de dollars. On a découvert que le projet rapporterait 7 p. 100 s'il était amorti sur 25 ans ou peut-être même 12 p. 100 si, avec beaucoup de chance, les gens allaient monter dans la tour et y faire toutes sortes de choses, dont manger dans le restaurant tournant de 400 places. Encore là, ce n'est pas un restaurant pour les pauvres, les défavorisés, ceux qui voyagent par chemin de fer, et néanmoins la compagnie utilisera des fonds publics pour construire des restaurants tournants et cela nous amène à nous demander si la compagnie de chemin de fer est vraiment intéressée à fournir aux gens un moyen de transport ou si elle ne veut pas plutôt construire des tours dans le ciel pour sa propre édification.

● (1630)

Cette entreprise est censé rapporter 12 p. 100 sur le capital investi. Je me suis renseigné au comité, et l'on m'a confirmé que l'on ne tenait pas compte du coût du terrain. Le prix du terrain au cœur de la ville est bien entendu très élevé. On l'évalue au minimum à \$50 le pied carré, et il vaut probablement plus aujourd'hui étant donné les prix qu'ont atteint les terrains à Toronto. Mais même à \$50 le pied carré, il faudra, pour construire la tour, un terrain d'une valeur de sept millions de dollars; on ne doit donc pas calculer le rapport à partir d'un investissement de 29.5 millions mais de 35 millions de dollars environ.

Ensuite, la société a évidemment estimé le coût de la construction selon les prix en cours en 1970, mais elle a estimé le prix que devront payer les gens pour se rendre au sommet de la tour—\$3 à tout coup—en vertu des tarifs en vigueur en 1973. J'estime que le coût de la construction de cette tour à Toronto, y compris la valeur du terrain, se chiffrera probablement à un peu plus de 45 millions de dollars. On nous demande donc d'utiliser le maigre capital social des Canadiens pour construire une tour, alors que l'un des partenaires de cette entreprise immobilière, le Canadien Pacifique, a déclaré à l'égard de ce projet: «pas question». Pas question parce que la tour représente une folie sur le plan économique. Évidemment, je suis persuadé que la tour sera magnifique, et j'aurai peut-être assez d'argent un jour pour y inviter ma femme à dîner. Mais en réalité, monsieur, il y a d'autres domaines où l'on pourrait utiliser le capital social. Il y a le problème du logement. Il nous faut plus de terrains viabilisés. Il y a le problème du transport. Il nous faut plus de wagons couverts et il faudrait rationaliser notre système de transport.