

Canadien National et Air Canada

prendrions en échange le risque que certains journalistes du moins abusent totalement de ce privilège.

J'aimerais parler un moment de la pratique qui a eu cours ces dernières années, et qui s'appelle le journalisme enquêteur, où nous voyons en effet le journaliste agir comme un procureur public. Le défendeur semble être cet individu qui est cuisiné ou qui est interviewé, et c'est apparemment le grand public qui est le juge. Cela constitue quelque chose qui se rapproche beaucoup d'un tribunal irrégulier. Cette tendance vers le journalisme enquêteur se poursuivra-t-elle, ou les frais extrêmement élevés, pour les journaux en particulier, qu'entraîne cette pratique se révéleront-ils profitables envisagés sous l'angle des intérêts des propriétaires de journaux, je ne le sais pas, mais il est à espérer qu'au cours des années à venir les journalistes et les propriétaires en viendront à reconnaître que le système hautement raffiné de la loi et des tribunaux, composés de la poursuite, de la défense et du juge, ne peut-être remplacé par un spectacle solo marginal.

M. Peters: Cela n'a pas été vrai aux États-Unis.

M. Baker: Quant à l'observation du député à propos des États-Unis...

M. l'Orateur: A l'ordre. Je suis vraiment désolé d'avoir à interrompre le député qui a la parole, mais l'heure allouée à l'étude des mesures d'initiative parlementaire est maintenant expirée.

(La séance est suspendue à 6 heures.)

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 8 heures.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA ET AIR CANADA

PRESTATION DE FONDS POUR CERTAINES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT ET LA GARANTIE DE VALEURS ET DE DÉBENTURES

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Turner (Ottawa-Carleton): Que le bill C-164, tendant à autoriser la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada depuis le 1^{er} janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

[M. Blaker.]

M. Keith Taylor (Churchill): Monsieur l'Orateur, je voudrais faire quelques observations ce soir au sujet du tarif du Canadien National pour la ligne qui mène à Churchill. Mes commentaires avaient porté cet après-midi sur certains taux, mais un autre élément qui joue contre un plus grand usage des installations de Churchill est la mesure prise récemment par le CN d'établir le tarif en fonction du volume plutôt qu'en fonction du poids. Cette méthode de calculer le tarif-marchandises a eu comme effet de doubler et même tripler, dans bien des cas, les taux qu'exigerait normalement le CN. Quiconque s'y connaît en tarif-marchandises sait bien qu'un tarif établi selon le cubage rend pratiquement impossible l'expédition d'articles volumineux. Les bateaux, par exemple, qui jouent un rôle vital dans l'industrie touristique que nous tentons de promouvoir dans le Nord, sont volumineux et le tarif est presque prohibitif.

Nous avons eu de nombreuses discussions avec le CN à ce sujet et, bien entendu, on nous répond toujours qu'aux termes de la loi qui le régit, il est absolument indispensable de prélever et de percevoir un droit de ce genre. Aucun dirigeant local ne nous laisse espérer que le tarif sera modifié. Il est assurément dans l'intérêt vital de quiconque s'intéresse à l'industrie touristique du Nord du Manitoba de faire modifier ce tarif qui, je le répète, est presque prohibitif.

Comme je le mentionnais tantôt, monsieur l'Orateur, le CN est le seul moyen de transport pour se rendre au port de Churchill. Si nous voulons aménager cette localité, et j'espère qu'il en sera ainsi, il est absolument indispensable que le CN adopte un tarif, une attitude et des politiques qui favoriseront cet essor. Toutes les marchandises à destination ou en provenance de l'Ouest canadien qui sont acheminées par les ports doivent emprunter le CN. Jusqu'ici, dans nombre de cas, seuls ces tarifs ont rendu presque impossible l'utilisation du port de Churchill pour l'expédition de marchandises à destination et en provenance du reste du Canada et surtout de l'Ouest canadien.

Je voudrais citer certains des taux contenus dans le rapport du comité des tarifs de transport publié par Norman Regional Development Inc. en décembre 1972. Il s'agit d'un organisme manitobain créé pour étudier les taux de transport de marchandises, notamment dans le nord du Manitoba et, naturellement, au port de Churchill. Le tarif de transport de marchandises pour expédition de Churchill à Regina est de \$126 la tonne pour un trajet de 844 milles. De Montréal à Regina, le tarif-marchandises est de \$82.20 la tonne pour une distance de 1,711 milles. Le CN exige donc \$43.80 de plus pour 867 milles de moins. Pour la machinerie, de Churchill à Regina, le tarif est de \$56.80 la tonne pour 844 milles; de Montréal à Regina, il est de \$96.80 la tonne pour 1,711 milles. Dans ce cas-ci, la différence est de \$40 en faveur de Churchill. Au tarif par mille imposé à Montréal, le prix pour Churchill pourrait s'élever à \$47.75, ce qui représenterait une nouvelle épargne de \$9.05. Permettez-moi de mentionner le tarif explicable aux automobiles envoyées de Churchill à Winnipeg. Le tarif est de \$144 les 2,000 livres pour 978 milles. De Montréal, le tarif est de \$67.80 les 2,000 livres pour 1,354 milles. Ainsi, le Canadien National fixe à Churchill un tarif supérieur de \$76.20 pour 376 milles de moins.