

particulièrement vrai si l'on pense en termes de paiement pour un nombre limité de boisseaux de blé. Les avantages que nous trouvons à aider les petits producteurs, à faire des paiements même lorsqu'il n'y a pas de récolte, et à diversifier les cultures plutôt qu'à encourager celle du blé, vont tous dans la même direction.

Les réponses à un questionnaire sur les paiements adressé à 171,625 détenteurs de carnets de permis de la Commission canadienne du blé ont été décisives. Jusqu'ici 36.6 p. 100 des producteurs ont renvoyé les questionnaires remplis. Environ 87.1 p. 100 étaient en faveur de versements d'après la superficie; 1.3 p. 100 en partie en faveur du paiement d'après la superficie et en partie d'après le nombre de boisseaux; 10.3 p. 100 préféreraient que les paiements soient effectués selon le nombre de boisseaux par l'intermédiaire des syndicats du blé de la Commission canadienne du blé et 1.3 p. 100 ont renvoyé le questionnaire sans indiquer de choix. Cela montre assurément que les céréaliers de l'Ouest préfèrent recevoir les paiements des caisses de blé à double prix.

En terminant, il y a lieu de signaler que le gouvernement a assumé sa responsabilité en décidant que les fonds servant à effectuer ces paiements proviendront encore de la trésorerie, même si une proportion importante de ces fonds constituent clairement une subvention à la consommation en maintenant le prix du pain au lieu de lui laisser refléter les prix mondiaux du blé. D'autre part, le prix de \$3 pour le blé est encore plus élevé que le prix mondial et, par conséquent, les producteurs en général ne se plaignent pas, comme ils l'ont clairement fait voir dans leurs réponses au questionnaire.

On a du mal à suivre la thèse du député, selon laquelle les producteurs de blé ont perdu 30 millions de dollars d'après ce que paient les minotiers et les prix internationaux. L'année dernière, nous avons payé plus de 57 millions de dollars aux céréaliculteurs de l'Ouest sous forme de paiements à l'acre. Au moins 80 p. 100 de tous les céréaliculteurs de l'Ouest cultivent du blé, de sorte que sur cette base les producteurs de blé ont reçu 45.6 millions de dollars sur le total de 57 millions versés.

LES GRAINS—LE BLÉ—L'ÉCART ENTRE LES PRIX DES WAGONS-TRÉMIES AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS

M. Jack Murta (Lisgar): Monsieur l'Orateur, je voudrais consacrer quelques minutes à exposer le souci que me cause une question que j'ai posée il y a quelque temps, et une lettre adressée au ministre chargé de la Commission du blé en août dernier. Je demandais alors au ministre des renseignements sur l'achat de wagons-trémies pour le transport des céréales canadiennes. Je lui adressais des critiques, estimant que le gouvernement avait payé ces wagons anormalement cher. Le ministre, dans sa réponse, m'a dit qu'il y avait eu soumissions équitables, et ainsi de suite, pour ce contrat. Je ne critique pas l'achat des wagons, car je crois généralement admis, tout au moins dans l'Ouest, que cette initiative était bonne, mais bien des conditions de cet achat. A mon avis, la question intéresse non seulement les gens de l'Ouest mais tous les Canadiens.

J'ai été poussé à poser ma question parce que le Burlington Northern Railway aux États-Unis avait aussi acheté des wagons-trémies pour le transport des céréales et qu'ils se sont procurés 1,000 wagons-trémies géants au coût de 18 millions de dollars. D'après les renseignements que je possède, il s'agissait de wagons de 100 tonnes, d'une capacité de 3,300 boisseaux chacun, qui seront mis en

Ajournement

service d'ici à l'été. Ces wagons sont à peu près de même dimension et de même capacité que ceux que le gouvernement canadien a achetés pour le chemin de fer. La différence, je pense, c'est que le gouvernement fédéral a payé quelque 12 millions de dollars de trop aux sociétés qui ont construit les wagons. C'est l'écart qui existe entre les chiffres canadiens et américains.

Je veux ce soir demander au ministre responsable de la Commission du blé de nous indiquer la raison de l'excédent. J'ai certaines questions auxquelles il y aurait lieu de répondre à propos de la vente de ces wagons-trémies. Tout d'abord, y a-t-il eu une entente finale entre le gouvernement et les chemins de fer quant à l'usage exclusif du wagon? Deuxièmement, quel accord a-t-on conclu pour l'entretien et la réparation des wagons? Qui va en payer la note, le gouvernement fédéral ou les chemins de fer? Troisièmement, quel remboursement demandent les chemins de fer pour l'emploi?

Puisque la moitié des lignes de l'Ouest ne pourront servir à ces wagons parce qu'ils sont trop gros, il me semble que les Canadiens, surtout les cultivateurs de l'Ouest, devraient savoir comment les céréales se rendront aux grandes lignes de sorte que les wagons-trémies puissent servir. Les sociétés ferroviaires achèteront-elles les wagons du gouvernement ou celui-ci continuera-t-il d'en être propriétaire? Le ministre a justifié son action en disant que l'écart est comblé en partie par la taxe de vente fédérale et le transport vers l'Ouest. Mes sources de renseignements chez les marchands de grains me disent que les sociétés qui traitent avec le gouvernement fédéral sont exemptées de la taxe de vente fédérale. Ça, ce serait retirer de l'argent d'une poche pour la mettre dans l'autre.

Voilà donc certaines choses qui me préoccupent, monsieur l'Orateur. A mon avis, un écart de 12 millions de dollars, c'est énorme. Quand j'ai posé la question à la Chambre, le ministre chargé de la Commission du blé a dit qu'apparemment des coussinets à billes supplémentaires ou d'autres petites pièces avaient été nécessaires et que cela expliquait, en partie, l'écart de prix. A mon avis, c'est se moquer du monde.

• (2220)

Le ministre chargé de la Commission du blé a toujours été très cachottier et peu enclin à renseigner les Canadiens. J'espère vraiment que ce soir nous aurons droit à quelques précisions au sujet du contrat et apprendrons exactement pourquoi cette différence de prix entre les wagons utilisés au Canada et ceux qu'on utilise aux États-Unis, de façon à vider cette question et permettre au contribuable canadien de savoir exactement où vont ses impôts.

M. J.-Roland Comtois (secrétaire parlementaire du ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, le ministre chargé de la Commission canadienne du blé (M. Lang) a signalé au député de Lisgar (M. Murta) qu'il existe une différence assez considérable dans la construction et la composition des wagons-trémies en question.

Le Burlington Northern, le chemin de fer américain en question, a acheté 1,000 wagons-trémies au coût de \$18,000 chacun. On devrait comparer cette somme au prix net canadien qui est de \$20,100, une fois soustraits la taxe de vente fédérale et le coût des services de consultation et d'inspection. Les wagons canadiens, toutefois, possèdent d'autres particularités que n'a pas le matériel américain. Ces particularités, qui ajoutent au coût canadien, produiront des profits d'exploitation à long terme. On est moins