

RÉPONSES AUX QUESTIONS

(Les réponses qui suivent, remises au greffier de la Chambre, sont imprimées dans le compte rendu officiel des *Débats* en conformité de l'article 39 du Règlement.)

COÛT DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Question n° 48—M. Regier:

1. Jusqu'à ce jour, quelle somme globale a-t-on dépensée pour les travaux d'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent?

2. Sur ce montant, quelle somme ont versée a) le Canada, b) les États-Unis?

3. Quelle partie de ses frais le Canada a-t-il affectée aux aménagements hydro-électriques réalisés conjointement?

4. Quelle partie de leurs frais les États-Unis ont-ils affectée aux aménagements hydro-électriques réalisés conjointement?

5. Dans combien de temps prévoyait-on que les péages rembourseraient les dépenses en immobilisations?

6. Les prévisions énoncées à la cinquième question se sont-elles jusqu'ici réalisées? Sinon, pour quelle raison et quelles sont, à cet égard, les données statistiques d'exploitation jusqu'à maintenant?

Réponse de l'hon. Léon Balcer (ministre des Transports):

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent nous fait savoir ce qui suit:
(Nota: L'Administration de la voie maritime

du Saint-Laurent ne peut fournir les renseignements demandés qu'à l'égard de la partie des ouvrages de navigation qui se trouvent au Canada. Les aménagements hydro-électriques ont été réalisés par le gouvernement de l'Ontario. En conséquence, les réponses qui sont fournies n'ont trait qu'à la partie des installations de navigation établies par le Canada.)

1. Jusqu'au 31 décembre 1959, \$310,650,000 avaient été dépensés à l'égard des travaux d'aménagement.

2. a) \$310,650,000.

b) C'est là une question qui relève directement des autorités américaines.

3. Voir «Nota» ci-dessus.

4. Cette question relève directement des autorités américaines.

5. Cinquante ans.

6. Même si, jusqu'ici, le trafic a été moindre que l'avait prévu la commission des péages, il ne sera possible de tirer des conclusions qu'après les cinq premières années d'exploitation, qui sont considérées comme la période de mise en valeur. Une étude complète et une révision du régime des péages seront effectuées en 1964.

Les données statistiques d'exploitation jusqu'à maintenant sont les suivantes:

PARTIE ALLANT DE MONTRÉAL AU LAC ONTARIO

	Vers le lac Ontario	Vers Montréal	Total
Nombre de transits, 1960.....	3,428	3,413	6,841
Nombre de transits, 1959.....	4,068	4,074	8,142
Nombre de transits, 1958.....	5,647	5,598	11,245
Tonnes de cargaison 1960.....	8,775,176	11,503,830	20,279,006
Tonnes de cargaison 1959.....	10,950,000	9,640,000	20,590,000
Tonnes de cargaison 1958.....	4,670,000	7,092,000	11,762,000

PARTIE DU CANAL WELLAND

	Vers le lac Ontario	Vers Montréal	Total
Nombre de transits, 1960.....	3,738	3,634	7,372
Nombre de transits, 1959.....	4,128	4,052	8,180
Nombre de transits, 1958.....	4,405	4,331	8,736
Tonnes de cargaison 1960.....	8,304,585	20,511,857	28,816,442
Tonnes de cargaison 1959.....	9,660,000	17,870,000	27,530,000
Tonnes de cargaison 1958.....	5,005,000	16,269,000	21,274,000

MACHINES À TRAVAILLER LE BOIS, IMPORTÉES DU ROYAUME-UNI, DES ÉTATS-UNIS ET DE L'ALLEMAGNE DE L'OUEST

Question n° 54—M. Boulanger:

Au cours des années 1959 et 1960, à l'égard de chacun des trois pays ci-après: les États-Unis,

le Royaume-Uni et l'Allemagne occidentale, a) combien de machines à travailler le bois a-t-on importées, b) quelles catégories de ces machines a-t-on importées, c) quelles sont la valeur et la quantité de chaque catégorie de telles machines?