

Nombre de réclamations réglées avant 1961: 18, soit un montant de \$575,253.38, réglé avec une somme de \$415,725.32.

Nombre de réclamations encore non réglées: 8, soit un montant de \$6,922,804.65. On a fait des offres pour 3 d'entre elles et le Conseil du Trésor est à étudier les 5 autres.

Nombre de réclamations devant les tribunaux: 1 au montant de \$107,000.86.

Nombre de réclamations rejetées: 2, s'élevant à un montant de \$4,337.02.

Le sénateur REID: Comment expliquez-vous que la part des États-Unis est de 29 p. 100 du coût?

M. RANKIN: C'est leur part des recettes, monsieur. Ils ont deux écluses, vous savez. Ils ont construit l'écluse Snell et l'écluse Eisenhower. Ils ont amélioré les voies d'accès à ces écluses. Ces voies couvrent une distance de 10 à 12 milles du côté américain de la voie maritime; ce sont les Américains qui avaient la responsabilité d'aménager ces voies et ils ont dépensé entre 120 et 130 millions de dollars à cette fin. D'après les calculs du Comité international des péages, il a été entendu que, compte tenu des dépenses du Canada et des États-Unis, la répartition équitable des recettes devait se faire sur une base de 71-29.

Le sénateur McGRAND: Quel pourcentage du tonnage était américain et canadien respectivement?

M. RANKIN: Je ne suis pas sûr d'avoir ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Je suppose qu'un pourcentage élevé du tonnage est étranger, n'est-ce pas?

M. RANKIN: Oh non, je dirais, sans avoir les chiffres ici, que le plus gros du tonnage est canadien. N'est-ce pas, monsieur Malcolm?

M. MALCOLM: Pour le blé particulièrement.

M. RANKIN: Et, si on transporte du minerai de fer, ce qui n'a pas été fait depuis une couple d'années, le plus gros du tonnage est certainement canadien. D'après les nouvelles que j'ai lues au cours de ces dernières semaines, tout indique que les compagnies américaines d'expédition qui avaient perdu de l'enthousiasme à l'égard de la voie maritime, après l'expérience malheureuse de l'année 1959, commencent maintenant à la considérer d'après leur expérience de 1960-1961, qui a été très bonne, et sont plus en faveur de s'en servir. Je prévois que la circulation des vaisseaux américains sur la voie maritime augmentera.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que les cargos qui circulent sur la voie maritime viennent des ports canadiens ou américains en général?

M. RANKIN: Il y a, monsieur le sénateur, des cargaisons considérables de céréales en provenance de Duluth à destination de Baie Comeau. Je crois que Duluth est un des ports américains d'où probablement partent la plus forte partie des cargaisons en vrac. Quant aux cargaisons mixtes, vous savez tous que, lorsqu'on a voulu faire accepter aux Canadiens le projet de la voie maritime, on a établi, je crois, que le but principal de cette voie était le transport des céréales jusqu'à la mer, celui du minerai de fer à l'intérieur du pays, l'aménagement des forces hydrauliques et la défense nationale. Peut-être que la déclaration suivante émanant de notre division de la circulation vous aidera à mieux comprendre.

Si on considère le point de départ et la destination des cargaisons transportées sur la voie maritime du Saint-Laurent, on remarque les faits suivants:

38.6 p. 100 du transport s'est fait entre deux ports canadiens. Un autre 29.2 s'est fait entre des ports canadiens et des ports américains; 37.7 était composé de cargaisons de l'étranger venant au Canada et aux