

sécurité a cédé, ce qui a empêché la machinerie d'être surchargée: c'est le but de ce genre d'installation.

(x) On a constaté que toutes les portes busquées coulaient légèrement par de minuscules ouvertures aux joints soudés, tant près des tourillons que des appuis de portes busquées, et aux joints du bas, près des tourillons. On a dû faire du martelage, de la soudure et (ou) du calfeutrage pour étanchéifier les joints.

(xi) On a dû ajouter à la torsion des boulons à haute tension à certains joints de toutes les portes busquées.

(xii) On a dû faire des retouches au nettoyage et à la peinture des portes busquées de toutes les écluses en cause.

5. Oui.

6. Tous les changements ont été faits à l'exception d'un peu de soudure et de quelques retouches à la peinture des portes busquées à l'écluse de Saint-Lambert et à l'écluse inférieure de Beauharnois. Les changements ont été commandés peu de temps après les dates des essais.

LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT—CONTRAT DE PLAQUES DE REVÊTEMENT, ETC.

Question n° 94—M. Argue:

1. Quel est le nom de l'entrepreneur qui a fourni les plaques de revêtement, les feuillures et les poutrelles des portes busquées et des vannes-secteurs de la voie maritime du Saint-Laurent?

2. Quel prix l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a-t-elle accepté de payer à l'égard de ce contrat?

3. A-t-on modifié le contrat quant à la qualité de l'acier?

4. Dans le cas de l'affirmative, a) quel était le nom de l'agent ou de la société qui a demandé cette modification, b) à quelle date a-t-on fait cette demande, c) à quelle date l'Administration a-t-elle accepté de modifier le contrat, d) quels sont les noms et les attributions des fonctionnaires de l'Administration qui ont accepté cette modification, e) pour quelle raison a-t-on accepté cette modification, f) en quoi consistait-elle?

5. Quelle était la qualité de l'acier ordinaire accepté et quelle était sa teneur en cuivre?

6. Quelle était, dans le devis descriptif primitif, la qualité de l'acier et sa teneur en cuivre a) pour les plaques de revêtement, b) pour les portes busquées de la partie inférieure, et quelle était la qualité de l'acier accepté en définitive?

7. Quelle différence y avait-il, pour ce qui est de ce contrat, entre la valeur de l'acier stipulée dans le devis descriptif primitif et celle de l'acier qui a été acceptée par l'Administration?

8. A-t-on diminué le prix du contrat primitif accepté pour donner suite aux modifications apportées à l'égard de l'acier?

9. Dans le cas de l'affirmative, quel était le montant du contrat modifié, à quelle date devait-on acquitter cette somme et quelle somme a-t-on effectivement versée?

Réponse de l'hon. George H. Hees (ministre des Transports):

L'Administration de la voie maritime nous informe de ce qui suit:

1. Portes busquées: *Canadian Vickers Limited*; vannes-secteurs: *Dominion Bridge Company Limited*.

2. Portes busquées: \$4,269,825 (estimation); vannes-secteurs: \$2,589,477 (estimation).

3. Portes busquées et vannes-secteurs: oui, dans une faible mesure et de façon que la force et la durabilité des portes n'en soient pas affectées.

4. Portes busquées: a) *Canadian Vickers Limited*; b) le 23 novembre 1956, le 18 décembre 1956, le 27 décembre 1956, le 15 janvier 1957, le 13 février 1957, le 13 juin 1957, le 2 août 1957; c) le 26 novembre 1956, le 21 décembre 1956, le 28 décembre 1956, le 23 janvier 1957, le 14 février 1957, le 14 juin 1957, le 7 août 1957; d) M. A. G. Murphy, ingénieur en chef; e) afin d'accélérer la fabrication par l'utilisation des matériaux disponibles; f) (i) Environ 8 p. 100 de l'acier de charpente ont été acceptés avec une teneur en cuivre de 0.20 p. 100 ou plus, ce qui est la norme stipulée d'habitude à l'égard de l'acier renfermant du cuivre, au lieu du minimum stipulé de 0.25 p. 100. La réduction n'aura aucun effet important sur les propriétés anti-rouille, et nul effet sur la force; (ii) Les fers d'angle d'étanchéité des portes, exigeant un minimum de soudure, sont en acier ASTM A 7 au lieu d'être en acier ASTM A373-55T. Dans ce dernier, la teneur en carbone est strictement contrôlée afin d'améliorer la qualité de la soudure; (iii) Cales de support des guides d'assemblage à onglet, ne requérant aucune soudure, sont d'acier doux au lieu d'acier ASTM A373-55T; (iv) Quelques petits fers d'angle pour les supports des passerelles sont en acier doux au lieu d'en acier ASTM A373-55T; (v) Fiches à broche, chevilles de traverse et chevilles de tiges à œil, faites de tiges d'acier ASTM A322-52, classe 3140, laminées à chaud au lieu d'acier forgé ASTM A237-55, catégorie A, classe AISI 3140. Les deux étaient également convenables; (vi) On a approuvé l'acier AISI 4140 au lieu de l'acier AISI 3140 pour les boulons et les tiges filetées servant à fixer les pièces de bois aux portes et aux enclaves.

Vannes-secteurs: a) *Dominion Bridge Company Limited*; b) le 12 novembre 1956; c) le 21 novembre 1956; d) M. A. G. Murphy, ingénieur en chef; e) afin d'accélérer la fabrication par l'utilisation des matériaux disponibles; f) (i) Environ 2½ p. 100 de l'acier de charpente ont été acceptés avec une teneur en cuivre variant de 0.21 à 0.23 p. 100, au lieu du minimum stipulé de 0.25 p. 100; (ii) Des boulons d'acier SPS 245 d'une force minimum de 70,000 livres au pouce carré après normalisation, ont