

## 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.)

### IMPORTATION DE PETITES AUTOMOBILES—RÉSOLUTION DU CONSEIL DE WINDSOR

#### Question n° 266—L'hon. M. Martin:

1. Le gouvernement a-t-il reçu du conseil municipal de Windsor une résolution portant sur les dangers de l'importation d'un plus grand nombre de petites automobiles de fabrication américaine et précisant que la production canadienne des pièces d'automobile ne cesse de diminuer?

2. Dans le cas de l'affirmative, le gouvernement étudiera-t-il le problème de l'industrie de l'automobile aux fins de prévenir le chômage?

#### Réponse du très hon. J. G. Diefenbaker (premier ministre):

1. Oui. Une résolution, adoptée à une réunion du conseil municipal de Windsor, le 9 mars, a été transmise au premier ministre le 13 mars 1959.

2. Le 18 mars 1959, le premier ministre a fait rapport à la Chambre de ses entretiens avec les présidents de la *Ford Motor Company of Canada*, de la *Chrysler Company of Canada* et de la *General Motors Corporation*. Ces entretiens avaient pour objet d'étudier la fabrication de petites automobiles au Canada. M. Diefenbaker a dit que toute déclaration ultérieure à ce propos devrait émaner des compagnies elles-mêmes.

### DURÉE DE L'ÉCLUSAGE, VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

#### Question n° 404—M. Argue:

1. La durée actuelle de l'éclusage à chaque écluse construite par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent est-elle la même que la durée prévue par le procédé régularisé et mis au point?

2. Sinon, quelle est la variation à chaque écluse?

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

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent nous communique les renseignements suivants:

1. Non.

2. *Écluses de Saint-Lambert, de Côte-St-Catherine et de Beauharnois.*

*Durée de remplissage et de vidage:* Le temps requis pour remplir ou vider une écluse est déterminé principalement par deux facteurs: (1) le volume d'eau à faire entrer ou sortir. Ce volume est en proportion directe de la hauteur de chute, et varie d'une écluse à l'autre; (2) la vitesse moyenne d'écoulement

d'eau, à l'entrée ou à la sortie de l'écluse. Le débit est réglé par le degré d'ouverture des vannes Taintor.

Le remplissage d'une écluse s'accompagne toujours d'une poussée longitudinale, accompagnée de courants transversaux qui agissent sur le navire à divers degrés, selon les dimensions et la forme de la coque du navire, et selon la vitesse du remplissage. Les écluses de la voie maritime et leurs appareils hydrauliques ont été conçus pour contenir ces forces dans des limites raisonnables.

La façon dont une écluse fonctionne est conditionnée aussi par l'excès de remplissage et de vidage, qui est en proportion directe du rythme de remplissage ou de vidage, et qui aboutit à la formation d'une charge d'eau en sens inverse, dont la pression tend à ouvrir les portes supérieures ou inférieures de l'écluse. Pour éviter de trop forcer le mécanisme de commande, l'éclusier commence normalement à ouvrir les portes au moment où la charge d'eau commence à agir. Cette méthode a été adoptée aux écluses américaines et aux écluses du canal Welland.

Avant le 25 avril, date où la voie maritime a été ouverte à la navigation, tous les aménagements d'écluses, y compris les portes busquées, les vannes Taintor et leurs mécanismes de commande ont fait l'objet d'épreuves mécaniques, électriques et hydrauliques pour assurer qu'elles puissent soutenir les charges maximums pour lesquelles elles sont conçues. Les charges d'essai employées pour les mécanismes de commande étaient notablement plus fortes que les charges qu'ils auront à soutenir en cours de fonctionnement normal. Les épreuves ont été effectuées par des ingénieurs pleinement qualifiés, sous la surveillance directe de l'ingénieur en construction, de l'ingénieur hydraulicien adjoint ou de l'ingénieur en électricité et en mécanique, bien qu'on ait constaté certaines déficiences à l'occasion des essais, ces déficiences étaient légères et ont pu être corrigées sans difficulté.

Naturellement, il a été impossible de se livrer à des essais complets de fonctionnement normal, avec navires dans les écluses, ni de donner une formation complète aux éclusiers avant l'ouverture de la voie maritime à la navigation. On a décidé, par conséquent, de restreindre le rythme de remplissage et de vidage en attendant que ces conditions soient remplies, afin de réduire à des proportions insignifiantes la force des vagues dans les écluses et la pression des charges d'eau sur les portes. A cette fin, on a limité l'ouverture des vannes Taintor à environ la moitié de leur maximum, ce qui a eu pour résultat, aux niveaux d'eau ordinaire, de