

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.)

LE PONT SURÉLEVÉ DE CORNWALL—
ORDONNANCES DES TRAVAUX, ETC.

Question n° 379—M. Argue:

1. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a-t-elle émis des ordonnances de travaux relativement au contrat principal de construction de l'infrastructure du pont surélevé de Cornwall (Ont.) dans le chenal sud?

2. Dans le cas de l'affirmative, quel a été le nombre et la date de chaque ordonnance, quel est le nom du fonctionnaire qui a autorisé et signé chacune et quels en étaient le montant et la teneur?

3. Après la signature du contrat, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a-t-elle accepté que soit modifié le montant de la soumission relative à la construction de l'infrastructure?

4. Dans le cas de l'affirmative, quelle a été la date de chaque modification, quel est le nom du fonctionnaire qui l'a autorisée, pour quelle raison a-t-elle été effectuée et quelle somme représentait-elle?

5. Quel est le nombre des ordonnances émises pour des travaux de réparation à l'infrastructure du pont surélevé de Cornwall, quelle est la date de chaque ordonnance, quel en est le montant, quel est le nom du fonctionnaire qui l'a signée et quel était l'objet de chacune?

6. Au 1^{er} avril 1960, quel est le coût global de ces travaux de réparation?

7. Au 1^{er} avril 1960, quel est le montant global impayé quant à ce contrat relatif à l'infrastructure et quels sont les montants impayés à l'égard a) du contrat principal, b) des travaux supplémentaires exigés relativement au contrat principal; c) des travaux de réparation, et pour quelle raison n'a-t-on pas effectué ces paiements à l'égard de chaque catégorie?

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

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent nous informe de ce qui suit:

1. Oui.

2. Cinq. Voici les détails:

Ordonnance n° 1, du 29 décembre 1956, prévoyant la substitution de pilotis de caisson "Franki" d'une capacité de 75 tonnes, au coût de \$15 le pied, aux pilotis coulés sur place de 50 tonnes spécifiés au contrat, au coût de \$10 le pied linéaire. Le nombre de pieds ayant été réduit de 7,000 à 4,667, il n'y a pas eu de changement dans le coût global.

Ordonnance n° 2, du 18 août 1958, prévoyant la fourniture et l'installation d'étais rigides entre l'arbre d'amont et l'arbre d'aval de chacun des piliers principaux, en vue d'assurer leur stabilité au cours de l'hiver 1957-1958, en attendant l'effet stabilisant

qu'ajoutera par la suite le poids de la structure d'acier et de l'étais de base. Valeur, selon le prix coûtant majoré de 10 p. 100: \$5,435.28.

Ordonnance n° 3, du 12 novembre 1958, prévoyant l'enlèvement des chevalets endommagés au point d'être irréparables au cours de l'hiver de 1957-1958, après avoir été laissés en place pour permettre l'exécution de réparations aux piliers principaux. Valeur selon le coût majoré de 10 p. 100: \$47,140.28.

Ordonnance n° 4, du 5 mars 1959, prévoyant le refinissage des surfaces portantes des piliers d'approche n°s 1, 2, 3, 5, 7, 10 et 20, par suite de changements apportés aux niveaux spécifiés et du déplacement des boulons d'ancrage des piliers d'approche n°s 1, 3, 4, 16, 21, 23 et 24, en conformité de modifications apportées aux plans prévus par le contrat. Valeur selon le coût majoré de 10 p. 100: \$10,649.22.

Ordonnance n° 5, du 1^{er} avril 1959, prévoyant un changement de détail au sommet de la culée nord. Valeur \$3,239.50. Toutes les ordonnances de travaux ont été autorisées par l'Administration et signées par l'ingénieur en chef et le président, conformément aux dispositions du contrat.

3. Oui, voir l'ordonnance n° 1, mentionnée à la réponse n° 2.

4. Voir la réponse n° 2.

5. Une, l'ordonnance n° 3, mentionnée à la réponse n° 2. (Il y aura une autre ordonnance officielle visant des travaux de réparation aux piliers principaux).

6. Montant estimatif de \$335,402.20 (travaux à exécuter par l'entrepreneur, \$228,218.81; par l'Administration, \$107,183.39).

7. \$190,488.80 (chiffre estimatif); (retardé en attendant le résultat de négociations sur les quantités finales et les travaux supplémentaires)

a) Paiement en trop, \$2,953.95;

b) \$12,364.22 (ordonnance de travaux n° 4: \$10,649.22; ordonnance de travaux n° 5: \$1,715.00);

c) \$181,078.53 (chiffre estimatif).

L'AÉROPORT DE GRAHAM—DÉPENSES ET
ATTERRISSAGES

Question n° 410—M. Benidickson:

1. Durant chacune des années 1957-1958, 1958-1959, 1959-1960, quelles sommes a-t-on dépensées à l'aéroport de Graham aux titres suivants: a) frais de premier établissement, b) exploitation et entretien?

2. Durant chacune des années susmentionnées, quel a été le nombre d'atterrissages à cet aéroport?

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