

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.)

LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT—ESSAIS DE FONCTIONNEMENT

Question n° 87—M. Argue:

1. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a-t-elle effectué des essais ou des séries d'essais dans le cas de chaque écluse de la voie maritime et à l'égard des portes à secteur, des portes busquées et du mécanisme auxiliaire, lorsqu'elles étaient en état de fonctionnement?

2. Dans le cas de l'affirmative, à quelles dates et à quels endroits ont eu lieu ces essais à chaque écluse? Quels fonctionnaires de l'Administration ont surveillé ces essais et quelle était leur compétence?

3. Des modifications, ajustements ou réparations ont-ils été jugés nécessaires à l'une ou l'autre de ces écluses par suite de ces essais?

4. Dans le cas de l'affirmative, quelle était la nature de chaque changement et à l'égard de quelle écluse a-t-il été jugé nécessaire?

5. A-t-on effectué ces changements?

6. Dans le cas de l'affirmative, quels sont-ils et à quelle date ont-ils été demandés et terminés?

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. Oui.

2. (i) Les premières épreuves de fonctionnement ont été effectuées, avec de l'eau dans les écluses, aux dates suivantes: écluse de Saint-Lambert—toutes les six portes, le 8 octobre 1958; écluse de la Côte Ste-Catherine—portes 3 et 4, le 21 octobre 1958; portes 5 et 6, le 22 octobre 1958; portes 1 et 2, le 27 octobre 1958; écluse inférieure de Beauharnois—toutes les huit portes, le 4 décembre 1958; écluse supérieure de Beauharnois—portes 1, 2, 3 et 4, le 4 décembre 1958; portes 5 et 6, le 13 décembre 1958; écluse d'Iroquois—toutes les portes, le 12 novembre 1957. Pour compléter les premières de ces épreuves, on a fait fonctionner et soigneusement vérifié plusieurs fois tout le matériel avant l'ouverture de la navigation en 1959. D'autres essais et vérifications de tous les dispositifs des écluses ont été exécutés périodiquement pendant toute la durée de la saison de navigation de 1959.

(ii) *Électricité*: J. E. Coke ou J. Kroon ou R. MacLean ou R. Bégin; *Mécanique*: J. Pilon ou K. MacIntosh. *Construction*: K. Coldwell ou A. Lorrain ou J. Dansereau.

Les essais d'appareils électriques et mécaniques ont été exécutés sous la direction de S. Hairsine, ingénieur en électricité et en

mécanique; les vérifications de structure ont été dirigées par R. W. Willis, ingénieur en construction.

MM. Coke, MacLean, Bégin, Pilon, Coldwell et Lorrain sont tous ingénieurs professionnels. M. Kroon a fait trois années d'études en génie, et a travaillé neuf ans en qualité de dessinateur et technicien en électricité. M. Dansereau a fait quatre ans d'université et a terminé sa troisième année de génie; il a travaillé sur les lieux à des travaux de génie pendant dix ans. M. MacIntosh possède 20 années d'expérience dans l'entretien des écluses.

3. Oui.

4. (i) Les dispositifs de manœuvre qui commandent le mouvement des portes, des vannes et des défenses ont dû subir de légers réglages, de caractère normal. Ces réglages ont été effectués au cours des essais.

(ii) A l'écluse d'Iroquois, les portes à secteurs se sont mises à vibrer à cause de la chute anormalement haute. La vibration était causée par l'eau qui, en passant entre les fourrures d'étanchéité en caoutchouc et le bord de la porte, engendrait des forces hydrauliques variables. Les fourrures latérales ont été modifiées, et la vibration a cessé.

(iii) Afin d'améliorer le fonctionnement des vannes Taintor, on a dû roder le béton et (ou) les fourrures latérales de caoutchouc de la vanne n° 4, à l'écluse de la Côte-Ste-Catherine, des vannes n° 2 et 4 à l'écluse inférieure de Beauharnois, et de la vanne n° 1 à l'écluse supérieure de Beauharnois.

(iv) A l'écluse supérieure de Beauharnois, on a dû souder le bord de la vanne n° 1, afin qu'elle s'ajuste bien et forme un joint étanche.

(v) On a dû remplacer cinq boulons d'ancrage aux poutres à tourillon des vannes, un à l'écluse de Saint-Lambert et quatre à celle de la Côte-Ste-Catherine, parce qu'elles avaient été allongées par la soudure.

(vi) On a dû tailler les défenses en bois des portes de rechange de l'écluse de la Côte-Ste-Catherine, afin qu'elles ne dépassent pas la surface du mur quand les portes étaient dans leurs enclaves.

(vii) A la plupart des portes busquées, les vis de l'arrêtoir du tourillon de crosse de la charnière supérieure se sont rompues, à la première opération. Les arrêtoirs de toutes les portes busquées ont été remplacés, et on a posé des plaques refoulantes.

(viii) Le tourillon de crosse, au vantail 3 de l'écluse inférieure de Beauharnois, était légèrement éraflé, mais on l'a remplacé.

(ix) Pendant les épreuves préliminaires et avant le réglage définitif des appareils de manœuvre, etc., au vantail 3 de l'écluse inférieure de Beauharnois, le tourillon de