

Commission du port de Montréal, puis le Conseil des ports nationaux qui lui a succédé et le ministre ne se sont pas poursuivis régulièrement. Le Comité est d'avis que le Conseil des ports nationaux aurait dû étudier plus sérieusement les rapports d'irrégularités pour les porter à l'attention du ministre des Transports. En eût-il été ainsi, l'administration des péages perçus au pont Jacques-Cartier aurait été d'autant plus conforme aux usages commerciaux.

11. Le Comité ne s'explique qu'avec difficulté le retard survenu dans l'installation des appareils mécaniques de perception qui avait été approuvée par le Conseil en 1956 et qui ne s'est faite qu'en septembre 1959. Les témoignages indiquent que cette question a d'abord été portée à l'attention du gouvernement en 1956, mais qu'aucune mesure n'a alors été prise. Elle n'a pas été portée de nouveau à l'attention du gouvernement avant avril 1958, et l'on s'en est occupé peu de temps après cette date. Les dépositions indiquent en outre que certaines difficultés d'ordre matériel sont survenues relativement à l'installation des appareils de perception automatique et qu'un certain retard a pu se produire dans l'approbation par la province de Québec des taux de péages.

12. Le Comité estime que, si les rapports entre le ministre et le Conseil des ports nationaux avaient été plus étroits, ses propositions auraient été mises en œuvre dans un délai moindre. Que ce délai ait eu de mauvais résultats, le fait est avéré par les dépositions qui montrent que les choses ont empiré durant l'ancienne administration du pont entre 1956 et 1959, date où les nouveaux appareils ont commencé à fonctionner.

13. Conformément à ses instructions, le Comité a passé beaucoup de temps à examiner l'administration chargée de la perception des péages au pont Victoria.

14. On a obtenu des renseignements comparatifs sur les recettes de chacun des deux ponts. Le Comité est d'avis que le fait que l'augmentation des recettes au pont Victoria après l'installation de l'appareil automatique n'était pas aussi élevée que celles des recettes au pont Jacques-Cartier s'explique, dans une certaine mesure, parce qu'il y avait des inspections plus régulières au pont Victoria.

15. Le Comité est d'avis que, d'après les témoignages, bien que le nouveau système ne soit pas entièrement à l'épreuve de la fraude, il est installé de telle façon que les irrégularités constatées sous l'ancien système ne se produiront plus. Cette opinion est appuyée par un récent rapport envoyé au Conseil des ports nationaux par la Gendarmerie royale, savoir que

“En autant qu'on puisse l'établir jusqu'ici, les machines à perception automatique sont considérées comme étant à toute épreuve. En outre, le mode actuel de percevoir, de compter et de garder les jetons ne semblerait pas favoriser l'escamotage.”

16. Le Comité recommande que les relations entre le Conseil des ports nationaux et le ministre des Transports soient renforcées au moyen de rapports réguliers faits par le conseil au ministre, de façon que celui-ci soit parfaitement au courant de toutes les questions appropriées, relativement au pont Jacques-Cartier.

17. Le Comité recommande aussi que, étant donné que la fonction d'agent perceuteur sur le pont est un emploi responsable, les aptitudes requises pour cet emploi soient d'une norme plus élevée qu'à l'heure actuelle.

18. Pour garantir et protéger les recettes du pont, le Comité recommande en outre qu'un organisme approprié y fasse des inspections plus régulières.