

M. JOHNSON: Vous avait-on précisément demandé de faire cette enquête?

M. SHEA: Oui, car autrement nous ne l'aurions pas faite. Nous n'avons pas fait d'enquête sans une demande expresse.

M. JOHNSON: Vous ne vous rappelez pas avoir fait quelque enquête entre février 1946 et septembre 1952?

M. SHEA: Non. C'est possible, car c'est une période assez longue. Est-ce M. Murphy qui était directeur du port à cette époque? J'ai rencontré M. Murphy, mais je ne me souviens pas qu'il m'ait demandé de faire une enquête.

M. MAURICE ARCHER (*président, Conseil des ports nationaux*): Il me faudrait vérifier les dates. Je pense, cependant, que pendant une partie de cette période, c'était bien M. Murphy qui était directeur du port.

M. SHEA: Je ne suis pas certain des dates, mais je sais qu'il pourrait y avoir eu une période de quatre ou cinq ans au cours de laquelle nous n'avons pas eu de demandes.

M. JOHNSON: Pourriez-vous expliquer au Comité comment se faisaient les vérifications? Aviez-vous adopté une méthode particulière?

M. SHEA: Oui. Nous faisons des essais pour voir ce qu'était la situation. Nous nous mettons à l'œuvre quand la circulation n'était pas trop dense. Nous nous y rendions le soir, parfois assez tard. C'était en 1957, je crois. Nous avons décidé (nous utilisons cette méthode sur notre propre pont) d'avoir recours au "jeu de coïncement", qui comporte l'utilisation de trois voitures. Tout comme un voyageur ordinaire, nous demandions quel était le montant du péage. Si le péager nous disait que c'était 25c., plus tant par voyageur, nous lui donnions ce montant. Nous avons l'habitude de prévenir nos hommes de ne pas se presser et de laisser au péager le temps de leur donner un reçu, mais aussi de ne pas attendre trop longtemps de peur d'éveiller ses soupçons. Nos hommes ne demandaient pas le reçu. Quand nous utilisions le "jeu de coïncement", cependant, nous disions au premier conducteur de demander un reçu, si on ne lui en offrait pas. Nous disions au deuxième conducteur de ne pas en demander. Dans le cas du troisième conducteur, si on ne lui offrait pas un reçu, il devait en demander un. Parfois, nous constatons que la personne qui ne demandait pas de reçu n'en recevait pas. D'autres fois, nous nous contentions simplement de vérifier si les péagers s'acquittaient bien de leurs fonctions. Nous les observions pour voir s'ils étaient courtois envers le public. Si nous remarquons quelque négligence dans leur tenue ou autre chose de ce genre, nous en faisons mention dans notre rapport.

Dans l'ensemble, cependant, je ne crois pas qu'il y ait eu rien de bien spécial à signaler, sauf ce que nous appelions de la "négligence". Il est très difficile d'être plus précis. A part Dieu, l'intéressé seul sait s'il est effectivement coupable de vol. Nous n'avions aucun moyen de prouver qu'il y avait mauvaise intention. Nous n'accusons pas le péager de vol, mais nous disions qu'il avait négligé de faire rapport de tout l'argent recueilli, qu'il avait négligé de donner un reçu. Nous faisons rapport de nos constatations aux autorités du port, sans jamais leur dicter ce qu'elles devraient faire. Nous leur disions: "Nous ne nous occupons pas de ce qu'il faut faire."

M. JOHNSON: Quelque haut fonctionnaire du Conseil des ports nationaux vous a-t-il jamais demandé de faire quelque autre vérification, par exemple, de vérifier l'argent que les péagers avaient en main au moment de commencer leur travail?

M. SHEA: Non.

M. JOHNSON: De vérifier l'argent que les péagers avaient en main au moment de commencer leur travail et l'argent qu'ils avaient en main une fois leur journée terminée?