

*des chemins de fer Nationaux du Canada;*

- M. Walter Smith, représentant exécutif à Ottawa;
- M. George A. Shea, ancien directeur d'enquêtes;
- M. Lionel Côté, avocat général adjoint;
- M. L. J. Henderson, gérant général du transport routier;
- M. L. J. Mills, contrôleur;

*Titulaires des entreprises de camionnage qui empruntent les ponts:*

- M. James N. Doyle, conseiller général et secrétaire, Steinberg's Limited, Montréal (P.Q.);
- M. Jean Girard, gérant général, Miron & Frères Ltée, Montréal (P.Q.);
- M. Albio Bélanger, propriétaire et gérant, Bélanger Transport Enr., Saint-Jean-Port-Joli (P.Q.).

5. La Chambre a eu raison de déférer la question au Comité, comme le démontrent les faits qui ont été révélés à la suite de l'installation de l'appareil de perception automatique du péage au pont Jacques-Cartier en septembre 1959. Le Comité a recueilli des témoignages suivant lesquels le nouveau tarif du péage établi en rapport avec cet appareil devait de façon générale, réduire les recettes, tandis que la perception du péage à la suite de l'installation dudit appareil a donné lieu à un relèvement considérable des recettes.

6. Autrefois, la perception était uniquement manuelle et, malgré les méthodes indiquées de vérification et d'inspection, cette façon de procéder laissait évidemment la place trop large à l'élément humain. Les témoignages recueillis par le Comité n'ont pas nettement démontré la fraude ni le détournement des péages perçus au pont Jacques-Cartier mais ils ont soulevé de graves doutes à cet égard.

7. Bien que les inspections précédentes aient dévoilé des violations aux règlements, elles n'ont pas démontré que le produit du péage avait été détourné par les percepteurs. Cependant, les inspections effectuées en 1946, 1952, 1957 et 1958 ont montré qu'il existait certaines irrégularités et infractions du règlement à l'égard de la perception du péage. C'est ce qui pouvait porter à croire qu'une partie de l'augmentation inattendue des recettes qui s'est produite après l'installation de l'appareil automatique pouvait résulter de ce que cet argent avait peut-être été détourné de son affectation propre. L'enquête du Comité devait en particulier porter sur cette possibilité, ainsi que sur la question de savoir s'il fallait tenir responsable de la situation qui s'était produite et qui s'était prolongée ceux qui étaient directement ou indirectement chargés d'administrer la perception du péage au pont Jacques-Cartier.

8. La restriction imposée au Comité par suite de la procédure actuelle en matières criminelles l'a empêché de faire un examen aussi approfondi qu'il aurait pu le faire autrement; n'en eût-il pas été ainsi, les accusés auraient peut-être été lésés dans leur droit à un juste procès.

9. Le pont Jacques-Cartier a été construit et mis en exploitation par suite d'un accord intervenu le 5 mai 1928 entre trois parties, soit le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial de Québec et la cité de Montréal. Il a été ouvert à titre de pont à péage dans l'expectative que les recettes défraieraient les dépenses. Le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire du Conseil des ports nationaux, est le seul responsable de son utilisation et de la perception des droits de péage. Il incombe au Conseil des ports nationaux de faire rapport au Parlement par le truchement du ministre des Transports.

10. D'après les dépositions, il semblerait que durant une bonne partie de la période depuis que le pont Jacques-Cartier est ouvert, les rapports entre la