

inspecteur. Je ne crois pas avoir jamais rencontré M. Beaudet, mais je suis assez certain de lui avoir parlé au téléphone. On m'appelait tout simplement et on me disait: "C'est un tel qui parle. Pourriez-vous faire une vérification à notre pont à la première occasion?" Je répondais: "Très bien, je ne vous promets pas que ce sera bientôt, car mes hommes se trouvent peut-être sur la côte." Il arrivait parfois qu'ils soient absents durant six semaines. Je me souviens qu'en 1958 nous avons fait une enquête très poussée pour eux. Nous avons procédé de la même façon que lorsqu'il s'agit de nos propres services; nos hommes agissaient comme des voyageurs ordinaires traversant le pont en automobile. Le surintendant, ou un autre préposé, leur donnait au préalable tous les renseignements voulus sur les instructions que devaient suivre les péagers. Nos hommes vérifiaient si le péager portait son insigne d'identité, et prenaient note du numéro, s'il donnait un reçu, s'il acceptait un billet détaché du livret. Le péager n'est pas censé accepter des billets détachés. L'expérience acquise sur notre propre pont nous servait de guide. Nous étions à la recherche de certaines choses. Je crois que la dernière enquête en 1958 a révélé qu'il y avait beaucoup de négligence. Cela peut être confirmé par les dossiers. On aurait ces renseignements à Montréal et au port également.

Vous ne trouverez pas dans les dossiers des lettres échangées entre les autorités du port et nous, car, lorsque M. Ferguson est venu me voir la première fois, je lui ai dit: "Ne vous attendez pas à recevoir des lettres de moi à ce sujet; je ne vous écrirai pas. Je vais vous aider; mais nous n'écrivons même pas à nos propres gens tant que l'affaire n'est pas terminée. A ce moment-là, nous convoquons une réunion." On ne sait jamais qui pourrait jeter les yeux sur de telles lettres. Cette précaution est tout autant dans l'intérêt de l'accusé que de n'importe qui, car celui-ci pourrait faire parler de lui, même s'il n'était pas coupable. Nous ne voulions pas être mis en cause.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Au cours de cette période de votre activité, je suppose que vous collaboriez avec d'autres organismes chargés d'appliquer la loi?

M. SHEA: Oui, avec n'importe qui. Nous collaborions même avec les autorités américaines, si elles demandaient notre aide. A notre avis, nous étions des alliés combattant les escrocs. Nous collaborions également tous les jours avec la Gendarmerie royale.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): En 1958, lors de l'enquête relative au pont, agissiez-vous en collaboration avec quelque autre organisme chargé d'appliquer la loi?

M. SHEA: Non, nous agissions seuls. Nous nous sommes toujours occupés nous-mêmes des vérifications relatives à notre revenu.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. JOHNSON: Vous avez dit que vous enquêtiez en automobile seulement; vous n'avez jamais traversé le pont en camion ni autrement?

M. SHEA: C'est exact. Il est très difficile de vérifier les camions.

M. JOHNSON: Entre février ou mars 1946 et septembre 1952, avez-vous reçu quelque appel des autorités du pont Jacques-Cartier vous demandant de faire des enquêtes ou des vérifications?

M. SHEA: Je ne pourrais être précis, mais je dirais qu'on nous appelait à tous les quatre ou cinq ans.

M. JOHNSON: J'ai un rapport qui indique que des enquêtes ont été faites en mars 1946. On a traversé le pont vingt-neuf fois. Vous souvenez-vous de cela?

M. SHEA: J'ai l'impression qu'il s'agit de nous dans ce cas aussi.