

ferons notre enquête." Dans le cas de nos propres services, nous ne révélons jamais quand se fera l'enquête; nous ne prévenons jamais quelque employé supérieur du chemin de fer du moment où nous ferons une vérification. Déjà, il y a environ quarante ans, nous avons l'habitude de nous informer auprès du chef d'un service, d'un surintendant, par exemple, du trajet que devait effectuer un conducteur et, avec la meilleure foi du monde, il nous fournissait le renseignement demandé. A cause de cela, on était en alerte. Quand je suis devenu directeur en 1932, j'ai donc décidé que nous ne consulterions personne. J'ai décidé que nous ferions notre travail et que nous ferions part de nos constatations à la direction, après quoi notre responsabilité prendrait fin.

Toutefois, il nous fallait recueillir des témoignages admissibles en cour. S'il s'agissait de renseignements qui pouvaient entraîner le congédiement d'un employé, la situation était sérieuse et il nous fallait avoir des preuves, autrement cet employé pourrait nous intenter un procès. Si nous constatons que les irrégularités n'étaient pas délibérées, nous pouvions demander qu'un avertissement soit donné aux employés en cause. Par contre, si nous estimions qu'il se produisait quelque chose de très irrégulier, nous poursuivions notre enquête jusqu'à ce que nous soyons convaincus dans un sens ou dans l'autre.

Je ne me rappelle pas à quel moment de l'année (c'était probablement au cours de l'été 1934) nous avons effectué une première enquête sur le pont du havre.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): A la demande de qui?

M. SHEA: Du directeur du port, je pense, M. Ferguson; je ne sais s'il vit encore; il a pris sa retraite il y a plusieurs années. Je ne me rappelle pas quand l'enquête suivante a eu lieu, mais ce renseignement se trouverait dans les dossiers. C'était peut-être trois ou quatre ans plus tard. Dans le cas de notre propre pont, nous faisons des enquêtes périodiques. Mais dans le cas du pont Victoria, nous en faisons lorsqu'on nous le demandait. Notre personnel avait toujours du travail. C'est uniquement pour rendre service que nous effectuons ces enquêtes, lorsqu'on nous demandait notre aide.

M. CREAGHAN: Vous vouliez sans doute parler du pont Jacques-Cartier?

M. SHEA: Oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): A quelle date a eu lieu la dernière enquête?

M. SHEA: Sous ma direction?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Oui.

M. SHEA: Ce serait en 1958. J'ai pris ma retraite le 1^{er} mars 1959. Ce serait à l'été ou à l'automne de 1958. Nous avons fait une enquête assez poussée à la demande des autorités du port.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Quel était votre personnel?

M. SHEA: Vous voulez dire combien d'hommes nous avons employés?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Oui, monsieur; en 1958, par exemple.

M. SHEA: Il pouvait y en avoir sept, dix ou douze.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Et quelle sorte d'enquête avez-vous effectuée en 1958?

M. SHEA: Il s'agissait de décider si les hommes exécutaient ou non les ordres reçus. J'ai envoyé l'inspecteur qui dirigeait ce travail voir M. Beudet qui, je pense, était directeur à ce moment-là, ainsi qu'un autre, le surintendant des ponts. Son nom m'échappe pour le moment. Je crois que c'était M. Clément.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. SHEA: Il allait voir ces personnes puis revenait conférer avec moi. Il me disait: "J'ai vu M. Beudet et M. Clément." Pour ma part, je crois avoir rencontré M. Clément une fois. Je crois qu'il est venu me voir avec mon