BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

CANADA. PARLEMENT. C. DES C.
J CHEMINS DE FER, CANAUX ET
103 LIGNES TELEGRAPHIQUES.
H72 Procès-verbaux et témoigna-
1960 ges.
C4A4

V. DATE 2 | NAME - NOM

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. GORDON K. FRASER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 12

Perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal (Québec)

SÉANCE DU MARDI 26 AVRIL 1960

TÉMOINS:

MM. George A. Shea, de Montréal, Walter Smith, représentant exécutif, à Ottawa, du National-Canadien, et Maurice Archer, président du Conseil des ports nationaux.

CANADA
MAI 30 1960
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960
22984-9—1

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser

Vice-président: M. W. Marvin Howe

et MM.

Allmark
Asselin
Badanai
Baldwin
Bell (*Saint-Jean-Albert*)
Bourbonnais
Bourget
Bourque
Brassard (*Chicoutimi*)
Brassard (*Lapointe*)
Browne (*Vancouver-Kingsway*)
Bruchési
Cadieu
Campbell (*Stormont*)
Campeau
Chevrier
Chown
Creghan
Crouse
Denis
Deschatelets
Drysdale
Dumas
Fisher
Garland
Grills
Herridge
Horner (*Acadia*)
Horner (*Jasper-Edson*)
Johnson
Keays
Kennedy
Lessard
McInnis
MacLean (*Winnipeg-Nord-Centre*)
Martin (*Essex-Est*)
Martini
Michaud
McBain
McDonald (*Hamilton-Sud*)
McGregor
McPhillips
Monteith
Pascoe
Payne
Phillips
Pigeon
Pratt
Rapp
Rogers
Rynard
Smith (*Calgary-Sud*)
Smith (*Lincoln*)
Smith (*Simcoe-Nord*)
Thompson
Tucker
Valade
Wratten—60.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 26 avril 1960
(20)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 9 h. et demie du matin, sous la présidence de M. Gordon K. Fraser.

Présents: MM. Asselin, Badanai, Bourget, Bourque, Brassard (*Lapointe*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Creaghan, Denis, Dumas, Fisher, Fraser Howe, Johnson, Keays, Martini, McDonald (*Hamilton-Sud*), McGregor, Monteith (*Verdun*), Payne, Phillips, Pigeon, Rapp, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*), Thompson et Wratten. (26).

Aussi présents: l'honorable George Hees, ministre des Transports; M. Maurice Archer, président, Conseil des ports nationaux; M. Walter Smith, représentant exécutif, National-Canadien; M. George A. Shea, de Montréal, ancien directeur des enquêtes, National-Canadien.

Le Comité poursuit l'examen de la perception du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, de Montréal (P.Q.)

M. Archer dépose un volumineux document, le dossier des heures supplémentaires payées en 1959 à sept péagers du pont Jacques-Cartier. Le document est déposé à une demande qu'a faite M. Pratt, le 5 avril. Des exemplaires en sont distribués aux membres présents. Le Comité consent à ce que le document en question ne soit pas imprimé dans le procès-verbal d'aujourd'hui.

Le président mentionne que le sous-comité du programme et de la procédure s'est réuni la veille et qu'il a étudié les questions suivantes:

a) Une lettre en date du 23 avril 1960, adressée par M. Pothier Ferland au président, dans laquelle il fait certaines remarques, en particulier pour s'opposer à ce que le Comité étudie la perception du péage sur le pont Jacques-Cartier, car, estime-t-il, une étude de ce genre est de nature à nuire à ses clients, les péagers contre lesquels des accusations ont été portées. Le président dit qu'il devait discuter l'affaire avec les autorités compétentes, mais que l'occasion ne s'est pas encore présentée.

b) Une lettre en date du 20 avril adressée au président par M. Harold Lande, Q.C., qui avait reçu l'ordre de comparaître devant les membres du Comité, le 28 avril, et qui demande maintenant que la date soit remise au 3 mai. Le sous-comité recommande que M. Lande comparaisse le 3 mai et qu'au lieu de M. Frank Hall, qui a été convoqué plus tôt on invite alors à comparaître M. H. F. Mead, de même que MM. Archer, Beaudet, et Finlay, du Conseil des ports nationaux, et M. Charles A. Giroux.

c) Le rapport du sous-comité spécial institué pour faire une étude préliminaire des documents personnels et confidentiels que M. Archer a déposés le 7 avril, dans lequel le sous-comité spécial s'est dit d'avis que les lettres personnelles et confidentielles, de même que celles qui sont marquées "sans préjudice", doivent être considérées comme telles, étant donné qu'elles ne renferment pas de renseignements utiles à l'enquête du Comité. Le président propose

que, vu les circonstances, ces documents soient retournés à M. Archer, et, avec l'assentiment du Comité il remet les dossiers à M. Archer.

d) La recommandation du sous-comité, selon laquelle MM. Lionel Côté et L. J. Henderson, du National-Canadien, de Montréal, devraient être entendus par les membres du Comité, le 28 avril.

Le Comité approuve les recommandations susmentionnées du sous-comité.

Le président rappelle à l'interprète, Mlle Paulette Cyr, et à M. Archer qu'ils sont encore sous serment.

MM. Walter Smith et George A. Shea sont appelés l'un après l'autre; ils sont assermentés et interrogés, puis ils se retirent. M. Archer répond aux questions qui lui sont adressées.

Aussi, durant cette interrogation, il est proposé par M. McGregor, appuyé par M. Pigeon, que les rapports confidentiels des enquêteurs du National-Canadien au sujet des péagers du pont Jacques-Cartier, dans la mesure où ils sont en possession du Conseil des ports nationaux, soient produits au Comité. Après discussion cette proposition, mise aux voix, est adoptée par 10 voix contre 3.

Une interprète du français à l'anglais et un sténographe de langue française interprète ou prend en sténographie, selon le cas, les questions et les réponses en français, durant la séance.

A 11 heures et 15 minutes du matin, le Comité s'ajourne à 9 heures et demie du matin, le jeudi 28 avril 1960.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones

TÉMOIGNAGES

MARDI 26 avril 1960,
9 h. et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. J'espère que vous avez tous passé de bonnes vacances de Pâques.

Je suis peiné d'apprendre (je sais que vous partagez tous mes sentiments) que M. Martin est malade. Nous lui souhaitons un prompt rétablissement.

Je veux rappeler à l'interprète et aux fonctionnaires du Conseil des ports nationaux qu'ils sont encore sous serment.

Les deux témoins qui vont comparaître devant nous ce matin sont M. Walter Smith et M. Shea.

M. Walter Smith prête serment.

M. George A. Shea prête serment.

Le PRÉSIDENT: M. Archer a des documents à déposer qui n'étaient pas prêts pour être insérés dans les comptes rendus antérieurs. Ils ont trait à des questions qu'a posées M. Pratt au sujet des heures supplémentaires des péagers.

Avez-vous quelque chose à dire, monsieur Archer?

M. MAURICE ARCHER (*président, Conseil des ports nationaux*): Je n'ai rien à ajouter. Les documents se rapportent exactement à ce que vous avez dit. Ils sont prêts à être déposés.

Le PRÉSIDENT: Très bien, ils sont déposés, et je vous remercie beaucoup.

Nous comptions faire comparaître M. Harold Lande et M. Frank Hall jeudi de cette semaine; mais à cause du congrès ouvrier qui a lieu à Montréal, M. Hall ne pourrait pas venir. Le comité directeur a proposé de convoquer M. Lande le 3 mai c'est-à-dire mardi de la semaine prochaine.

Comme le Comité directeur est d'avis que M. H. F. Mead est plus au courant de cette affaire que M. Hall, il a été convoqué à la place de M. Hall.

M. Archer, M. Beaudet et M. Finlay, du Conseil des ports nationaux, seront convoqués en même temps, de même que M. Charles-A. Giroux. Messieurs, j'espère que cela vous agrée?

Des VOIX: Entendu!

Le PRÉSIDENT: Je tiens aussi à mentionner qu'une lettre a été reçue de M. Pothier Ferland. Elle porte la date du 23 avril. Si je comprends bien, une copie de la lettre a été envoyée à chaque membre du Comité, au ministre de la Justice et au ministre des Transports.

Le comité directeur a étudié l'affaire, hier, et il a été décidé de demander aux autorités compétentes quelle est leur opinion là-dessus. Leur opinion devrait nous parvenir au cours de la journée.

Un sous-comité spécial a été nommé par le comité directeur en vue de repasser les documents personnels et confidentiels, de même que ceux qui étaient marqués "sans préjudice", qui ont été produits par M. Archer et par M. Beaudet, le 7 avril. Ils ont été examinés par le sous-comité spécial, qui en a fait rapport au comité directeur.

Je devrais peut-être lire textuellement:

> ...étant donné que, dans le cas actuel, ces lettres ne renfermaient pas de choses utiles à l'enquête du Comité, le comité directeur accepte le rapport du sous-comité spécial et il en recommande l'adoption par le comité principal.

On disait qu'il ne fallait plus présenter de telles lettres.

J'espère, messieurs, que vous êtes tous d'accord à ce sujet. Si vous l'êtes, je crois que la seule chose à faire est de remettre les lettres en question à M. Archer. Êtes-vous d'accord?

(Assentiment.)

Jeudi de la présente semaine, nous allons entendre deux fonctionnaires du National-Canadien, savoir M. Côté et M. Henderson. Ils vont comparaître devant le Comité comme témoins au sujet du pont Victoria. Nous agissons ainsi parce que le pont Victoria et le pont Jacques-Cartier ont été confiés à l'examen de notre Comité. M. Donald Gordon nous a fait savoir que ces deux messieurs seraient à notre disposition quand bon nous semblerait.

Je crois que ce sont tous les renseignements que j'ai à vous transmettre de la part du comité directeur.

M. Walter Smith et M. Shea sont maintenant ici.

Avez-vous quelque chose à dire en ce moment, monsieur Smith?

M. WALTER SMITH (*représentant exécutif, National-Canadien*): Non, je rien à dire, je vous remercie, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Très bien, messieurs. On a demandé de convoquer ces deux messieurs. Avez-vous des questions à poser à M. Smith, du National-Canadien, qui a émis les communiqués aux journaux au sujet des frais de péage, ou à M. Shea, ancien directeur des enquêtes au National-Canadien?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président j'aimerais demander à M. Smith quelles sortes d'enquêtes étaient faites sous sa direction et durant quelle période il a été responsable de ces enquêtes?

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire M. Shea.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Oui, excusez-moi.

M. GEORGE A. SHEA (*ancien directeur des enquêtes au National-Canadien*): Sauf erreur, c'est à 1934 que remonteraient mes souvenirs relativement au pont Jacques-Cartier; les dossiers le mentionnent, mais je suis à peu près certain. J'ai lu cela dans les journaux. M. Ferguson, qui était directeur du port, je crois, est venu me voir et il m'a demandé de quelle façon nous procédions au pont Victoria. Je lui ai répondu que nous faisions une vérification à peu près une fois par année, quand nous en avions le temps.

J'avais sous mes ordres un groupe spécial qui vérifiait toutes les sommes reçues par les percepteurs, les garçons des wagons-restaurants, les préposés aux wagons-lits, ou quiconque manipulait des espèces. Quand nos hommes sont dans l'Est, nous tâchons de nous occuper du pont Victoria. Il m'a dit: "Pourriez-vous nous aider en faisant une vérification du pont?" Je lui ai répondu que, d'après moi, nous le pouvions. Je ne suis pas certain si c'était M. E. E. Fairweather qui était le directeur du contentieux, à ce moment-là; lui et les dirigeants du port s'occupaient des taux et d'autres questions qu'ils étudiaient ensemble. Je ne me suis jamais occupé de cela. Je me rappelle vaguement avoir vu M. Fairweather, en premier lieu, et je sais que je lui ai parlé par la suite. Il m'a demandé de le faire et j'ai répondu: "Je le ferai pour vous, mais ne parlez pas de notre participation; j'ai des employés qui s'occupent de ce genre de travail et leur identité ne doit pas être dévoilée." Il a dit: "C'est très bien." J'ai ajouté: "Il y a autre chose. Je ne vous dirai pas à quel moment nous

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 avions 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 constations 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 faisions des enquêtes périodiques. Mais dans le cas du pont Victoria, nous en faisions lorsqu'on nous le demandait. Notre personnel avait toujours du travail. C'est uniquement pour rendre service que nous effectuions 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 1er 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. Beaudet 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. Beaudet et M. Clément." Pour ma part, je crois avoir rencontré M. Clément une fois. Je crois qu'il est venu me voir avec mon

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.

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 faisions des essais pour voir ce qu'était la situation Nous nous mettions 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 utilisions 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 avions 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 constations 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 remarquions quelque négligence dans leur tenue ou autre chose de ce genre, nous en faisions 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'accusions 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 faisions 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?

M. SHEA: Non. Vous comprendrez que notre vérification était strictement secrète. Nous ne pouvions pas nous permettre de révéler l'identité de nos hommes. Pour pareille vérification, le Conseil aurait employé sa propre police et j'imagine qu'il l'a probablement fait parfois. Mais nous n'aurions pas fait cela, sur nos propres trains, ni ailleurs. Nous agissions comme des voyageurs ordinaires, car lorsque l'identité de l'enquêteur est connue, celui-ci n'est plus d'aucune utilité.

M. JOHNSON: Placiez-vous quelqu'un à la tête de l'équipe des enquêteurs lorsque ceux-ci avaient un travail à faire?

M. SHEA: Oui.

M. JOHNSON: Vous faisait-il rapport directement?

M. SHEA: Il relevait du bureau de Toronto. Pour ce qui est du pont Victoria, nous avions un homme à Montréal et il conférait avec moi, j'examinais ses rapports et lui disais finalement: "Je crois que cela suffira; nous ne pouvons perdre plus de temps là-dessus. Nous avons fini notre propre... nous avons fini notre enquête relative au port. Allez voir qui de droit et faites-en part."

Nous ne voulions pas écrire de lettres. Nous faisions part des faits que nous avions constatés. Notre représentant allait en personne pour cela. Il est arrivé, je pense, qu'il ait assisté à une ou deux réunions. Vers 1958, je pense, l'inspecteur a assisté à une enquête.

M. JOHNSON: Vos équipes étaient-elles prévenues d'avance qu'elles auraient une vérification à faire? Savaient-elles depuis longtemps qu'elles auraient à faire l'enquête dont il est question ici?

M. SHEA: Non.

M. JOHNSON: Vos employés recevaient-ils leurs ordres seulement quelques instants avant ou quoi?

M. SHEA: Ils pouvaient le savoir quand il nous fallait les rappeler de l'extérieur. Nous leur disions: "Cette semaine, nous allons travailler ici même." Le même jour, l'inspecteur choisissait les hommes. Ils étaient habitués à la vérification du pont Victoria. C'était toujours la même équipe qui faisait ce travail. Ces hommes savaient que si ce n'était pas pour aujourd'hui, ce serait pour demain. Dans le cas de l'enquête pour le Conseil des ports nationaux, le secret était encore plus grand, parce qu'il ne s'agissait pour nous que d'une aide à apporter.

M. JOHNSON: Est-il possible que des hommes de votre équipe aient su d'avance qu'une enquête devait se faire et aient pu en faire part aux péagers?

M. SHEA: Non, je ne le crois pas. Car même celui qui la faisait n'en savait rien d'avance. Ainsi, l'inspecteur pouvait dire: "Retournez chez vous cet après-midi et revenez à huit heures ce soir; il est possible que nous fassions une enquête ce soir." Il pouvait s'agir du pont Victoria, après quoi on pouvait aller faire une vérification sur l'autre pont également. Mais on ne donnait que les instructions concernant personnellement l'enquêteur.

M. JOHNSON: Voulez-vous dire que des vérifications se faisaient périodiquement sur le pont Victoria?

M. SHEA: Oui, au moins une fois par année, j'en suis sûr.

M. JOHNSON: Depuis quelle année?

M. SHEA: Cela remonte très loin, bien avant que j'entre en fonction.

M. JOHNSON: Cette vérification était-elle demandée par le National-Canadien ou faisait-elle partie de vos fonctions ordinaires?

M. SHEA: Oui, elle se faisait à intervalles réguliers. Il n'était pas nécessaire qu'on la demande expressément. Nous la faisions depuis très longtemps, depuis la fusion en 1923.

M. JOHNSON: Donc, vous ne seriez pas allés faire une vérification sur le pont Jacques-Cartier à moins que le directeur ne vous la demande?

M. SHEA: Non. Et nous n'en avions pas le temps non plus.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions, messieurs?

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Puis-je adresser à M. Shea la question suivante, monsieur le président? Combien de ponts le National-Canadien avait-il sur lesquels il vous fallait effectuer des vérifications?

M. SHEA: Le pont Victoria seulement.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Et vous avez dit que vous faisiez cela tous les ans, périodiquement, pour vous assurer que tout se faisait d'une façon régulière?

M. SHEA: Oui. Mais, en dehors de cela, il arrivait à bon nombre d'entre nous d'avoir à traverser le pont. Je le traverse souvent moi-même et je ne pourrais pas tromper les employés, car ils me connaissent tous. Nous demandions à d'autres de s'y rendre, pour voir si tout était dans l'ordre, si les péagers portaient leurs insignes, et ainsi de suite.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): La direction du National-Canadien jugeait nécessaire de faire effectuer des vérifications chaque année sur le pont Victoria pour s'assurer que tout allait bien?

M. SHEA: Je ne dirais pas que c'était la direction qui jugeait la chose nécessaire. Nous le faisions quand les circonstances s'y prêtaient. Nous avions une sorte de règle non écrite depuis un très grand nombre d'années, même à l'égard de nos propres services, selon laquelle nous devions essayer de vérifier tout le monde au cours d'une période de deux ans, c'est-à-dire chaque conducteur, chaque maître d'hôtel, chaque personne qui manie l'argent, chaque vendeur de billets.

Il ne nous était pas possible de le faire toujours. Tantôt nous réussissions presque, tantôt nous manquions notre coup. L'employé était en vacances ou il était retenu chez lui par la maladie, lors du passage de notre inspecteur. Mais nous cherchions à le faire tous les deux ans. Quand tout le personnel était de Montréal, nous entreprenions l'inspection du pont.

Cette inspection n'est pas l'affaire d'une journée; elle prend quatre ou cinq semaines, parfois. Nos inspecteurs faisaient leur tournée et, à leur retour, ils commençaient une autre inspection.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Lors de vos inspections du pont Victoria, vous arrivait-il de constater des cas de négligence chaque année?

M. SHEA: Non. Parfois un employé ne portait pas son insigne; il remettait un reçu...

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Il ne remettait pas de reçu?

M. SHEA: Au contraire, il remettait le reçu; mais il ne portait pas son insigne. Nous le rapportions.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Cette inspection périodique vous permettait de maintenir l'ordre?

M. SHEA: Sans aucun doute; de plus, les employés étaient au courant, ils recevaient des réprimandes après une inspection. C'est en 1957, je crois, que j'ai dit au chef de ce service comprenant une vingtaine d'hommes: "Voici ce que je vous conseille de faire: on nous signale peut-être trois ou quatre cas de négligence". Ces employés n'avaient pas remis de reçu ou s'étaient montrés négligents sous un autre rapport. Je lui ai conseillé de faire venir ces gens et de leur faire signer une déclaration attestant qu'ils avaient été trouvés en défaut à un certain égard, soit dans leur tenue, parce qu'ils ne portaient pas l'insigne, soit sous un autre rapport.

Je lui ai dit: "Avertissez-les qu'ils seront soumis à des inspections fréquentes; que, la prochaine fois, c'est leur situation qui sera en jeu, si nous constatons un tel état de choses".

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): A votre avis et comme inspecteur du National-Canadien, croyez-vous qu'il est répréhensible qu'on néglige pendant cinq ou six ans l'inspection d'un pont?

M. SHEA: Je n'oserais me prononcer là-dessus, c'est l'affaire d'un autre; je crois savoir qu'ils ont des inspecteurs là-bas.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Je parle des inspections indépendantes. Sauf erreur, votre organisme du National-Canadien est un service d'enquête indépendant et personne n'est au courant de ce qui s'y passe?

M. SHEA: En effet.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): On me dit que, sur certains chemins de fer, vous avez aussi des surveillants qui font des inspections?

M. SHEA: C'est exact.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Dans les mêmes circonstances que celles où travaille le surveillant sur le pont. Cependant, pendant cinq ou six ans, on laissait le pont Victoria sans inspection. A titre d'enquêteur, trouvez-vous que c'est répréhensible?

M. SHEA: Cela se passait sous l'ancien régime, évidemment.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Oui.

M. SHEA: Oui, je devrais dire que les hommes ne peuvent manquer de devenir plus négligents s'ils ne sont pas surveillés de temps à autre.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Et ces négligences dont vous parlez au pont Jacques-Cartier consistaient à ne pas donner de reçus, à ne pas porter l'insigne, etc.?

M. SHEA: C'est cela.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Quelles autres négligences avez-vous constatées au pont Jacques-Cartier?

M. SHEA: Au sujet des billets, par exemple, les péagers n'avaient pas le droit d'accepter des billets détachés du livret, mais ils les prenaient quand même et nous en trouvions.

En d'autres termes, nous observions leur conduite et les autorités du Conseil nous en faisaient part. Nous étions à peu près certains qu'ils acceptaient des billets détachés ou quelque chose du genre; mais les autorités voulaient s'en assurer. Nous agissions d'après leurs instructions.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Merci.

M. CREAGHAN: Au pont Jacques-Cartier, votre inspection se confinait-elle aux péagers, ou si les enquêteurs faisaient une vérification des recettes, à la fin de la journée?

M. SHEA: Non, nous nous contentions de passer en voiture, sans nous faire remarquer. Nous n'étions pas chargés de vérifier les comptes ou autres choses du genre.

M. CREAGHAN: Vous n'étiez pas chargés de compter les recettes?

M. SHEA: Non, je ne voulais pas avoir à m'occuper de cela parce que nos hommes auraient été repérés.

M. CREAGHAN: Tous les employés du National-Canadien, je crois, savent pour la plupart que vous avez cette équipe d'enquêteurs?

M. SHEA: En effet.

M. CREAGHAN: Les employés savent aussi qu'ils peuvent faire l'objet d'une enquête à n'importe quel moment du jour ou de la nuit?

M. SHEA: C'est exact.

M. CREAGHAN: Admettez-vous, comme moi, que ce seul fait servait de préventif à bien des infractions?

M. SHEA: Je dirais qu'il était, en effet, très efficace.

M. CREAGHAN: Du seul fait que c'était la pratique du chemin de fer de continuer ces enquêtes?

M. SHEA: Oui, nous inspectons les coins les plus reculés du réseau, qu'il s'y passe quelque chose ou non. De fait, même si nous n'avons rien remarqué il y a six mois, nous y retournons quand même.

M. CREAGHAN: J'imagine que vous avez lu le compte rendu des délibérations du Comité?

M. SHEA: Non, je n'en ai pas eu l'occasion.

M. CREAGHAN: L'appendice "C", à la page 32 du fascicule 3, résume les diverses enquêtes de votre service.

M. SHEA: Je le vois.

M. CREAGHAN: C'est un document préparé par le Conseil des ports nationaux à l'intention du Comité. Il serait peut-être désirable que vous jetiez un coup d'œil aux pages 32 et 33 du fascicule 3.

M. SHEA: Oui, j'ai ça ici, maintenant. Je lis: «Juin-juillet 1934». Je crois que c'est vraiment la première fois que je me suis occupé des affaires du pont.

M. CREAGHAN: Au premier sommaire, juin-juillet 1934, le rapport signale que si des irrégularités existaient, elles étaient très, très minimes.

M. SHEA: C'est exact. N'oubliez pas que nous en étions au pire de la dépression alors et que les affaires n'étaient pas brillantes. Je crois que les recettes démontreraient que la circulation n'était pas aussi dense qu'en d'autres temps.

M. CREAGHAN: Et quatre ans plus tard, en 1938, vous avez fait 37 enquêtes et la seule irrégularité commise, si l'on peut dire, c'est que les péagers avaient accepté quelques coupons détachés.

M. SHEA: Oui.

M. CREAGHAN: Lors de l'enquête suivante, en 1942, il n'est question que d'infimes irrégularités. En 1946, une enquête a eu lieu et, d'après le résumé, la même infraction consistait à ne pas vérifier si les coupons étaient détachés.

Donc, si le résumé est exact,—ce que vous ne pouvez pas déclarer peut-être,—de 1934 à 1946, vos inspecteurs n'ont jamais rapporté au Conseil la moindre irrégularité sérieuse?

M. SHEA: Non; je dirais qu'il est question ici d'enquêtes à intervalles à peu près réguliers, 1934, 1938, 1942, 1946 et 1952. C'est entre ces deux dernières dates que l'intervalle est le plus long. M. Beaudet, je crois que c'est bien M. Beaudet, le présent . . .

Le PRÉSIDENT: Le directeur du port de Montréal?

M. SHEA: Oui. Il m'a demandé ma collaboration. Apparemment, son prédécesseur lui avait raconté ce qui s'était produit dans le passé et il m'a dit que, comme je le faisais d'ordinaire, il voulait que je l'aide. Je crois que nous avons fait une enquête en 1957 ou 1958 et peut-être une autre, en 1959; en effet, le rapport la mentionne.

Le PRÉSIDENT: Août et septembre 1959.

M. CREAGHAN: Mais les renseignements fournis au Comité sur les quatre premières enquêtes ne révèlent pas que vos inspecteurs ont trouvé des cas où des reçus n'avaient pas été donnés pour des péages versés au comptant ou que le péage n'avait pas été réclamé dans le cas d'automobiles transportant des voyageurs.

M. SHEA: Je ne voudrais pas faire une déclaration générale là-dessus; mais ces renseignements ont certainement été compilés d'après les dossiers et je ne me rappelle rien de bien terrible, non plus.

Ce qui me revient le plus facilement à la mémoire, vu que la chose s'est passée récemment, en 1958, c'est que nous avons alors procédé à 85 vérifications. C'est M. Beaudet qui nous en avait priés. Il avait dit: "Je veux une inspection soignée."

M. JOHNSON: C'était en 1952?

M. SHEA: Non, en 1958.

M. CREAGHAN: En haut de la page 33, où il est question de l'enquête de septembre 1952,—il ne s'agit pas d'une partie de votre rapport,—on lit qu'en faisant rapport au Conseil le directeur du port a déclaré qu'il préférerait obtenir une nouvelle preuve concernant les péagers en question.

Ai-je raison de présumer que, dans un tel cas, vous présenteriez un rapport écrit au Conseil des ports nationaux ou au directeur du port?

M. SHEA: Nous ne l'aurions pas fait sous forme de rapport; nous nous serions contentés de rédiger à la machine un compte rendu des incidents que nous avions remarqués. Je crois que j'avais conseillé à mes hommes de rapporter ces incidents sur du papier ordinaire, ne portant pas l'entête du National-Canadien. Nous croyions agir à titre d'agents du gouvernement.

M. CREAGHAN: Il s'agirait donc d'un rapport confidentiel au directeur du port?

M. SHEA: Je donnais instruction à l'un de mes hommes d'aller lui porter ce rapport personnellement, afin qu'il n'ait pas à passer par la poste.

M. CREAGHAN: Lorsque vous avez porté ce rapport personnellement, si vous vous en êtes chargé, vous rappelez-vous s'il a donné lieu à une discussion?

M. SHEA: Non, je n'y suis pas allé personnellement; j'ai envoyé l'inspecteur chargé de ce travail.

M. CREAGHAN: Nous ne cherchons pas à faire des personnalités. Cet inspecteur vit-il encore?

M. SHEA: Oui.

M. CREAGHAN: Il est toujours au même poste?

M. SHEA: Il est toujours là.

M. CREAGHAN: Je remarque qu'en 1957, lors d'une enquête faite par les autorités du chemin de fer, on a vérifié 100 fois le passage du pont et dans 90 cas on a constaté des irrégularités. Lors de l'inspection de 1958, 66 ou peut-être 65 irrégularités ont été rapportées.

M. SHEA: De mémoire, je puis vous dire que nous constations nous-mêmes que les choses s'étaient gâtées, en comparaison des premiers temps. Nous n'avions guère de choses à rapporter dans les premiers temps, mais la situation a empiré. Je ne sais pas, mais il me semble qu'il s'était produit bien des changements à cause du va et vient des employés qui se succédaient. Je sais que la même chose s'est produite chez nous et cela nous a inquiétés; quand on change le personnel, on peut moins compter sur les nouveaux employés; d'abord, ils ont moins d'expérience.

Et n'oubliez pas que ces péagers étaient fort harcelés par les gens qui traversaient le pont tous les jours. Les usagers réclamaient la validité de livrets périmés. Un usager qui avait été malade pendant deux semaines voulait quand même se servir de son livret non épuisé mais périmé. Si le péager n'avait pas l'œil ouvert, l'usager pouvait facilement lui glisser un billet périmé.

M. CREAGHAN: Et voici ma dernière question, monsieur le président, c'est un peu une répétition: ai-je raison de supposer que vos enquêteurs spéciaux se contentaient de faire l'inspection des péagers?

M. SHEA: Oui, c'est tout ce qu'on leur demandait de faire et c'est à quoi se bornait leur inspection. Ils avaient pour consigne de surveiller la tenue des hommes et autres choses du genre, de noter les faits insolites.

(*Texte*)

M. PIGEON: Lors des vérifications faites par vos hommes, est-ce que ces derniers ont découvert des reçus ou des billets falsifiés?

(*Traduction*)

M. SHEA: Des reçus falsifiés?

(*Texte*)

M. PIGEON: Des reçus ou des billets?

(*Traduction*)

M. SHEA: Non, je ne me rappelle rien de ce genre.

(*Texte*)

M. PIGEON: Est-ce que votre enquête, l'enquête qui a été faite par vos hommes, lorsque vous aviez des doutes sur un percepteur, est-ce que vous la poussiez jusque dans son train de vie?

(*Traduction*)

M. SHEA: Oh! non. Je n'aurais jamais été jusque-là, je n'avais pas l'intention d'exposer trop mes hommes. Je n'en avais pas le temps, d'ailleurs.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions, monsieur Pigeon? Vous avez la parole, monsieur Johnson.

M. JOHNSON: Monsieur Shea, si j'ai bien compris jusqu'ici, vous avez procédé à ces enquêtes à la demande du directeur du port.

M. SHEA: C'est exact.

M. JOHNSON: Depuis 1946, et surtout de 1946 à 1952 et 1957, vous est-il arrivé de recevoir, verbalement ou par écrit, une requête de M. Chevrier, qui était alors ministre des Transports, ou de M. Marler ou d'un des secrétaires exécutifs adjoints, vous enjoignant de procéder à des enquêtes?

M. SHEA: Non.

M. JOHNSON: Et les hauts fonctionnaires du ministère des Transports ne sont pas entrés en communication avec vous pour vous demander de tenir enquête?

M. SHEA: Jamais.

M. JOHNSON: Savez-vous si une telle requête aurait pu être adressée à d'autres administrateurs du National-Canadien?

M. SHEA: Non. J'imagine que je l'aurais appris, si une telle requête avait été faite, puisqu'il aurait fallu qu'on s'adresse à moi. Mais autant que je me le rappelle, aucune requête semblable n'a été faite.

M. JOHNSON: Il était impossible que le National-Canadien confie à d'autres fonctionnaires que ceux de votre service le soin d'enquêter?

M. SHEA: Oui, ils n'auraient pas eu les moyens voulus pour le faire.

M. JOHNSON: Le seul service était le vôtre?

M. SHEA: Nous avions ce qu'il fallait à cette fin.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Monsieur Shea, je veux faire ici une comparaison. En 1952 quand vos enquêteurs ont commencé leur travail, vous avez constaté lors des 75 vérifications faites qu'il y avait 78 p. 100 d'irrégularités dans ce que faisaient les péagers.

En 1957, il y a eu 90 p. 100 d'irrégularités. En 1958, la proportion a été de 79 p. 100 et, en 1959, de 65 p. 100. S' agit-il de proportions extraordinairement élevées, par comparaison aux enquêtes que vous avez faites au pont Victoria?

M. SHEA: Oh! oui.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Elles le sont?

M. SHEA: Oui.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Peut-on dire deux ou trois fois plus élevées?

M. SHEA: Beaucoup plus que cela.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): En d'autres termes, très élevées?

M. SHEA: Oui. Nous avons été stupéfiés nous-mêmes. Il a fallu faire tous ces voyages pour nous en rendre compte. Nous devions passer tous les péagers. On pouvait retourner pour constater que l'équipe était changée. Nous pouvions rater le coup et nous devions revenir encore. On ne pouvait pas poser de questions.

Mettons qu'un homme se soit dit malade, alors qu'il était censé être au travail et qu'il y avait quelqu'un à sa place. Nous ne pouvions pas savoir.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Autrement dit, à cause de vos vérifications périodiques sur votre propre pont, les péagers avaient la crainte que vous puissiez faire des enquêtes à n'importe quel moment.

M. SHEA: J'imagine.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Et, dans le cas qui nous occupe, ces gens savaient assez bien qu'ils n'étaient pas surveillés? Êtes-vous au courant?

M. SHEA: Je ne saurais dire. J'imagine que leurs propres agents de police ont fait certaines vérifications, sur le pont. Il a pu y avoir la Gendarmerie royale du Canada, peut-être. Je n'en ai jamais entendu parler.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Mais ces chiffres sont très, très élevés?

M. SHEA: Oui, mais il s'agit ici de vérifications intensifiées. Les chiffres sont élevés parce que nous avons fait plus de vérifications.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Vous auriez fait plus de vérifications sur le pont Victoria, si vous aviez constaté d'importantes irrégularités, n'est-ce pas?

M. SHEA: Nous avons fait suffisamment de vérifications pour que tous les péagers puissent y passer, afin de nous rendre compte de leur façon d'agir, et c'est moi qui devais décider d'après les résultats. Après trois, quatre ou cinq semaines pendant lesquelles nous avons fait de fréquentes vérifications, je disais que c'était suffisant et que les hommes devaient aller à Halifax, Vancouver ou ailleurs.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Je ne sais pas à qui je devrais poser la question suivante. Mais, en 1952, monsieur Shea, quand il y a eu 78 p. 100 d'irrégularités, d'après l'enquête du National-Canadien, le rapport a-t-il été soumis au directeur du port?

M. SHEA: Précisément.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Et le directeur du port usait de son autorité pour décider quelles nouvelles enquêtes devaient être faites concernant ces irrégularités. Qui devait établir que les autres enquêtes devaient avoir lieu à la suite des vérifications faites au sein du Conseil des ports nationaux?

M SHEA: J'imagine . . .

M. MCDONALD: Je poserai la question quand M. Beaudet sera de retour.

M. MONTEITH (*Verdun*): Quant aux gens qui passaient sur le pont, qu'il s'agisse d'autobus ou de camions, a-t-on déjà vérifié leurs reçus afin d'établir s'ils correspondaient au tarif applicable à cet autobus ou à ce camion?

M. SHEA: Nous n'avons pas fait de vérifications nous-mêmes.

M. MONTEITH (*Verdun*): Pas vous?

M. SHEA: Non.

M. MONTEITH (*Verdun*): A-t-on jamais vérifié le numéro de série des reçus pour voir s'ils correspondaient aux reçus remis aux péagers?

M. SHEA: Nous n'avions aucun moyen de faire cela sans révéler notre identité.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé vos questions, monsieur Monteith?

M. MONTEITH: C'est tout.

(*Texte*)

M. BRASSARD (*Lapointe*): Je voudrais poser une question à M. Shea. Est-ce qu'il sait quelle est la position du gouvernement provincial vis-à-vis les agences de la Couronne dans la province de Québec?

(*Traduction*)

M. SHEA: Vous voulez dire au point de vue des vérifications qu'on y fait?

Le PRÉSIDENT: Posez-lui la question en français, monsieur Shea.

M. SHEA: Je ne saisis pas la question.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Je vais m'exprimer autrement, monsieur Shea.

(*Texte*)

Je voudrais demander à M. Shea si au gouvernement fédéral, le cabinet et les ministres interviennent personnellement dans l'administration des agences de la Couronne, comme le Sénat, par exemple?

M. SHEA: Je ne saurais parler que pour le National-Canadien. Personne n'est jamais intervenu auprès de moi.

M. BRASSARD (*Lapointe*): C'est tout ce que je voulais demander.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McDonald, le renseignement que vous vouliez se trouve à la page 17 du fascicule 1.

C'est tout, monsieur Brassard?

M. BRASSARD (*Lapointe*): Oui, monsieur. C'est à titre de renseignement pour M. Johnson.

M. MCGREGOR: Le rapport que M. Shea a présenté au directeur du port était-il un rapport écrit?

M. SHEA: Ce n'était pas un rapport officiel. Nous lui avons fourni sur du papier ordinaire les conclusions, uniquement les résultats de nos vérifications, de façon que le nom du National-Canadien n'y apparaisse pas.

M. MCGREGOR: Ces rapports ont été faits par écrit?

M. SHEA: Oui, tout a été mis noir sur blanc.

M. MCGREGOR: Nous a-t-on remis quelques-uns de ces rapports?

M. SHEA: C'est le directeur du port qui les aurait. Il s'en est servi pour tirer ses conclusions.

M. CREAGHAN: Il doit les avoir, car nous avons les résumés ici.

Le PRÉSIDENT: Nous avons des résumés là-dessus.

M. MCGREGOR: Nous avons les rapports mêmes?

Le PRÉSIDENT: Des résumés de ces rapports.

M. MCGREGOR: Je suis d'avis que les rapports mêmes devraient être produits devant le Comité.

M. SHEA: La même chose s'appliquerait au National-Canadien. On suit les règles de l'Association des chemins de fer américains, concernant les dossiers détaillés. C'est un problème auquel chacun doit faire face. Il s'agit du manque d'espace. D'après une règle, les dossiers doivent être détruits tous les six ans. D'abord, il faut demander la permission, puis on les détruit, car on présume que tout a été fait à leur sujet. J'imagine que le Conseil des ports nationaux a dû faire la même chose et qu'il n'avait pas l'espace voulu pour conserver une accumulation de dossiers.

M. JOHNSON: Voulez-vous dire que vous n'avez plus ces rapports?

M. SHEA: C'est la règle, six ans.

Le PRÉSIDENT: Ces rapports doivent être interministériels et, par conséquent, ne sauraient être produits.

M. MCGREGOR: Ils ne sauraient être produits devant notre Comité? Mais si.

Le PRÉSIDENT: Ils sont interministériels.

M. JOHNSON: Comment seraient-ils interministériels?

M. MCGREGOR: Sûrement, n'importe quels rapports de ce genre peuvent être produits devant notre Comité.

Le PRÉSIDENT: M. Beaudet sera ici jeudi de la semaine prochaine.

M. ARCHER: Je pense que nous avons plusieurs rapports. Nous avons refusé de les communiquer, car nous croyions qu'ils étaient interministériels. Ils ne faisaient qu'indiquer comment les enquêtes ont été faites, comment on a procédé avec une certaine personne et de quelle façon l'on a mené "l'enquête serrée". Il y a tout un amoncellement de ces rapports. Pour chaque homme, il peut y en avoir sept. Dans un cas, cela fait 140 rapports. Voilà pourquoi on a refusé de les communiquer et pourquoi on ne les a pas produits.

Le PRÉSIDENT: On a aussi refusé de les communiquer parce qu'ils renferment les noms des péagers?

M. ARCHER: Pas les noms, mais le numéro de l'insigne de chacun, ce qui permettait de retracer le nom.

M. JOHNSON: Mais pour quelles années?

M. ARCHER: Nous avons les rapports pour 1957, 1958 et 1959.

M. JOHNSON: Vous n'en avez pas pour les années antérieures?

M. ARCHER: Je ne saurais le dire au pied levé.

M. MCGREGOR: Je propose de faire produire ces rapports, monsieur le président.

M. PIGEON: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: M. McGregor fait la proposition, appuyé par M. Pigeon. Vous avez entendu la proposition relative à la production des rapports, messieurs, et je vais demander votre opinion là-dessus. Quel est votre avis? Voulez-vous que l'on produise ces rapports? Indiquez-le de la façon convenue.

La motion est adoptée sur division.

Le PRÉSIDENT: Nous allons demander que l'on produise les rapports.

M. ARCHER: Fort bien.

Le PRÉSIDENT: Cela vous convient, monsieur Archer?

M. ARCHER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Quand pourront-ils être produits?

M. ARCHER: C'est une affaire assez longue. Je vais communiquer avec Montréal et les obtenir aussitôt que possible. Il y en a des centaines. Je ne saurais dire combien. Faut-il les produire en 75 exemplaires? Peut-être pourrions-nous en déposer une série et en avoir six autres séries pour le secrétaire du Comité?

M. CREAGHAN: Si l'on pouvait produire les originaux et les apporter ici, nous pourrions les examiner.

M. JOHNSON: Ils peuvent apparaître dans le compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Oh! non. Ils contiennent les noms des péagers ou les noms peuvent être retracés.

M. JOHNSON: Nous allons donc demander des copies, monsieur le président.

M. ARCHER: Je pense que nous pourrions faire établir six copies. Nous les ferons préparer aussitôt que possible.

Le PRÉSIDENT: Vous avez d'autres questions, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: Non.

M. ARCHER: Pourrais-je répondre à une question de M. McDonald, soit s'il y a eu des vérifications internes faites par le Conseil des ports nationaux?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Archer?

M. ARCHER: Je voudrais le reporter à la page 17, fascicule 1, des délibérations où se trouve une liste des vérifications internes qui ont été faites par le Conseil des ports nationaux, et je pense que M. Beaudet, au cours de l'enquête, avait donné des détails concernant la façon dont les vérifications ont été faites.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Il y a une chose que je voudrais demander à M. Archer. Je vois que c'est à cause des importantes irrégularités constatées en 1952 que certaines enquêtes internes ont été entreprises. A-t-on demandé à la Gendarmerie royale du Canada d'intenter des poursuites à la suite des enquêtes du National-Canadien, en 1952?

M. ARCHER: A ma connaissance, c'est en 1958 que nous avons fait appel à la Gendarmerie pour la première fois.

M. SHEA: A ce propos, je pourrais ajouter qu'il était entendu, quand j'ai conclu cette entente avec M. Ferguson, que nous ne voulions pas laisser aller nos hommes en cour, car s'ils produisaient des preuves, ils seraient connus. Ce serait désastreux si cela arrivait, vu que ce sont des hommes qui ont une formation spéciale et que c'est un personnel trié sur le volet. C'était entendu qu'il n'y aurait pas de poursuites pendant les vérifications, car ce n'était pas nous qui les faisions. Nous avons cru qu'il valait mieux pour nous agir de cette façon et nous débarrasser des "fruits gâtés" qu'il y avait là, car autrement nous aurions peut-être perdu ces hommes.

M. ARCHER: Nous avons songé, en 1958, à nous adresser aux tribunaux après les enquêtes; mais, sur la recommandation de nos avocats, nous nous en sommes abstenus, car on nous a avertis que nos preuves n'étaient pas suffisantes.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Avez-vous demandé à vos légistes ou quelqu'un a-t-il demandé aux légistes, en 1952, s'ils pouvaient s'adresser aux tribunaux à la suite des constatations faites par les enquêteurs de National-Canadien, puisqu'ils ont trouvé 78 p. 100 d'irrégularités lors de leur vérifications?

M. ARCHER: Je suis arrivé là en 1952, et je ne me souviens pas de cela.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions, monsieur McDonald?

M. MCDONALD: Non, pas dans le moment.

M. FISHER: Monsieur Shea, l'expression "faites au hasard" décrit-elle exactement les vérifications que vous avez faites au pont Victoria? Des vérifications "faites au hasard"?

M. SHEA: Je ne dirais pas des vérifications "faites au hasard". Nous avons fait des vérifications fragmentaires pour voir comment les choses se passaient. Je possédais une source de renseignements, par l'entremise du service de comptabilité et je surveillais comment le revenu se maintenait.

M. FISHER: Vous surveilliez vous-même comment le revenu se maintenait?

M. SHEA: Oui, je me suis entretenu très souvent avec le chef du service de la comptabilité, à ce propos. Au fait, il demeurait à Saint-Lambert et il voyait aussi ce qui se passait. Il venait me voir chaque jour et me parler de cette affaire.

M. FISHER: Vous semblez avoir un intérêt, je ne dirai pas "surprenant" mais certainement vif.

M. SHEA: Il était de mon devoir de protéger le revenu.

M. FISHER: Vous alliez fréquemment du côté sud, n'est-ce-pas?

M. SHEA: Pas personnellement, mais cela m'arrivait de temps à autre. La façon dont les hommes se comportaient nous intéressait également.

M. FISHER: Il y a une chose que je trouve assez surprenante: tout le monde semble être devenu sage après coup; les revenus du pont Jacques-Cartier ont augmenté et tout le monde semble s'être rendu compte qu'il se passait quelque chose. Il semblerait que chacun ait eu le sentiment que les choses ne tournaient pas rond. Est-ce que, à un moment donné, vous avez entendu ou vu quelque chose qui vous a fait penser qu'il se passait quelque chose sur le pont Jacques-Cartier et qu'il fallait faire une enquête?

M. SHEA: Les seuls renseignements que j'ai eus (je n'ai rien entendu dire): vous souvenez-vous que nous avons parlé des jetons?

M. FISHER: Oui.

M. SHEA: Il y a quelques années on pouvait se servir de ces jetons sur le pont Jacques-Cartier et sur l'autre pont également. Nos jetons étaient acceptés sur l'autre pont et nous acceptions les leurs, il en était de même pour les billets. Il fallait que je surveille les choses de près à cause de cela; mais je n'ai rien remarqué de spécial. Nous avons bien découvert qu'un marchand d'essence à Saint-Lambert annonçait, sur un petit tableau placé à l'extérieur, que si l'on achetait 10 gallons d'essence, il donnait au client un certain nombre de jetons pour le pont. Il fallait qu'il les obtienne quelque part. Évidemment, il pouvait les acheter et ensuite les donner gratuitement comme prime; mais nous avions des soupçons. Nous avons fait une enquête très approfondie, mais nous n'avons rien découvert.

M. FISHER: Savez-vous si cette affaire des jetons interchangeables a été portée à l'attention des surveillants ou des employés du pont Jacques-Cartier?

M. SHEA: Oui, ils ont consulté les inspecteurs du National-Canadien qui étaient chargés de ces questions. Je crois bien que tout le monde était au courant, parce que je me souviens que j'en ai parlé à quelqu'un je ne sais plus si c'était à M. Ferguson, ou s'il était déjà parti à ce moment-là. En tout cas, j'ai eu une conversation avec quelqu'un au sujet de ces jetons.

M. FISHER: Aurais-je raison de supposer que vous aviez tout intérêt à ce que le pont Jacques-Cartier fonctionne convenablement, puisque vos revenus du pont Victoria provenaient dans une certaine mesure de la même source?

M. SHEA: Oui, vous avez raison.

M. FISHER: Et il est à supposer que, si les gens passaient sur le pont Jacques-Cartier sans payer, une partie de ce revenu serait perdue pour le pont Victoria?

M. SHEA: Oui, mais nous n'y sommes jamais allés pour cette raison-là. Nous n'y allions que lorsqu'on nous le demandait.

M. FISHER: Mais vous aviez tout de même intérêt à ce que le pont Jacques-Cartier fonctionne comme il se devait?

M. SHEA: Oui.

M. FISHER: Même si vous n'en étiez pas responsables?

M. SHEA: Mais oui, bien entendu.

M. FISHER: Mais jusqu'à l'enquête qu'il y a eue en 1957, mettons, vous n'avez eu aucun soupçon?

M. SHEA: Il n'y avait rien d'extraordinaire.

M. FISHER: Vous n'avez jamais eu une conférence spéciale, ou des pourparlers avec les employés du pont Jacques-Cartier?

M. SHEA: A un moment donné?

M. FISHER: Oui, entre 1952 et 1957?

M. SHEA: Cela se serait fait par téléphone. Je me souviens que M. Clément est venu me voir, je crois que c'était en 1957 ou 1958, avec notre enquêteur. Je l'envoyais voir ce qui se passait et il revenait me dire qu'il avait vu telle ou telle personne. Je lui disais alors: "Très bien, dès que les hommes seront allés en ville, voyez ce qui se passe sur le pont Victoria et sur l'autre pont également." Nous n'aurions pas pu les faire venir pour une vérification spéciale, ce qui aurait coûté trop cher, et les autorités du port nous remboursent nos petites dépenses. Je crois que la note que nous avons présentée en 1958 a été la plus forte que nous ayons jamais soumise, environ $2,500.

M. FISHER: Est-ce que, à un moment donné, vous étiez en rapport avec la police du port qui relève du Conseil des ports de Montréal?

M. SHEA: Nous avons été en rapport avec elle au sujet de questions qui intéressaient la police, mais pas particulièrement au sujet du pont. Nous travaillons beaucoup avec la police du port, mais pas au sujet du pont.

M. FISHER: Je vais vous demander votre opinion en tant que policier. Estimez-vous que la police du pont de Montréal était trop près de ce qui s'est passé et trop bien connue des péagers pour s'occuper de l'affaire et faire des enquêtes qui auraient donné des résultats?

M. SHEA: Ils ne pouvaient pas faire ce que nous avons fait, nous, car nous avons dû nous servir d'hommes qui n'étaient pas de la ville et qui par conséquent n'étaient pas connus.

M. FISHER: Quelle différence y a-t-il entre les enquêtes secrètes et la vérification courante que des agents de police connus peuvent faire dans des cas comme celui du pont Victoria ou du pont Jacques-Cartier?

M. SHEA: Quelqu'un a demandé si nous avions examiné la comptabilité du pont Jacques-Cartier, pour voir s'il y avait concordance avec l'autre. D'après ce que je comprends, la police a fait des vérifications de ce genre. Les agents de police auraient interpellé certains d'entre eux et ils auraient su que c'était des agents.

M. FISHER: Vous avez dit que les infractions, c'est-à-dire les infractions au règlement, que vous avez découvertes lors de votre enquête au sujet du pont Jacques-Cartier, étaient excessives par rapport au genre d'infractions qu'il y avait sur le pont Victoria?

M. SHEA: Autrefois, elles étaient assez semblables par moments; mais, en 1957 et 1958, ces infractions étaient anormales.

M. FISHER: Et vous ne trouvez pas que celle qu'il y a eue en 1952 ait été extraordinaire?

M. SHEA: Le nombre de vérifications?

M. JOHNSON: C'est à la page 31 des témoignages?

M. FISHER: A la page 32, je vais vous lire le texte:

> Cette enquête a duré dix jours, du 3 au 12 septembre, et a compris quelque 75 passages sur le pont, effectués par les investigateurs. L'enquête a révélé que, dans 14 cas, les péagers ont détaché un coupon d'un livret d'abonnement, dans 17 cas, le coupon détaché a été accepté, dans

20 cas, on n'a pas demandé le paiement à un ou deux passagers et, dans 7 cas, nul reçu n'a été donné pour le montant payé en argent par le conducteur du véhicule.

Estimez-vous que c'est un nombre excessif d'infractions, comparé à celles qu'il y a eues sur le pont Victoria?

M. SHEA: Non, pas tellement. Je dois vous dire que nous avons également trouvé des cas de négligence. Par paresse, au fond, on a laissé passer une ou deux personne dans une voiture.

M. FISHER: Qu'est-ce qui se passe sur le pont Victoria quand vous trouvez des cas d'infractions semblables? Comment procédez-vous? Est-ce que les responsables sont avertis une première fois, puis une deuxième fois et, ensuite, congédiés?

M. SHEA: S'il y avait trois ou quatre hommes sur vingt, je ne crois pas qu'il y en ait eu plus de trois ou quatre en une seule fois dans tout cela. J'aurais dit au fonctionnaire en chef que quelque chose clochait. Nous avons vérifié le travail de tel employé neuf fois, par exemple, et il n'a pas donné de reçu. Il accomplit très mal son travail. On me disait alors: "Je vais le mettre à la porte". L'homme en question était donc renvoyé et on avertissait les autres.

M. FISHER: C'était aussi simple que cela? Est-ce que les péagers du pont Victoria étaient protégés par un contrat syndical?

M. SHEA: Oui.

M. FISHER: Et ensuite qu'est-ce qui se passait?

M. SHEA: Il y avait une enquête officielle à laquelle le représentant syndical assistait.

M. FISHER: Est-ce qu'en général on reprenait ensuite ces gens?

M. SHEA: Non.

M. FISHER: On ne les reprenait pas?

M. SHEA: Il se pourrait qu'il y ait eu un cas par-ci par-là dont je n'ai pas eu connaissance; mais, à ce moment-là, on ne renvoyait jamais beaucoup d'hommes en même temps.

M. FISHER: En d'autres termes, le National-Canadien avait pour méthode ou, mettons...

M. SHEA: ... pour habitude?

M. FISHER: ... pour habitude de renvoyer un employé quand on découvrait qu'il accomplissait mal son travail?

M. SHEA: Oui.

M. FISHER: Et en vertu du contrat syndical...

M. SHEA: Remarquez qu'il se pourrait qu'un employé dont le travail ne donnait absolument pas satisfaction ait fait l'objet d'une enquête les années précédentes. Il se pourrait qu'il ait été un peu négligent et que ses supérieurs lui en aient fait la remarque.

M. FISHER: Je suppose que, pour être parfaitement juste à cet égard, il faudrait que le National-Canadien nous fournisse des renseignements précis?

M. SHEA: Oui.

M. FISHER: Le National-Canadien est d'avis que, lorsqu'un employé fait mal son service, il n'y a pas autre chose à faire que s'en débarrasser, s'il travaille vraiment mal?

M. SHEA: Oui, s'il agit à l'encontre du règlement et s'il a été averti.

M. FISHER: Et d'habitude vous trouvez qu'il est possible d'agir de cette façon malgré les ententes syndicales?

M. SHEA: La preuve est fournie sous forme d'affidavit. L'employé est tenu de jurer que les renseignements sont exacts et cela est accepté.

M. FISHER: Lorsque vous avez renvoyé des employés du pont Victoria, il y a eu sans doute des plaintes de la part de leur syndicat?

M. SHEA: Dans chaque cas, le syndicat a fait des représentations pour que l'employé soit réintégré dans ses fonctions.

M. FISHER: Est-ce qu'on vous demandait d'habitude de fournir des renseignements dans ce cas-là?

M. SHEA: Non, pas personnellement.

M. FISHER: Est-ce que d'autres employés de la compagnie ont été appelés?

M. SHEA: L'investigateur envoyait un homme à l'audience. Le chef des péagers s'y rendait pour soumettre les preuves fournies par ses hommes; mais ces derniers n'étaient pas présents. L'inspecteur était là. Mais avant, le surintendant était saisi de la question, on lui expliquait de quoi il s'agissait et, ensuite, il fixait la date de l'enquête officielle; il avertissait la fraternité qui se faisait représenter à l'audience.

M. FISHER: Est-il arrivé que le syndicat, par rapport à des cas semblables pour le pont Victoria, ait trouvé que l'enquête n'avait pas été menée de façon équitable ou qu'elle n'avait pas été suffisamment approfondie? Est-ce qu'il a trouvé à contredire les faits que vous invoquiez?

M. SHEA: Le syndicat n'était jamais d'accord avec les faits que nous invoquions lors des enquêtes. Il essayait toujours d'avoir raison. Mais la direction disait: "Telle est notre décision". Vous savez que ces gens disposent de certains moyens pour faire appel et s'ils ne s'y prennent pas de la manière appropriée, c'est sans doute parce qu'ils se rendent compte que leur cause n'a pas beaucoup de chances de réussir.

M. FISHER: A part la surveillance que vous devez tout spécialement effectuer sur le pont Jacques-Cartier, avez-vous, à l'un ou l'autre moment, dit au directeur du port ou au surintendant des ponts que, selon vous, les choses semblaient aller assez mal. Leur avez-vous proposé des moyens d'améliorer la situation?

M. SHEA: Je ne l'ai pas fait personnellement; mais nos hommes en parlaient ouvertement avec le directeur du port ou le surintendant des ponts. Je pense qu'il n'y avait que deux personnes qui étaient au courant.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous parler un peu plus fort s'il vous plaît

M. SHEA: Notre homme discutait avec lui le pour et le contre, et selon l'expérience qu'il avait acquise sur notre propre pont lui disait: "Nous avons trouvé que ces hommes faisaient ceci ou cela." Ils ne portaient par leur insigne, ils acceptaient des billets détachés, et ainsi de suite. En somme, nous partagions nos connaissances.

M. FISHER: Je voulais surtout en venir au cas de M. Lande qui devait surveiller ce qui était, en somme, un tribunal pour les revendications.

M. SHEA: Je ne suis pas au courant. C'était à quelle époque?

M. FISHER: Vous souvenez-vous si l'un de vos employés a assisté à cette audience?

M. SHEA: Vous voulez dire la première audience ou celle à laquelle M. Lande a assisté?

M. FISHER: Celle à laquelle M. Lande a assisté, où il était question d'un renvoi qu'on reconsidérait?

M. SHEA: Je ne pense pas que nous étions présents.

M. FISHER: Mais c'est vous qui aviez fourni les preuves?

M. SHEA: C'est possible. Je ne sais pas si d'autres preuves ont été fournies grâce à d'autres vérifications; on arrêtait les automobilistes qui avaient eu affaire au même péager, pour découvrir s'ils n'avaient pas de reçus.

M. FISHER: Maintenant, autre chose au sujet du pont Victoria. Vous avez, ou vous aviez, des surveillants de péagers sur ce pont, n'est-ce pas?

M. SHEA: Oui.

M. FISHER: Avez-vous fait une enquête au sujet de ces surveillants?

M. SHEA: Il n'y avait pas moyen de faire une enquête. Il n'y a pas moyen de vérifier ce que fait un surveillant.

M. FISHER: Sur votre pont?

M. SHEA: Non.

M. FISHER: Il est pourtant important qu'ils fassent bien leur service?

M. SHEA: Le surintendant faisait venir le chef des surveillants et lui disait, sans doute, qu'il devait dire à ses hommes de surveiller telle ou telle chose, parce qu'il fallait voir ce qui se passait sous tel ou tel rapport. Ensuite le chef des surveillants faisait une tournée de 24 heures pour voir ce qui se passait.

Nous étions très mal placés par rapport aux camions. On pourrait croire qu'il serait possible de louer un camion et d'y mettre deux agents de police en civil comme conducteurs; mais cela ne donnerait pas de résultats, parce que les employés du pont sont habitués; ils connaissent les camions appartenant à certaines entreprises qui passent sur le pont. Nous avons pensé à un moment donné qu'ils étaient peut-être de mèche avec les camionneurs. Prenons certaines entreprises de camionnage, Baillargeon, de Montréal, par exemple, dont les camionneurs n'auraient rien à gagner. La société règle les droits de passage et à moins de vouloir la voler, ils devraient obtenir un reçu afin d'être remboursés.

M. FISHER: Votre surveillance du pont Victoria était effectuée de façon continue; mais vous ne vous arrêtiez que de tmps à autre sur une personne en particulier?

M. SHEA: Oui.

M. FISHER: C'est avant tout au surveillant des péagers qu'il appartenait de voir que ses hommes acomplissaient leur travail de manière satisfaisante?

M. SHEA: Exactement.

M. FISHER: Et comment le National-Canadien peut-il s'assurer qu'un surveillant n'est pas de mèche avec les péagers et qu'il effectue son service avec toute la compétence voulue?

M. SHEA: C'est la direction qui s'en occupe. Je ne suis pas responsable de ces questions-là; mais je sais qu'il en était souvent question, surtout quand nous signalions quelque chose. Nous avions parfaitement confiance aux surveillants. Je me souviens d'un nommé Efford en qui nous avions entièrement confiance, parce qu'il ne s'associait pas trop avec les hommes. Je crois bien que ces derniers ne s'associaient pas trop avec lui, non plus.

M. FISHER: Pouvez-vous nous dire si l'on a consulté le surveillant des péagers du pont Jacques-Cartier avant que vous fassiez vos enquêtes sur ce pont? Savait-il que des vérifications devaient avoir lieu?

M. SHEA: Je ne pense pas, parce que nous n'avons eu affaire qu'au directeur ou, dernièrement, peut-être à M. Clément. Ils étaient les seuls qui étaient au courant. Nous leur avons demandé de ne rien dire à personne, parce que la nouvelle se serait répandue.

M. FISHER: Mais sur votre propre pont, est-ce que le surveillant savait quand vous faisiez une enquête?

M. SHEA: Non, nous ne le disions à personne. Nous ne le disions pas à son chef. Selon moi, puisqu'on trouve certaines défalcations ici, cela montre qu'il n'y a pas eu de fuite. Nous ne l'aurions certainement pas permis.

M. FISHER: En 1952, quand vous avez trouvé cela, il n'y avait pas de fuite?

M. SHEA: Non, et je ne crois pas qu'il y en ait eu en 1957 ou 1958 non plus.

M. FISHER: Mais quand vous avez trouvé des défalcations, cela ne signifiait nullement une mauvaise note pour le surveillant, n'est-ce pas?

M. SHEA: Ni pour lui, ni pour la méthode que nous suivions.

M. FISHER: C'est là où je voulais en venir. Lorsqu'on étudie la façon de procéder sur le pont Jacques-Cartier avant que les appareils automatiques aient été installés (il est toujours plus facile de juger quand les faits ont été constatés), certains d'entre nous ont l'impression que cette méthode était bien peu pratique. Se servait-on de la même méthode exactement sur le pont Victoria?

M. SHEA: Dans l'ensemble, je crois bien que oui. Cette méthode était peu pratique et, en outre, elle n'était plus à la page.

M. FISHER: En tant qu'investigateur, avez-vous fait remarquer que cette méthode était peu pratique et qu'elle n'était plus à la page?

M. SHEA: Il en a été question lorsque j'ai eu des pourparlers avec la direction. J'en ai parlé à M. Henderson, qui se charge de ces questions depuis quelques années. Il a fait le tour des États-Unis et j'ai remarqué que là-bas là où ils ont des appareils automatiques depuis longtemps, c'est la même chose.

M. FISHER: Vous avez dit, ou plutôt j'ai dit que cette méthode était peu pratique et, en outre, vous avez dit qu'elle n'était plus à la page. Est-ce qu'il y aurait eu moyen de changer la méthode même, sans avoir recours aux appareils automatiques?

M. SHEA: J'en doute beaucoup.

M. FISHER: Lorsque le National-Canadien a étudié d'autres méthodes, surtout la possibilité d'installer des appareils automatiques, quel rôle votre organisme a-t-il joué?

M. SHEA: Je n'ai pas eu à m'en occuper, parce que le service des transports routiers a commencé à exploiter le pont Victoria il y a quatre ou cinq ans. On a eu recours à nos services et nous avons fait des enquêtes également, quand on nous a demandé tout spécialement de le faire.

M. FISHER: M. Beaudet nous a dit entre autres que les autorités du pont Jacques-Cartier avaient été les premiers à se renseigner sur les appareils automatiques, à prendre des renseignements à ce sujet et à prendre des dispositions à cet égard.

M. SHEA: Je ne suis pas au courant de ce qu'elles ont fait; mais je sais qu'en ce qui nous concerne, nous nous en occupons depuis assez longtemps.

M. SMITH: Je crois que M. Henderson pourra répondre à cette question lorsque nous l'appellerons. On s'est adressé à ces messieurs en même temps et ils se sont consultés pour essayer d'améliorer la méthode suivie.

M. FISHER: Je suppose qu'il y a eu un échange de bons procédés et j'espère que M. Henderson pourra nous dire quelque chose au sujet de l'époque exacte où cela a eu lieu.

M. SMITH: M. Henderson estime que c'est lui qui a mis les choses en train.

M. FISHER: Nous aimerions connaître les raisons pour lesquelles on a procédé de cette façon et c'est ce que nous allons lui demander lorsqu'il viendra témoigner; c'est tout.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Denis, s'il vous plaît.

M. DENIS: Puisque nous avons décidé que les rapports sur votre enquête seront produits à notre Comité, voulez-vous nous dire si, selon vous, ceux-ci renferment des détails au sujet de personnes qui font actuellement l'objet de poursuites à Montréal?

M. SHEA: Je ne sais pas exactement quelles causes sont devant les tribunaux. S'agit-il de l'anée 1958 ou de 1959?

M. DENIS: Le Comité a décidé que tous les rapports sur votre enquête seraient produits.

M. SHEA: Ah! bon.

M. DENIS: Je suppose que vous avez fait une enquête au sujet de chaque péager du pont Jacques-Cartier, ou du moins sur la plupart de ces hommes?

M. SHEA: Je crois bien que oui.

M. DENIS: Croyez-vous qu'il y ait beaucoup de détails au sujet de personnes qui font actuellement l'objet de poursuites dans ces rapports?

M. SHEA: C'est possible. Je ne suis pas tout à fait certain, mais c'est possible, s'ils travaillaient sur le pont depuis assez longtemps.

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez consulter l'appendice "N" du fascicule 9, vous y trouverez la liste des vérifications et des enquêtes sur les péagers, ainsi que les enquêtes menées par le National-Canadien; il y a également quelques échantillons des rapports des enquêteurs, à la fin de cet appendice, les appendices I (*a*) à (*h*).

M. DENIS: C'est entendu, mais je suis certain que ces rapports renferment les noms et certains détails au sujet de personnes qui font actuellement l'objet de poursuites. Le président et les membres de notre Comité savent que c'est pour cela qu'on s'est plaint que nous agissions à tort et à travers, alors que les accusés se trouvaient justement devant les tribunaux. Je tenais donc à ce que le Comité sache que, lorsque ces rapports secrets et confidentiels seront produits, il sera question de personnes qui ont été accusées. Mais c'est au Comité de décider. Je voulais simplement être juste.

Le PRÉSIDENT: Nous voulons tous être justes, monsieur Denis. Si vous vous souvenez bien, lorsqu'il en a été question pour la première fois, M. McGregor a dit que ces noms figureraient sans doute dans ces rapports.

M. DENIS: Je ne m'oppose pas à ce que les rapports soient publiés; mais, s'ils le sont, je crois que ce serait injuste pour les accusés. Ce n'est pas ce que veut le Comité. Peu m'importe que les rapports soient produits après que les causes auront été jugées; mais c'est le Comité qui doit en décider. Il va falloir que le Comité prenne ses responsabilités.

Le PRÉSIDENT: M. Archer a dit qu'il lui faudrait beaucoup de temps pour obtenir ces rapports.

M. DENIS: Mais supposons qu'il ne prenne pas beaucoup de temps.

Le PRÉSIDENT: M. Archer a dit que ce serait long. Tout ce que nous pouvons faire, c'est d'attendre que les rapports soient prêts. Lorsque cette question a été mise aux voix, dix députés ont appuyé la motion portant dépôt des rapports et seulement trois s'y sont opposés.

Vous pouvez être assurés que le Comité ne désire aucunement s'immiscer dans les procès qui ont lieu à Montréal. Nous voulons que les accusés subissent de justes procès. Je sais que c'est notre sentiment à tous. Nous ne voulons nuire en rien à la justice.

M. DENIS: Je sais tout de même qu'une lettre nous a été envoyée par l'avocat des accusés, et qu'il a été interdit de produire ici cette lettre. L'avocat, cependant, invitait le Comité à la prudence, car les personnes en question ont été traduites en justice. En toute équité pour ceux que défend l'avocat, ce serait une bonne chose de voir à être prudent.

Le PRÉSIDENT: Je vous comprends, monsieur Denis. Vous vous rappelez qu'à la dernière séance de notre Comité, il a été décidé que toute la correspondance, les télégrammes, et ainsi de suite, devraient être soumis au comité directeur avant d'être présentés à notre Comité. J'ai aussi dit, au début de la présente séance, aujourd'hui, que la lettre de M. Ferland, avocat des accusés, à Montréal, était chez l'honorable M. Fulton et que nous attendions la décision de ce dernier à ce sujet.

M. DENIS: Veuillez bien remarquer que, lorsqu'il a été décidé de produire ces rapports confidentiels, il n'a pas été déclaré ici, aujourd'hui, que ces rapports confidentiels des enquêtes seraient soumis d'abord au comité directeur pour qu'il fasse le choix de ces rapports. Tout ce qu'on a dit à notre Comité, c'est que ces rapports confidentiels nous seraient soumis ici, à notre Comité.

Le PRÉSIDENT: Aimeriez-vous proposer qu'ils soient soumis en premier lieu au comité directeur?

M. DENIS: J'en remets la décision au Comité.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez faire une proposition dans ce sens-là.

M. DENIS: D'après la résolution qui a été approuvée au sujet des rapports confidentiels de l'enquête, si l'un ou l'autre de ces rapports renferme les noms des accusés, ils seront produits devant les membres de notre Comité.

M. PIGEON: Je n'ai qu'une seule remarque à faire.

(Texte)

J'aimerais, si possible, que chaque membre du comité ici parle pour lui-même et qu'il n'agisse pas comme l'honorable député de Saint-Denis, qui semble vouloir faire entendre la voix de Me Pothier Ferland, organisateur libéral.

(Traduction)

M. DENIS: J'invoque le Règlement, monsieur le président. La déclaration du député de Joliette n'a rien à voir ni avec M. Ferland, ni avec le parti libéral, ni avec les questions politiques. Je crois que sa déclaration est tout à fait irrégulière. S'il y a des gens qui veulent l'exploiter pour faire de la politique . . .

Le PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. PIGEON: C'est seulement le bien commun que je voulais servir.

Le PRÉSIDENT: Veuillez bien écouter, monsieur Denis et monsieur Pigeon. Notre Comité est chargé d'enquêter sur l'exploitation du pont Jacques-Cartier et du pont Victoria; nous ne faisons pas d'enquête sur la politique. Je vais donc prier chacun d'entre vous de s'abstenir de faire de la politique, puisque notre Comité n'est pas d'ordre politique.

M. JOHNSON: M. Brassard aurait-il l'obligeance de répéter ce qu'il a dit, il y a un instant?

Le PRÉSIDENT: Non, nous ne le voulons pas.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): M. Shea a dit qu'il ne lui avait pas été possible de faire des vérifications relatives aux camions et aux autobus qui passaient sur le pont Jacques-Cartier. Lui a-t-il été possible de vérifier ceux qui passaient sur le pont Victoria?

M. SHEA: Non, cela ne nous a pas été possible.

M. JOHNSON: Les personnes qui remplissent les fonctions suivantes connaissaient-elles le personnel ou le nom et l'adresse de ceux qui faisaient partie de votre équipe? Le directeur du port?

M. SHEA: Non.

M. JOHNSON: Le surintendant du pont?

M. SHEA: Non.

M. JOHNSON: Le surveillant des péagers?

M. SHEA: Non. En réalité, je n'en suis pas très certain, mais je ne crois pas que les noms aient été mentionnés. On ne donnait que le numéro.

M. JOHNSON: Vous utilisiez seulement le numéro?

M. SHEA: Oui, mais je n'en suis pas certain.

M. JOHNSON: Vous n'êtes pas certain s'ils étaient connus personnellement des dirigeants?

M. SHEA: Non. Personne n'était au courant.

M. JOHNSON: Puisque ces enquêteurs vérifiaient à intervalles réguliers ce qui se passait au pont Victoria, étaient-ils connus des péagers de ce pont-là?

M. SHEA: Non! Les vérificateurs n'étaient pas toujours les mêmes.

Le PRÉSIDENT: A l'appendice "N", fascicule n° 9, on donne dans les appendices I(*a*) à I(*h*) inclusivement, des échantillons des enquêtes du National-Canadien. Il y a plusieurs rapports et ils sont signés par l'agent spécial X, l'agent spécial Z, l'agent spécial Y, et ainsi de suite.

M. JOHNSON: Je pense que Phil Corrigan a fait partie des équipes d'enquêteurs.

Le PRÉSIDENT: Les noms ne sont pas donnés; il y a seulement une lettre convenue. Avez-vous d'autres questions à poser?

M. JOHNSON: Non, c'est tout.

M. FISHER: Sur quel territoire portent vos enquêtes, M. Shea? Êtes-vous dans l'Est du pays?

M. SHEA: Non, sur tout le réseau, y compris les États-Unis, de nos lignes de chemin de fer dans ce pays.

M. FISHER: Se présente-t-il des problèmes particuliers ou avez-vous à faire face à des situations plus difficiles à Montréal que dans la plupart des autres endroits que dessert le réseau du National-Canadien?

M. SHEA: Non.

M. FISHER: Vous êtes d'avis que la situation n'est pas plus corsée à Montréal?

M. SHEA: Non.

M. FISHER: Les journaux nous font part de toutes sortes de rumeurs.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance, M. Shea, de répondre par un "oui" ou par un "non", non pas seulement par un signe de la tête, car le sténographe ne peut pas vous voir.

M. SHEA: Je vous demande pardon.

M. FISHER: Nous entendons beaucoup parler de criminels et de bandits, à Montréal.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. FISHER: D'après l'expérience que vous avez acquise dans la région de Montréal, ce banditisme vous occasionne-t-il des problèmes spéciaux?

M. SHEA: Vous voulez dire des problèmes pour le National-Canadien?

M. FISHER: Oui.

M. SHEA: Le banditisme nous occasionne le même problème à nous qu'à tous les autres. C'est pourquoi nous avons besoin d'un personnel aussi nombreux pour protéger notre bien.

M. FISHER: La situation est-elle pire à Montréal?

M. SHEA: Non. De toutes les grandes villes dont nous nous occupons, nous avons plus de difficultés, et de beaucoup, à Toronto qu'à Montréal.

M. FISHER: Je suis dégoûté de toutes ces interruptions enfantines.

Le PRÉSIDENT: Veuillez continuer, monsieur Fisher.

M. FISHER: Puis-je maintenant demander à M. Walter Smith s'il a quelque chose à nous dire au sujet d'une réunion qui a eu lieu en 1956 et à laquelle assistaient plusieurs autorités en vue d'étudier la question des ponts Jacques-Cartier et Victoria, de toute l'organisation et de l'activité sur les ponts?

M. SMITH: Non.

M. FISHER: Lorsque M. Henderson comparaîtra, auriez-vous l'obligeance de lui dire qu'il nous intéresserait de savoir pourquoi le National-Canadien n'avait qu'un représentant à cette réunion-là, que nous aimerions avoir plus de renseignements au sujet des recommandations du National-Canadien en ce qui a trait à ce Comité? De plus, j'aimerais en savoir plus long sur le rôle du National-Canadien relativement au nouveau tarif de péage. D'après les renseignements qu'a donnés M. Beaudet, la province a participé à l'établissement d'un nouveau tarif de péage.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. MCGREGOR: Puis-je demander à M. Shea de donner plus de détails au sujet de la ville de Toronto où, d'après lui, la situation du banditisme serait pire qu'à Montréal? J'aimerais avoir plus de détails.

M. SHEA: Je répondrai volontiers à cette question. En Ontario, les villes sont passablement rapprochées et il y a plusieurs grandes villes. Le problème ne se pose pas dans le Québec. Montréal est une grande ville; mais à Montréal, malheureusement, où vous semblez croire qu'il y a beaucoup de crimes, nous avons un pénitencier, et une prison non loin de la ville; la prison est dans la ville. Une fois que le prisonnier est remis en liberté, où peut-il aller? Il va à Montréal, et s'il ne peut pas trouver d'emploi, que va-t-il faire?

En Ontario (je parle du crime organisé), des voleurs se sont emparés de cigarettes d'une valeur de 40,000 à un endroit; et les criminels se rendent coupables de beaucoup d'autres délits. Ils s'introduisent, par exemple, dans les stations où ils volent des mandats de poste et de l'argent comptant.

M. MCGREGOR: Parlez-vous du National-Canadien?

M. SHEA: Oui, mais les mêmes problèmes se posent ailleurs. Nous travaillons en collaboration étroite avec le Pacifique-Canadien, où les mêmes problèmes se posent.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. FISHER: D'après les observations qui ont été faites ici, certaines personnes semblent croire qu'il est embarrassant de poser de telles questions. Je voudrais souligner que la nature humaine est la même à Montréal et à Toronto. Je n'aime pas que les membres qui viennent de la province de Québec tirent la conclusion qu'il n'est pas de nos affaires de poser des questions relativement à la situation qui existe dans le Québec, c'est-à-dire qu'il n'est pas des affaires de ceux d'entre nous qui ne sont pas de cette province.

Le PRÉSIDENT: Non, vous avez tout à fait raison. Notre Comité a été constitué en vue de faire enquête sur l'exploitation des ponts et de tout ce qui s'y rapporte.

M. FISHER: Je n'ai prêté d'intentions ni aux libéraux ni aux conservateurs, comme cela a été fait ici.

Le PRÉSIDENT: À l'ordre! Avez-vous d'autres questions à poser à M. Shea? Ou à M. Smith? Si vous n'en avez pas, je voudrais avoir ce qui en est du document qu'a déposé M. Archer, ce matin, et dont tous les membres ont un exemplaire. Ceux qui ne sont pas ici recevront un exemplaire du secrétaire.

Puis-je proposer qu'il ne soit pas consigné au compte rendu de nos délibérations, car je ne crois pas que cela soit nécessaire? Êtes-vous d'accord?

(Assentiment.)

Il n'y aura pas de séance, à trois heures cet après-midi, même si des avis ont été distribués dans ce sens-là. Nous nous réunirons de nouveau jeudi matin, à 9 h. et demie, lorsque les deux fonctionnaires du National-Canadien seront ici, et la réunion portera sur le pont Victoria.

M. JOHNSON: Serait-ce trop demander que M. Shea soit ici de nouveau, jeudi?

Le PRÉSIDENT: S'il y a d'autres questions que vous désirez poser à M. Shea, je crois que vous devriez les poser aujourd'hui.

M. JOHNSON: Non. Nous allons entendre les fonctionnaires du National-Canadien et il est possible que M. Shea puisse nous aider lors de certaines questions qui seront posées. Je crois donc qu'il devrait être sur les lieux. Il ne s'agit que d'une suggestion de ma part et je n'ai pas de questions particulières à l'esprit.

Le PRÉSIDENT: M. Smith, veuillez rester un instant.

M. JOHNSON: Il nous faut maintenir un nombre suffisant.

Le PRÉSIDENT: M. Johnson, je crois que nous pouvons laisser cela au comité directeur.

J'aimerais maintenant remercier M. Smith et M. Shea qui ont bien voulu comparaître comme témoins, aujourd'hui. Je crois qu'ils ont répondu aux questions de façon très claire. Je vous remercie au nom du Comité.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

CANADA
JUIN 13 1960
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. GORDON K. FRASER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 13

Perception du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria,

à Montréal (Québec)

SÉANCES DU JEUDI 28 AVRIL 1960

ET DU MARDI 3 MAI 1960

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

OTTAWA, 1960

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président : M. Gordon K. Fraser

Vice-président : M. W. Marvin Howe

et MM.

Allmark
Asselin
Badanai
Baldwin
Bell (*Saint-Jean-Albert*)
Bourbonnais
Bourget
Bourque
Brassard (*Chicoutimi*)
Brassard (*Lapointe*)
Browne (*Vancouver-Kingsway*)
Bruchési
Cadieu
Campbell (*Stormont*)
Campeau
Chevrier
Chown
Creaghan
Crouse
Denis
Deschatelets
Drysdale
Dumas
Fisher
Garland
Grills
Herridge
Horner (*Acadia*)
Horner (*Jasper-Edson*)
Johnson
Keyas
Kennedy
Lessard
MacInnis
MacLean (*Winnipeg-Nord-Centre*)
Martin (*Essex-Est*)
Martini
Michaud
McBain
McDonald (*Hamilton-Sud*)
McGregor
McPhillips
Monteith (*Verdun*)
Pascoe
Payne
Phillips
Pigeon
Pratt
Rapp
Rogers
Rynard
Smith (*Calgary-Sud*)
Smith (*Lincoln*)
Smith (*Simcoe-Nord*)
Thompson
Tucker
Valade
Wratten — 60.

Secrétaire du Comité :

Eric H. Jones.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 28 avril 1960.

(21)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 9 heures et demie du matin, sous la présidence de M. Gordon K. Fraser.

Présents : MM. Asselin, Badanai, Bourget, Brassard (*Chicoutimi*), Brassard (*Lapointe*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Chevrier, Creaghan, Deschâtelets, Fisher, Fraser, Horner (*Acadia*), Howe, Kennedy, Lessard, Martini, McGregor, McPhillips, Pascoe, Payne, Phillips, Pigeon, Pratt, Smith (*Lincoln*), et Wratten — (25).

Aussi présent : M. Walter Smith, d'Ottawa, représentant exécutif des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le Comité reprend l'étude de la perception du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, à Montréal (Québec).

Le président rappelle à Mlle Paulette Cyr, interprète, qu'elle reste assermentée.

Le Comité approuve à l'hunanimité la demande de MM. McGregor et Pigeon qui désirent que soit retirée la motion qu'ils ont respectivement proposée et appuyée le 26 avril au sujet de la déposition de rapports confidentiels des enquêtes du National-Canadien au sujet de péagers du pont Jacques-Cartier.

A la lumière de l'interrogatoire qu'on dû subir les témoins et des réponses qu'ils ont données au cours des dernières séances, le président fait part au Comité de son inquiétude qu'au cours des séances à venir on fasse allusion d'une façon non intentionnelle aux péagers ou aux accusations dont quelques-uns ont à se défendre devant les tribunaux et que cela puisse influer sur leur défense ou sur leur condamnation. Il dit qu'il a consulté le secrétaire-légiste de la Chambre et que ce dernier est d'avis que la poursuite de l'enquête par le Comité pourrait nuire à la défense ou influer sur la condamnation des péagers accusés.

Il est donc proposé par M. Howe, appuyé par M. Payne, que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Après débat, avec l'appui de M. Payne, M. Howe propose que sa motion soit modifiée et se lise comme il suit:

> Que le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 3 mai et que, entre-temps, le président et le comité directeur obtiennent l'avis du ministre de la Justice sur l'opportunité de continuer ces séances.

La motion, ainsi modifiée, est mise aux voix et adoptée par 21 voix contre une.

Un interprète du français à l'anglais et un sténographe de langue française ont respectivement interprété et sténographié les questions et les réponses faites en français au cours des témoignages.

A 10 h. et 3 minutes du matin, le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 3 mai 1960, à 9 heures et demie du matin.

MARDI 3 mai 1960
(22)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 9 heures et demie du matin, sous la présidence de M. Gordon K. Fraser.

Présents : MM. Allmark, Baldwin, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Chevrier, Crouse, Denis, Deschâtelets, Drysdale, Fisher, Fraser, Horner (*Acadia*), Johnson, Martin (*Essex-Est*), Martini, McBain, McGregor, Mchillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Phillips, Pigeon, Rapp, Rogers, Smith (*Calgary-Sud*), et Tucker — (27).

Aussi présents : M. P. M. Ollivier, secrétaire-légiste de la Chambre et M. Walter Smith, d'Ottawa, représentant exécutif des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le Comité reprend l'étude de la perception du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, à Montréal (Québec).

L'interprète, Mlle Paulette Cyr, reste assermentée.

Le président fait rapport des délibérations du sous-comité du programme et de la procédure qui a consulté le ministre de la Justice le 2 mai et qui, après le départ de M. Fulton, est convenu de recommander la poursuite de l'étude de la perception du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Appuyé par M. Drysdale, M. Pigeon propose que le Comité poursuive son étude.

Après débat, il est proposé par M. Chevrier, appuyé par M. Deschatelets,

Que M. Ollivier soit appelé à émettre son opinion.

La motion de M. Chevrier, mise aux voix est adoptée par 12 voix contre 4.

M. Ollivier s'adresse alors au Comité au sujet de la question de litispendance à laquelle il doit faire face.

Après débat, le Comité revient à la motion présentée plus tôt par M. Pigeon; et, le débat à ce sujet se poursuivant, à 11 heures du matin, le Comité suspend la séance jusqu'à ce que la Chambre passe à l'ordre du jour, l'après-midi du même jour.

Une interprète du français à l'anglais et un sténographe de langue française ont respectivement interprété et sténographié les questions et les réponses faites en français au cours des témoignages.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 3 mai 1960
(23)

A 3 h. et 25 minutes de l'après-midi, le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui sous la présidence de M. Gordon K. Fraser, pour reprendre l'étude de la perception du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, à Montréal (Québec).

Présents : MM. Baldwin, Bourbonnais, Bourget, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Chevrier, Denis, Deschatelets, Drysdale, Fisher, Fraser, Horner (*Acadia*), Howe, Johnson, Keays, Lessard, Martin (*Essex-Est*), Martini, McBain, McGregor, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Phillips, Pigeon, Tucker et Wratten — (27).

Aussi présents : Les mêmes personnes qu'à la séance du matin.

L'interprète, Mlle Paulette Cyr, reste assermentée.

Le débat reprend en vertu de la motion présentée par M. Pigeon à la séance du matin de ce jour, savoir que le Comtié poursuive son étude.

Appuyé par M. Monteith (*Verdun*), M. Pigeon propose:

Que la lettre de M. Pothier Ferland, en date du 23 avril 1960 et adressée au président, ne soit pas lue maintenant.

Après débat sur la motion de M. Pigeon au sujet de la lettre de M. Ferland, avec le consentement du Comité et du député qui a appuyé sa motion, M. Pigeon retire cette motion.

Le Comité approuve la proposition du président de remettre pour étude au sous-comité du programme et de la procédure ladite lettre de M. Ferland.

Le Comité revient à la motion présentée par M. Pigeon à la séance du matin, savoir que le Comité reprenne l'étude de la perception du péage. Après un nouveau débat sur ce sujet, cette motion, mise aux voix, est adoptée par 16 voix contre 7.

Le Comité convient que les représentants suivants du National-Canadien soient convoqués comme témoins le jeudi 5 mai: M. Lionel Côté, chef-adjoint du contentieux, et M. L. J. Henderson, directeur général des services de transport routier.

A 4 h. et 50 minutes de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir le jeudi 5 mai 1960, à 9 h. et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 28 avril 1960,

9 heures et demie du matin

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Mardi dernier, M. McGregor a proposé, appuyé par M. Pigeon, que soient déposés certains documents relatifs à l'enquête menée par les hauts fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada. J'ai parlé depuis à M. McGregor. Je crois qu'il est disposé à retirer sa motion. N'est-ce pas, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: Les lettres en cause ne renferment aucun renseignement important, semble-t-il. Donc, s'il en est ainsi, je retirerai ma motion.

M. PIGEON: J'abonde dans ce sens.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, que décidez-vous à ce sujet? Êtes-vous d'avis qu'on doit abandonner cette motion?

(Assentiment).

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas d'opposition? Je déclare donc qu'il en est ainsi décidé.

Messieurs, notre Comité siège depuis le 14 mars et fait enquête sur l'administration du pont Jacques-Cartier. Une foule de renseignements utiles nous ont été fournis par les témoins du Conseil des ports nationaux qui ont comparu devant notre Comité. Toutefois, on fait à Montréal, à l'heure actuelle, le procès de six anciens péagers qui, si je ne me trompe, comparaîtront devant le juge mardi de cette semaine; ce procès se poursuivra pendant quelque temps.

Si notre Comité poursuit ses délibérations à ce propos, il se peut fort bien qu'un membre du Comité, ou un témoin, puisse, par inadvertance, dire quelque chose qui influencerait l'affaire à Montréal. J'estime donc, — et vous partagez sans doute mon sentiment, Messieurs, — qu'en toute justice envers les inculpés de Montréal, ce ne serait pas jouer franc jeu si, vu que leur procès a commencé, nous poursuivions notre enquête pendant qu'il est en cours. Nous sommes en pays démocratique où tout accusé est considéré innocent tant que le tribunal ne l'a pas déclaré coupable. Les personnes en cause ont droit à un juste procès et on ne devrait pas les mettre en jugement devant deux tribunaux à la fois, le tribunal de Montréal et le haut tribunal du Parlement.

Alors, Messieurs, j'aimerais qu'on propose que le Comité s'ajourne maintenant jusqu'à nouvelle convocation du président.

M. HOWE: Monsieur le président, je suis heureux de faire une proposition dans ce sens.

M. PAYNE: J'appuie une telle proposition.

M. MCPHILLIPS: Pouvons-nous maintenant débattre cette question, Monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. PAYNE: Ces personnes ont-elles décidé de la forme de procès qu'elles entendent subir? L'instruction préliminaire de l'affaire a-t-elle commencé ou les accusés ont-ils opté pour que leur cause soit entendue par un juge de première instance?

Le PRÉSIDENT: L'enquête préliminaire est commencée.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je veux simplement formuler une brève déclaration à l'égard de cette proposition, en mon nom et au nom des membres de l'opposition qui siègent au Comité

Nous estimons qu'il serait sage d'agir dans le sens de la proposition, ce qui ne ferait que confirmer, — et je le dis sans arrière-pensée, — l'attitude adoptée par le Comité au début de notre enquête, ce qui confirmerait également l'attitude prise par l'opposition depuis le commencement. Nous pensons que ce serait aller à l'encontre des principes de la justice britannique si, non seulement les défenseurs mais les plaignants . . .

Le PRÉSIDENT: Je suis d'accord avec vous à ce sujet.

M. CHEVRIER: Parce que, à mon avis, si nous poursuivons notre enquête à ce sujet, nous nuirons à la poursuite et à la défense, comme le signale la lettre de M. Ferland.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Chevrier.

M. MCPHILLIPS: J'ai bien reçu (comme tous les membres du Comité, je suppose) la lettre de M. Pothier Ferland.

Le PRÉSIDENT: En effet.

M. MCPHILLIPS: Il ne fait apparemment que ressasser ce qu'il a écrit dans une lettre antérieure.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais cela n'a aucune importance, parce que l'opinion formulée par l'avocat des défendeurs à Montréal n'exerçait aucune influence sur la proposition que j'ai demandé au Comité de faire aujourd'hui, puisqu'il a déjà été décidé que notre Comité ne discuterait rien qui a trait aux péagers.

M. MCPHILLIPS: Pour ce qui est des personnes, oui; mais ce que nous faisons ici va tout à fait à l'encontre de ce qu'a déjà dit le ministre de la Justice.

Le PRÉSIDENT: Non. Si vous vous reportez au fascicule n° 12, vous constaterez que, lorsque M. Shea a comparu devant notre Comité, mardi dernier, nous avons presque touché la question des péagers; il est très difficile d'empêcher les membres du Comité ou les témoins d'oublier la question de ces ex-péagers.

M. MCPHILLIPS: Peut-être. Mais nous avons déjà parlé de ce point et, si je comprends bien le conseil du ministre de la Justice, — du moins la façon dont vous nous l'avez interprété, — nous pouvons poursuivre notre discussion à ce sujet pourvu que nous n'allions pas sommer une de ces personnes de comparaître ici ni consigner des noms au compte rendu du Comité.

Le PRÉSIDENT: Poursuivre, oui, pourvu que nous ne discutions pas l'affaire des péagers et que nous ne mentionnions pas des noms de péagers en particulier.

M. MCPHILLIPS: Mais est-il question de mentionner des noms?

Le PRÉSIDENT: Leurs noms ont, en effet, été mentionnés. Des témoins ont mentionné des noms une ou deux fois; nous nous aventurons sur un terrain extrêmement dangereux. En toute justice, je pense que nous devrions adopter cette motion.

M. HOWE: Aux voix !

Le PRÉSIDENT: Quel est votre avis à cet égard, Messieurs? Tous ceux qui appuient la motion?

(*Interprétation*)

M. ASSELIN: Monsieur le président, je voudrais savoir jusqu'à quand cette enquête-là sera arrêtée?

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Jusqu'à la fin du procès de Montréal. Je pense qu'en toute justice envers ces accusés, nous devrions au moins attendre la fin du procès. Nous ne savons pas si le procès durera longtemps; il durera peut-être très peu de temps.

M. ASSELIN: Il pourrait durer deux ans aussi.

Le PRÉSIDENT: Qu'en sait-on. Certains procès qui, à notre avis, devaient durer deux ans ont pris fin au bout d'une semaine ou à peu près.

(*Interprétation*)

M. ASSELIN: Est-ce que le ministre de la Justice a indiqué que nous devrions arrêter les procédures du comité durant l'enquête préliminaire seulement ou pendant le procès aussi?

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Le ministre de la Justice ne m'a donné aucune instruction à ce sujet; je me suis adressé à M. Ollivier.

M. CHEVRIER: Si je ne m'abuse, monsieur le président, le Comité est saisi d'une motion qui vise l'ajournement jusqu'à nouvelle convocation du président?

Le PRÉSIDENT: En effet, jusqu'à nouvelle convocation du président.

(*Interprétation*)

M. PIGEON: Puis-je poser une question? Même si nous ne prononçons pas les noms des accusés, il n'y a aucne possibilité de continuer?

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Je suis d'avis qu'il ne serait pas sage de poursuivre nos délibérations à cet égard, monsieur Pigeon, parce que nous avons été près de dépasser les bornes mardi dernier. De plus, il est arrivé une ou deux fois que des témoins ont mentionné ici le nom d'un accusé; je crois que M. Clément l'a fait. Cela ne se fait pas et nous ne devrions pas le faire.

(*Interprétation*)

M PIGEON: Seulement une dernière question. Pour prendre cette décision, est-ce qu'on s'est «basé» sur la lettre qui a été adressée par l'avocat des accusés?

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Non, monsieur Pigeon. Lorsque notre Comité a été constitué, nous avions pensé que nous pourrions siéger jusqu'à ce que le procès commence pour de bon et, autant que je sache, il a commencé mardi dernier. En conséquence, nous devrions interrompre notre enquête tout de suite, pour le moment.

M. MCGREGOR: Pourrais-je vous demander, monsieur le président, si le ministre de la Justice a été consulté à cet égard?

Le PRÉSIDENT: J'ai consulté le légiste de la Chambre.

M. MCGREGOR: Je ne parle pas du légiste, mais du ministre de la Justice. J'ai appuyé la proposition parce qu'elle traduit l'avis du ministre de la Justice; mais, si l'on n'a pas demandé l'avis du ministre à ce sujet et s'il ne s'est pas prononcé sur la ligne de conduite que le Comité devrait adopter, je m'oppose à la motion.

Le PRÉSIDENT: C'est l'avis du légiste de la Chambre des communes.

M. McGREGOR: Oui, mais quel est l'avis du ministre de la Justice?

M. ASSELIN: Oui, il importe que nous sachions ce qu'en pense le ministre de la Justice avant de trancher cette question.

M. CREAGHAN: Monsieur le président, pourrions-nous interrompre notre discussion un petit moment pour nous permettre de convoquer les membres du comité directeur et étudier la question de savoir si notre Comité peut poursuivre ses délibérations à ce sujet ou s'il ne le peut pas?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous adopter la motion maintenant et je pourrai ensuite convoquer une réunion du comité directeur?

M. McPILLIPS: Nous devrions, à mon avis, aller encore plus loin. Interrompons notre discussion afin de saisir le ministre de la Justice de la question. Je ne suis pas disposé à admettre que l'opinion du légiste de la Chambre des communes doit primer l'avis du ministre de la Justice, pas du tout.

M. McGREGOR: Je ne comprends pas cette attitude. L'ajournement pourrait se prolonger indéfiniment. Selon moi, on veut protéger la réputation de quelqu'un.

Le PRÉSIDENT: Il ne s'agit pas de cela.

M. McGREGOR: De quoi s'agit-il alors?

Le PRÉSIDENT: De l'honnêteté, pure et simple.

M. McGREGOR: Que le ministre de la Justice veuille bien nous le dire, alors.

M. McPHILLIPS: Nous ne saurions trancher cette question sans que le ministre se soit prononcé nettement là-dessus.

M. PIGEON: J'ai une dernière question à poser. (*Interprétation*) Pensez-vous que, si nous ajournons, par le fait même, nous créons un précédent, est-ce que ça montre que le comité est inférieur, le comité des membres du Parlement est inférieur, perd, autrement dit, ses droits démocratiques?

(*Interprétation*)

M. McGREGOR: Très bien !

Le PRÉSIDENT: Non. Le député se rappelera que la Chambre des communes s'est trouvée, à diverses reprises, dans une stituation analogue et qu'on a refusé de donner des réponses à certaines questions parce qu'une affaire était en instance devant les tribunaux, ou que le procès était en cours, ou encore qu'une commission royale ou un autre organisme semblable étudiait la question. En conséquence, on ne pouvait répondre à ces questions sur le parquet de la Chambre.

(*Interprétation*)

M. PIGEON: Parceque je ne voudrais pas qu'on laisse l'impression au peuple canadien que nous, autrement dit, que nous n'avons aucun pouvoir de regard si une chose est devant une cour de justice.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Vous conviendrez avec moi, monsieur Pigeon, que nous sommes pleinement autorisés à pousser notre enquête aussi loin que possible, et vous pouvez être certain que nous la poursuivrons cette enquête sur l'administration du pont Jacques-Cartier dès que ce procès sera terminé. L'affaire n'est pas classée. Nous ne ferons

qu'interrompre nos délibérations pour le moment, afin de voir ce qui se passera au procès de Montréal. Le Comité se réunira de nouveau ensuite et siégera dès que ce procès aura pris fin.

M. McGREGOR: Nous avons dressé une liste de témoins qui sont censés être appelés. Je ne vois pas sur quoi nous pourrions nous fonder, ni quelle excuse nous pourrions trouver pour ne pas faire comparaître ces témoins devant notre Comité, vu qu'ils ne sont nullement en cause dans un procès.

Le PRÉSIDENT: Il n'est pas question d'être en cause dans un procès.

M. McGREGOR: De qui s'agit-il, alors?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit d'observations formulées par des membres de notre Comité à propos des accusés à Montréal. Vous avez reçu une lettre de M. Ferland, d'Ottawa, au sujet des déclarations faites par M. Grant Campbell, membre de notre Comité.

M. McPHILLIPS: M. Ferland n'est pas d'Ottawa, mais de Montréal. A mon avis, il a du front de relever les observations formulées par un député au sein de notre Comité. Pour ma part, c'est sa lettre qui a déclenché toute cette affaire, et c'est absolument ridicule.

Le PRÉSIDENT: Quand notre Comité a commencé à siéger, nous avons nettement établi que nous n'aborderions pas, si possible, la question de ces péagers, qu'il s'agisse des péagers actuels, de ceux qui ont été accusés ou de ceux qui seraient inculpés. Nous avons cherché à nous en tenir à cette ligne de conduite. Mais nous nous rendons compte qu'il est presque impossible d'agir ainsi. J'estime donc, à titre de président du Comité, que notre Comité devrait s'ajourner maintenant.

M. ASSELIN: Le Comité ne pourrait-il pas s'ajourner jusqu'à la semaine prochaine et ne pourrions-nous pas ensuite demander au ministre de la Justice de venir devant le Comité exposer son point de vue?

Le PRÉSIDENT: Je doute que le ministre de la Justice puisse, dans un délai d'une semaine, savoir à quoi s'en tenir au sujet du procès de Montréal. Il faudrait que le Comité s'ajourne pour plus longtemps.

M. McPHILLIPS: C'est votre avis, monsieur le président; mais le ministre de la Justice n'a pas laissé entendre que nous devrions interrompre nos délibérations parce que l'enquête préliminaire est en cours. C'est votre point de vue. Vous voulez l'imposer au Comité. Je ne partage nullement votre avis. J'estime que la bonne étiquette à suivre serait de poser la question encore une fois au ministre, étant donné que c'est lui qui nous a permis de poursuivre notre enquête.

M. HOWE: Je suis bien disposé à modifier ma motion de sorte que la question soit déférée au comité directeur pour que le ministre de la Justice puisse l'informer quant à la question de savoir s'il y a lieu de poursuivre ou d'interrompre nos délibérations à l'heure actuelle.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire que nous devrions ajourner jusqu'à nouvelle convocation du président et que la question devrait être soumise au comité directeur?

M. McGREGOR: Ah! non.

M. PIGEON: Je n'ai plus qu'une observation à faire.

(*Texte*)

Je pensais que, par le fait qu'il a été prouvé qu'il y avait eu du vol et du coulage,

c'était suffisant pour permettre aux membres du Parlement de continuer l'enquête.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. CHEVRIER: C'est précisément le problème dans toute cette affaire. M. Pigeon a dit que, vu qu'on a prouvé qu'il y a eu des vols... Eh bien! ces particuliers sont accusés de vol, mais il n'y a pas de preuve; tant qu'il ne sera pas prouvé qu'ils sont coupables, je crois que, d'après le droit britannique, ils ne sont pas coupables. Je ne veux certainement pas me faire le défenseur de ces gens, mais je tiens aussi à ce que, quoi que nous fassions ici, nous ne nuisions ni à la poursuite, ni à la défense. La déclaration de M. Pigeon n'est certainement pas exacte, car rien n'a été prouvé.

Le PRÉSIDENT: Nous ne le savons pas.

M. CHEVRIER: C'est le problème.

M. PIGEON: C'est vrai.

M. CHEVRIER: C'est précisément ce que peut utiliser la défense.

M. PRATT: Le seul fait d'avoir été arrêté est déjà une mauvaise note pour les personnes en question.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): C'est après avoir consulté le ministre de la Justice que nous avons agi de cette façon-là; avant de changer notre manière de faire, je crois que nous devrions au moins nous adresser au même ministre pour savoir ce qu'il en pense.

M. CREAGHAN: Ne pourrions-nous pas convenir ici que nous ne siégeons pas aujourd'hui et que notre prochaine séance sera fixée à mardi prochain, alors que le procureur général ou le ministre de la Justice assistera peut-être et nous dira ce qu'il faut faire?

M. ASSELIN: Je fais faire une proposition.

Le PRÉSIDENT: Le président a déjà été saisi d'une proposition.

M. MCPHILLIPS: Oui, mais le motionnaire refuse de la modifier.

M. CREAGHAN: Puis-je alors suggérer que la proposition principale soit retirée?

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas entendu dire que la proposition principale avait été retirée.

M. HOWE: Avez-vous proposé une modification?

M. CREAGHAN: Je vais en proposer une, si vous consentez à retirer votre proposition.

Le PRÉSIDENT: C'est M. Howe qui a fait la proposition principale.

M. CREAGHAN: Oui, c'est ce que je crois comprendre, moi aussi.

M. HOWE: Je vais modifier ma proposition principale.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous répéter le texte de la proposition principale?

Le PRÉSIDENT: La proposition principale demande que le Comité s'ajourne maintenant jusqu'à nouvelle convocation du président.

M. MCGREGOR: Je conteste le droit de notre Comité. Nous relevons ici du ministre de la Justice.

Le PRÉSIDENT: Non pas.

M. McGREGOR: Oui, nous en relevons. Nous relevons ici du ministre de la Justice et nous sommes tout à fait dans nos droits lorsque nous nous occupons de l'affaire en question jusqu'à ce que le ministre de la Justice nous avertisse que ce que nous faisons est illégal. Je dis donc que nous agissons de façon irrégulière.

Le PRÉSIDENT: Non, nous relevons du Parlement.

M. McGREGOR: Avec l'avis du ministre de la Justice.

Le PRÉSIDENT: En vertu de l'autorisation du Parlement.

M. McGREGOR: Non, de l'avis du ministre de la Justice.

Le PRÉSIDENT: Je peux vous entendre, M. McGregor.

M. McGREGOR: Très bien. N'essayons pas de jouer sur les mots. Disons la vérité au sujet de cette affaire-là.

Le PRÉSIDENT: Quelle est votre proposition, monsieur Howe?

M. HOWE: Je veux la modifier ainsi qu'il suit: que le Comité s'ajourne au mardi 3 mai, et qu'entre-temps le président et le comité directeur obtiennent l'avis du ministre de la Justice sur la question de savoir s'il y a lieu de poursuivre nos séances.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire que nous devrions ajourner immédiatement?

M. HOWE: Oui, que nous ne siégions pas aujourd'hui, mais que nous ajournions à mardi prochain.

Le PRÉSIDENT: Et que nous nous réunissions de nouveau mardi prochain?

M. HOWE: Exactement, et qu'entre-temps le comité directeur obtienne l'avis du ministre de la Justice quant à la question de savoir s'il y a lieu de continuer nos séances.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Le secrétaire va donner lecture de la proposition modifiée.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: La proposition modifiée veut que le Comité s'ajourne maintenant à mardi prochain le 3 mai et qu'entre-temps le président et le comité directeur obtiennent l'avis du ministre de la Justice sur la question de savoir s'il y a lieu de poursuivre nos séances.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui appuient la proposition voudraient-ils le faire savoir? Vingt et un sont en faveur et un contre.

La motion est adoptée.

Merci beaucoup.

MARDI 3 mai 1960,

9 heures et demie du matin

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre.

Jeudi dernier, le Comité a présenté la proposition suivante:

> Que le Comité s'ajourne à mardi le 3 mai . . . c'est aujourd'hui . . . et qu'entre-temps le président et le comité directeur obtiennent l'avis du ministre de la justice sur la question de savoir s'il y a lieu de poursuivre nos séances.

Le comité directeur s'est réuni hier et l'honorable E. D. Fulton était présent. Le sous-comité l'a consulté officieusement sur le problème susmentionné.

Le ministre a dit que son rôle comme ministre de la Justice n'est pas d'aviser le Comité en ce qui a trait à la façon de procéder dans ses séances. Il a ajouté, toutefois, qu'à titre de procureur général du Canada, cela le concernait de voir à ce que le procès des péagers qui sont traduits en cour soit fait sans préjudice. Enfin, le ministre a dit que c'est le Comité qui devait décider s'il y avait lieu ou non de continuer les séances. Le ministre a ensuite quitté la réunion et la discussion s'est alors engagée.

Le sous-comité est convenu de recommander de continuer l'étude de la perception du péage sur le pont Jacques-Cartier et sur le pont Victoria.

Messieurs, c'est à vous de décider si le Comité doit continuer son enquête pendant les procédures de la cour, à Montréal. Je crois comprendre qu'une cause sera instruite demain.

Si vous décidez de continuer, il va être très difficile pour le président de dire quelles questions peuvent être posées et quelles autres ne le peuvent pas. Il va aussi être très difficile de décider quelles réponses peuvent être données et quelles réponses ne le peuvent pas. Ou bien vous pouvez décider d'ajourner à deux ou trois semaines et de voir ce que le tribunal fera.

Mon opinion, la semaine dernière, était que, si nous ajournions durant une ou deux semaines, nous n'aurions peut-être pas alors à tenir compte des restrictions qui sont nécessaires à l'heure actuelle.

Je sais que personne d'entre vous ne désirerait que des choses soient dites dans notre Comité qui soient de nature à causer du préjudice dans le cas des affaires pendantes, à la défense ou à la poursuite.

Messieurs, c'est à vous de décider et, ce matin, M. Ollivier, légiste de la Chambre des communes, est ici pour répondre aux questions que vous auriez à lui poser.

M. JOHNSON: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Avant que nous commencions nos luttes . . .

Le PRÉSIDENT: Je vous demande pardon?

M. JOHNSON: Avant que nous commencions à discuter, pas vous et moi, mais quelques membres, vous avez dit qu'une affaire serait instruite demain.

Puis-je ajouter que la cause ne sera pas entendue demain, mais que le jugement sera rendu demain, ce qui est une tout autre affaire. Cela pourrait influer sur ce que nous allons avoir à discuter par la suite.

(*Texte*)

M. PIGEON: Monsieur le président, je proposerais que le Comité continue quand même son travail.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres propositions, messieurs?

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, quelle est la dernière phrase que vous avez lue relativement au comité directeur?

Le PRÉSIDENT: J'ai dit:

> Le sous-comité est convenu de recommander de continuer l'étude de la perception du péage sur le pont Jacques-Cartier et sur le pont Victoria.

M. McPHILLIPS: «Continuer»?

Le PRÉSIDENT: Oui, «continuer».

M. McPHILLIPS: C'est la recommandation du comité directeur?

Le PRÉSIDENT: Oui, mais elle n'a pas été unanime.

M. JOHNSON: A-t-elle été unanime?

M. McGREGOR: Un instant, monsieur le président. Vous dites qu'elle n'a pas été unanime. Si elle n'a pas été unanime, qu'a-t-elle été? J'aimerais le savoir.

Le PRÉSIDENT: Eh bien! tous les membres n'étaient pas d'accord.

M. McGREGOR: Tâchons d'obtenir une réponse claire à cette question. Vous dites qu'elle n'a pas été unanime. Le vote n'a pas été pris. En quelle qualité parlez-vous?

Le PRÉSIDENT: Je parle en qualité de président, parce que j'ai pu voir ce qui se passait.

(*Texte*)

M. PIGEON: Je maintiens toujours ma proposition.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Est-ce une proposition?

M. PIGEON: Oui.

M. CHEVRIER: Avant que la proposition soit mise aux voix, ne serait-il pas de règle d'entendre le légiste ou le conseiller juridique du Comité? Je crois que, lors de notre dernière séance, vous avez dit qu'il devait être consulté.

Le PRÉSIDENT: Je l'ai consulté.

M. CHEVRIER: Je pense qu'il serait de règle d'entendre son opinion, surtout du fait que le ministre de la Justice pense que le problème offre matière à avis, s'il y a lieu, de la part du conseiller juridique du Comité.

Le PRÉSIDENT: Si c'est votre désir . . .

(*Texte*)

M. PIGEON: Monsieur le président, j'ai baucoup de respect pour «l'aviseur légal» qui est ici, mais je m'objecte à cela.

(*Traduction*)

M. CHEVRIER: Vous vous opposez à quoi? A ce que nous entendions le légiste ou le conseiller juridique du Comité?

M. PIGEON: Oui.

M. CHEVRIER: Vous vous opposez à quoi? A ce que nous entendions le légiste ou le conseiller juridique du Comité?

M. PIGEON: Oui.

M. CHEVRIER: Le compte rendu n'indiquera pas que vous avez fait signe de la tête.

(*Texte*)

M. PIGEON: Je «m'objecte». Comme j'ai dit tout à l'heure, j'ai beaucoup de respect pour M. Ollivier, ici, «l'aviseur légal», mais je m'objecte à ce qu'il parle sur ce sujet. Je crois que les membres de ce Comité ont entière autorité pour juger de la situation.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Qu'en pensez-vous, Messieurs? Voulez-vous entendre ce que M. Ollivier a à dire?

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je crois que nous devrions entendre l'opinion du légiste. Je fais une proposition dans ce sens-là.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un appuie-t-il votre proposition?

M. DESCHATELETS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Que ceux qui sont en faveur d'entendre M. Ollivier le manifestent de la manière habituelle.

Quels sont ceux qui s'y opposent?

(La motion est adoptée.)

M. Ollivier, s'il vous plaît.

M. JOHNSON: Encore une fois, j'invoque le Règlement. Je veux souligner ici à tous les membres et aux journalistes que M. Ollivier ne rendra pas de décision, tâche qui appartient au Comité; nous ne serons pas liés par l'opinion de M. Ollivier.

M. MCPHILLIPS: Très bien!

M. JOHNSON: J'insiste là-dessus; il s'agit seulement d'une opinion, malgré tout le respect que je dois à M. Ollivier.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous vous rappellerez, monsieur Johnson, que j'ai dit au début de la séance qu'il appartient au Comité de décider ce qu'il y a à faire.

Monsieur Ollivier?

M. P. M. OLLIVIER (*légiste et conseiller parlementaire*): Messieurs, je serai bref, car je vois que la doctrine est assez facile. Je suis d'accord avec le ministre de la Justice: c'est l'application de la doctrine qui est difficile, et je comprend votre objection, car il relève du Comité de décider s'il veut écouter ceci et jusqu'où il peut aller.

Comme je viens de le dire, la doctrine est très simple. Je l'ai citée, l'an dernier, lorsque j'ai comparu devant le comité des affaires indiennes. On la trouve dans tous les auteurs, entre autres dans Campion, qui dit:

> On ne doit pas soulever devant la Chambre, au moyen d'une motion ni autrement, une affaire qui est pendante devant un tribunal.

Et aussi:

> Les questions qui sont pendantes devant un tribunal ne peuvent être introduites dans un débat . . .

Et, pour citer Beauchesne:

> Outre les restrictions prévues à l'article 41 du Règlement, l'usage, tant en Angleterre qu'au Canada, veut qu'un député portant la parole s'abstienne . . .
>
> entre autres choses:
>
> . . . *c*) de faire allusion à une question qui est en délibéré judiciaire.

Il y a plusieurs années, environ treize ans, je pense, une motion a été présentée à la Chambre des communes sur les droits de l'homme. A l'époque, M. Diefenbaker a proposé de référer la question à la Cour suprême pour obtenir une décision. Cette proposition a été jugée inacceptable. Je vais donner lecture de quelques lignes extraites de la décision que l'Orateur a rendue à ce moment-là.

Ce projet d'amendement demande, en réalité, que la Cour suprême soit invitée à étudier la question même que la motion principale tend à soumettre à un comité spécial. La Chambre ne saurait dont approuver ces deux propositions à la fois. Si la question de l'état constitutionnel des droits de l'homme est soumise à la Cour suprême, elle devient par le fait même «une question devant les tribunaux» et, partant, ne peut être étudiée par le comité tant que la cour n'a pas rendu sa décision. La question ne peut être soumise en même temps

à deux institutions publiques. Pour ce motif, je dois déclarer l'amendement irrégulier.

A mon avis, il s'agit simplement d'établir si vos délibérations causeront du tort à l'accusé, à Montréal. Il vous appartient de juger. Je ne peux le faire pour vous et je ne tenterai pas de le faire. Mais si l'on me permet de parler de mon expérience personnelle, je dirai que je n'ai rien lu qui ait été soumis aux tribunaux, quand j'ai assisté quelques fois aux séances de votre Comité . . . et j'ai pris connaissance du compte rendu de vos délibérations. Ma réaction est que ces gens sont véritablement coupables, si je m'en tiens à ce qui s'est dit à votre Comité depuis quelques jours sur cette question. Si j'ai été influencé de cette façon-là, un juge ou les jurés ne feront-ils pas de même?

M. DRYSDALE: Monsieur le président. . .

Le PRÉSIDENT: M. Johnson, d'abord.

M. JOHNSON: Monsieur Ollivier, vous dites que vous avez suivi les délibérations du Comité. Seriez-vous en mesure de dire au Comité quelle est la portée exacte des causes qui sont portées devant les tribunaux, je veux dire, quelle est l'accusation?

M. OLLIVIER: Je ne sais pas quelles sont les accusations devant les tribunaux, car je n'ai pas suivi les délibérations de la cour; mais je sais de quelle accusation il est question au Comité.

M. JOHNSON: Alors comment pouvez-vous dire que les questions qui sont posées ici, ou les déclarations qui sont faites ici peuvent avoir une influence sur la cause et particulièrement sur l'accusation?

M. OLLIVIER: Ces gens sont accusés d'avoir fait passer l'argent de la caisse à leur propre poche.

M. JOHNSON: Pourriez-vous alors citer une question ou une déclaration quelconque formulées devant le Comité et se rapportant à cette question particulière, soit une question ou une déclaration qui puissent laisser entendre que ses six accusés ont véritablement fait quelque chose de criminel? Pouvez-vous me citer des questions ou des déclarations?

M. OLLIVIER: Je n'ai pas les délibérations devant moi et ce n'est qu'une impression générale; Je n'ai pris note d'aucune question particulière, mais je n'ai pas de doute sur ce dont ces gens sont accusés et ma réaction générale, non pas à la suite de quelque propos ou de quelque phrase en particulier, est que ces gens sont coupables.

M. JOHNSON: Savez-vous vraiment que les causes s'instruisent devant un juge seulement, non devant des jurés?

M. OLLIVIER: Je crois qu'un juge serait moins influencé que ne le seraient des jurés, si c'est là ce que vous voulez dire.

Mais il est un autre point. Vous n'avez mentionné personne en particulier, si ce n'est une ou deux fois peut-être; mais, dans mon esprit, cela ne change pas beaucoup la situation.

A supposer que, sur les six accusés, il y en ait un qui soit parfaitement innocent. Il serait jugé coupable implicitement ou par rapprochement, uniquement parce que vous ne mentionnez pas les noms.

M. DRYSDALE: Comment expliquez-vous cette conclusion? Monsieur le président, je pense que M. Ollivier a été bien clair en disant que l'affaire n'était pas encore jugée et qu'il était question d'une décision. Je pense que bien simplement l'affaire qui doit être décidée, c'est le cas de six péagers qui sont accusés de vol. Je pense que nous devrions nous en tenir à cela et à l'opinion de M. Ollivier.

Comme le dit M. Johnson, jusqu'ici rien dans nos délibérations n'indique que nous ayons empiété sur ce qui se fait à Montréal et, maintenant que nous connaissons l'opinion de M. Ollivier, je suis d'avis qu'il appartient au Comité de décider si nous devons continuer. Je pense que, guidés par un président compétent, nous pouvons nous occuper de questions concernant uniquement l'administration.

Nous devons choisir parmi un grand nombre de témoins, et je ne peux voir qu'il y ait quelques danger d'empiéter sur ces question particulières. En dépit des allégations de cet avocat de Montréal, je ne pense pas que cela se soit produit, et je ne vois pas comment cela pourrait se produire. J'ai toute confiance que nous pouvons continuer dans cette direction, monsieur le président, et, conséquemment, je propose que le Comité procède à . . .

Le PRÉSIDENT: Il y a déjà une motion de ce genre.

M. DRYSDALE: J'appuie la proposition de M. Pigeon.

M. PIGEON: Monsieur le président, je veux faire une remarque. Tous les journalistes du pays ont écrit des articles au sujet de l'affaire du pont Jacques-Cartier. Je me souviens, excusez-moi si je poursuis en français. Je me rappelle dans le journal *La Presse* (*texte*) une caricature où on lisait, par exemple, «La danse des millions», et où l'on faisait allusion . . . et je me demande, je voudrais demander au Dr Ollivier ce qu'il pense des articles écrits dans tous les journaux du pays, des spéculations, ce que pensent les journaux du pays, ceux qui sont en dehors du pays?

(*Traduction*)

M. OLLIVIER: Je ne crois pas que l'on doivent me poser une telle question, car, à ce propos, votre avis vaut le mien, je pense. Évidemment, je pense que l'idée de ne pas causer de préjudice aux causes doit aussi s'appliquer aux journaux. Si un accusé a un grief contre un journal, il lui appartient de poursuivre le journal, s'il croit que celui-ci a porté préjudice à sa cause. Les journaux n'ont pas le droit non plus d'agir de cette façon

M. PIGEON: Monsieur le président, je veux faire une proposition au Comité.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous avez présenté une motion qui a été appuyée. M. Martin veut parler de cette motion, j'imagine. M. McPhillips aura ensuite la parole.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, vous vous souviendrez que, lors de la dernière séance, j'ai fait remarquer au Comité que l'un des avocats dans cette affaire s'était, dans une lettre qui a été publiée dans *le Devoir* de ce jour-là, opposé aux délibérations simultanées.

Le PRÉSIDENT: Il y a de cela une semaine et demie, à peu près.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Oui, j'ai demandé de m'expliquer pourquoi cette lettre n'avait pas été produite avant au Comité, et vous vous êtes occupé de l'affaire ouvertement et courageusement.

Je prétends que notre responsabilité à ce sujet est très grande et très grave. On a déjà dit que le Parlement était la plus haute cour du pays. Mais on a souvent dit que cela ne signfiait pas que le Parlement s'immisce dans l'exercice des prérogatives du pouvoir judiciaire de l'État.

M. DRYSDALE: Il n'y a pas d'immixtion!

M. MARTIN (*Essex-Est*): M. Drysdale dit qu'une décision dans cette affaire relevait de notre Comité. Je suis convaincu qu'il n'en est pas ainsi. D'après nos pratiques, d'après nos façons de procéder, et d'après nos traditions, la décision relève du président.

M. OLLIVIER, légiste de la Couronne . . . (M. Johnson fait un hochement de tête) Je m'incline devant sa vaste expérience dans ces questions; mais il verra, s'il écoute . . .

M. JOHNSON: Vous parlez de ma vaste expérience. J'aimerais avoir une citation de vous.

M. MARTIN (*Essex-Est*): S'il écoutait ce que je dis, il verrait que j'ai raison. Dans un cas comme celui-ci, je suis certain qu'aucun de nous ne veut être animé de rien d'autre que du plus élevé des mobiles, car pour l'affaire qui est devant le Comtié, c'est un principe de justice humaine qui est en jeu.

Le légiste de la Couronne a déclaré que la règle, tant d'après Beauchesne que d'après Campion, est que pendant que ces procédures judiciaires sont en cours, l'affaire doit être considérée comme étant en délibéré judiciaire. Les règles et les pratiques établissent aussi que c'est le président qui, en dernière analyse, décide, si oui ou non il s'agit d'une affaire qui est encore litispendante, non pas le Comité.

Ce serait assurément une violation de tout concept de procédure judiciaire, si nous allions décider d'une question de ce genre au moyen d'un vote.

M. DRYSDALE: Avez-vous une autorité quelconque sur cette importante question, monsieur Martin?

M. MARTIN (*Essex-Est*): Oui. L'autorité, c'est la coutume.

M. DRYSDALE: où?

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je n'ai pas Beauchesne ici. Je n'ai jamais pensé un seul instant qu'un membre du présent Comité pouvait avoir un autre point de vue; mais je vais à coup sûr citer ce que dit Beauchesne. Je crois qu'il s'agit du numéro 182. Je n'était pas préparé pour cette discussion particulière, ce matin; autrement, je me serais procuré la citation en question.

M. JOHNSON: Dans toute votre expérience!

M. MARTIN (*Essex-Est*): M. Ollivier voudrait-il me rappeler le commentaire? N'est-ce pas 182?

M. OLLIVIER: Il s'agit du Règlement 41.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Ce n'est pas cela. Le point soulevé, ce n'est pas de décider si ces délibérations doivent avoir lieu. A titre de membre du Comité, j'insiste pour que le Comité fasse l'enquête la plus complète. Mais le point que nous avons à débattre, c'est tout simplement de savoir si oui ou non les principes bien connus et éprouvés de justice britannique prévaudront dans ce cas particulier.

Or, quelle question se pose devant le Comité? A quoi le président doit-il faire face? D'abord, une déclaration faite par l'avocat d'un accusé et qui est en elle-même une déclaration faite à première vue, d'après laquelle il s'agit d'une question qui, à son avis, sera de nature à porter un grave préjudice à la cause dont il se propose de s'occuper au nom de son client ou de ses clients.

Deuxièmement, la déclaration très énerique qu'à faite, ce matin, M. Ollivier, conseiller juridique du Parlement et des comités parlementaires. Il déclare ce qu'est le règlement, c'est-à-dire, à son avis, d'après les témoignages qu'il a lus . . .

M. DRYSDALE: Il dit qu'il n'en a lu aucun.

M. MARTIN (*Essex-Est*): D'après les témoignages qu'il a lus dans les journaux et ailleurs, rapportés fidèlement, il y a conflit, il y a violation du règlement lorsqu'il est question devant un comité parlementaire ou devant le Parlement d'une affaire pouvant empêcher un procès juste, il doit alors y avoir une décision prise par le président.

Mon ami cherche le texte. Je l'ai lu moi-même, avant Pâques, quand j'ai étudié cette affaire avec soin. Nous allons produire le texte avant la fin de la matinée. Mais j'en appelle assurément aux membres du Comité, dans un cas comme celui-ci afin de ne pas laisser la potilique entrer en cause.

M. PIGEON: Non!

DES VOIX: Non!

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je dirais de ne pas laisser la politique entrer en cause. M. Pigeon a parlé des journaux, des caricatures dans les journaux, etc. Je dis, avec le respect que je dois à M. Pigeon, qu'il a ainsi laissé le chat sortir du sac en faisant cette remarque.

M. JOHNSON: Et vous êtes en train d'étouffer le chat.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Et je prétends, monsieur le président, que la décision qui s'impose ne saurait être prise, en vertu de notre Règlement, par la majorité dans un Comité, soit une majorité manifestement prévenue, en ce sens que cette majorité est faite de membres du gouvernement.

M. PHILLIPS: Vous êtes le seul à avoir l'air prévenu.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Martin, je ne crois pas que notre Comité soit plus prévenu qu'un autre. Vous avez parlé de politique. J'ai essayé d'user d'extrême justice ici même. J'ai donné à chacun sa chance. Et je ne pense pas que la politique se soit donnée libre cours ici.

DES VOIX: Très bien!

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je veux faire remarquer à M. Martin que la dernière motion présentée par M. Chevrier a été appuyée par la majorité des députés conservateurs qui sont membres du Comité. Cela annule la déclaration qu'il vient de faire.

Le PRÉSIDENT: Avant d'aller plus loin, je vais prier M. Martin de retirer cette remarque au sujet du Comité prévenu.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, je retire certainement ce que j'ai dit lorsque j'ai affirmé que notre Comité est en ce moment prévenu. Ce que j'ai dit, si vous vous rappelez, c'est que nous ne devrions pas nous laisser influencer par ce que notre Comité est en grande partie composé de membres qui appuient le gouvernement, lorsqu'il s'agit d'une décision importante à prendre dans une question où entre en jeu l'administration de la justice.

M. DRYSDALE: C'est le peuple canadien qui a voulu cette majorité.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Et on ne peut certainement pas me demander de retirer quelque chose qui est parfaitement manifeste. J'ai confiance au président et toute décision qu'il prendra sera respectée.

Ce que je disais, c'est que, si nous n'avons pas pu convaincre ces messieurs de ce que la responstbilité incombe au président, non aux membres du Comité, je demande aux membres du Comité, vu qu'il ne s'agit pas d'une tentative de paralyser les procédures judiciaires, ni de paralyser une enquête . . .

M. DRYSDALE: Vous n'en êtes pas encore rendu au sujet, cependant.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je demande que nous ne courrions pas le danger, et j'en appelle en particulier aux membres de ce Comité qui sont avocats et qui savent d'expérience que tout ce que j'ai dit est vrai, que tout ce que j'ai dit est conforme au principe des libertés humaines et d'une charte des droits . . .

M. DRYSDALE: Vous n'avez pas encore attaqué le sujet.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je ne veux pas attaquer le sujet.

Le PRÉSIDENT: Avant que vous poursuiviez, monsieur Martin, je voudrais vous entendre rétracter cette remarque au sujet d'un comité prévenu. Cette remarque est irrégulière, et vous le savez bien.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, si vous croyez que j'ai dit quelque chose que je doive retirer, à cause de la grande estime que j'ai pour vous, je le retire. Je n'ai pas conscience de mériter votrre remarque, mais j'ai pleinement confiance en vous . . .

Le PRÉSIDENT: Je vous demande de le retirer.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je le retire, sans réserve. Mais les faits sont là. Le commentaire n° 295 dit ce qui suit:

> En vertu de l'article n° 12, on peut en appeler des décisions de l'Orateur relatives aux rappels au Règlement . . .

et ainsi de suite . . .

> . . . on peut en appeler des décisions du président d'un comité plénier au sujet des rapppels au Règlement, non au comité lui-même, mais à la Chambre. Aucun article du Règlement ne prévoit qu'on peut en appeler de la décision du président d'un comité permanent ou spécial; mais il est arrivé quelquefois, dans le cas de comités permanents ou spéciaux, qu'on en ait appelé de la décision du président au comité et même à la Chambre.

Beauchesne indique ensuite que, en 1956, on en a appelé à la Chambre d'une décision rendue au comité permanent de la banque et du commerce, et l'Orateur a décidé que la décision du président devait être réglée au comité, non pas signalée à la Chambre:

> La Chambre ne peut s'inspirer, en cette matière, de précédents de la Chambre des communes du Royaume-Uni, où il n'y a pas d'appels.

Il est donc clair qu'en une question de ce genre, le comité n'avait pas outrepassé une décision du président en recourant à la Chambre des communes. Cela est clair, d'après le commentaire n° 295.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous sommes d'accord sur ce qu'un comité doit faire ou ne pas faire. Nous ne pouvons pas en appeler à l'Orateur de la Chambre à ce sujet, parce que l'Orateur dirait au président de s'entendre avec son propre comité, que telle est la responsabilité de ce comité.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je désire simplement . . .

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur le président, quand M. Martin en aura fini, je poserai la question de privilège.

Le PRÉSIDENT: Une question de privilège?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Oui.

Le PRÉSIDENT: Quand M. Martin en aura fini.

M. MARTIN (*Essex-Est*) Monsieur le président, si mon collègue désire poser la question de privilège, il peut le faire.

Le PRÉSIDENT: Quelle est votre question de privilège, monsieur Campbell?

M. CAMPBELL (*Stormont*): M. Pothier Ferland, . . .

M. PIGEON: Ne mentionnez pas ce nom, c'est un libéral.

M. CAMPBELL (*Stormont*): . . . qui s'appelle lui-même avocat, a envoyé une lettre à tous les membres du comité, y compris moi-même, le 23 avril . . .

Le PRÉSIDENT: Nous sommes tous au courant de cette lettre.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Et au ministre de la Justice et au ministre des Transports. Afin d'apporter des éclaircissements à cette lettre, je voudrais donner lecture de ma réponse, à l'avantage des membres du comité.

Je sais également que le député de Laurier sera content de voir ce faux exposé clarifié, parce que je crois savoir qu'il était, avec beaucoup de raison, inquiet de cette affaire. J'ai répondu:

> Monsieur,
>
> En réponse à votre lettre du 23 avril à M. Gordon Fraser ,dont des exemplaires ont été envoyés à tous des membres du comité pertinent . . .

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas une question de privilège.

M. CAMPBELL (*Stormont*): La question de privilège vient de ce que M. Ferland a prétendu que j'avais mentionné les noms de certaines personnes qui font maintenant l'objet d'une enquête de la part de la police. Il a aussi prétendu que j'avais déclaré qu'il y avait eu des vols de commis sur le pont, deux déclarations qui sont tout à fait fausses à la lecture des témoignages. Afin de clarifier la teneur de cette lettre qui a été envoyée à tous les membres du comité, je voudrais donner lecture de ma réponse qui établit ma position. N'est-ce pas un rappel au Règlement?

DES VOIX: Une question de privilège!

Le PRÉSIDENT: Très bien, continuez.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Voici ma réponse:

> En réponse à votre lettre du 23 avril à M. Gordon Fraser, dont des exemplaires ont été envoyés à tous les membres du comité pertinent, puis-je attirer votre attention sur le fait que vous avez mentionné que j'avais attaqué vos clients, alors que, en fait, je tentais, en leur nom, de replacer toute cette question des irrégularités dans sa perspective véritable.
>
> Vous montez en épingle une phrase qui, non seulement change le sens, mais contredit entièrement ce que j'avais l'intention d'exprimer. Évidemment, dans l'ardeur de la discussion, la phraséologie peut avoir l'air un peu incohérente; mais le sens que je donne est très clair à la lumière du paragraphe entier.
>
> Ce que je voulais dire et ce que j'ai dit, c'est que, «s'il y a eu des vols, cet écart d'un demi-million de dollars ne serait pas nécessairement tout passé dans les goussets des gens». Tout ce montant pourrait et une partie doit en être

attribuable à l'augmentation de la circulation et à la négligence du fonctionnement du péage.

Ferland a doublé ses torts d'un affront en répondant que c'était bien ce que j'avais dit. En d'auptres termes, sa réponse était exactement le contraire de ce qu'il avait prétendu dans sa première lettre. Voilà l'exemple le plus cynique de la duplicité la plus absolue que j'aie rencontré depuis très longtemps et c'était une tentative évidente, s'était là une conclusion plutôt arrogante que, comme un avocat retors, il pourrait aisément mêler et confondre ce comité à l'esprit lourd. Telle était sa réponse.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je demande au président s'il veut se reporter d'abord au commentaire 149, auquel le légiste a fait allusion en principe, mais non directement. Il y est dit:

> Outre les restrictions prévues à l'article 35 du Règlement, l'usage, tant en Angleterre qu'au Canada, veut qu'un député portant la parole s'abstienne:
>
> *a*) ...

ainsi de suite. Puis, à *c*);

> de faire allusion à une question qui est en délibéré judiciaire ...

J'insiste là-dessus: il s'agit de n'importe quelle question.

M. DRYSDALE: Quelle est la question, monsieur Martin?

M. MARTIN (*Essex-Est*): Toute question qui est en délibéré judiciaire.

M. DRYSDALE: Quelle est-elle?

M. MARTIN (*Essex-Est*): Mon bon ami pourra présenter son argumentation plus tard.

M. DRYSDALE: La justice vous intéresse. Dites quelle est cette question.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Toute question. C'est une question se rapportant aux procédures dont sont maintenant saisis les tribunaux chargés d'instuire les affaires criminelles d'une façon ou d'une autre.

M. DRYSDALE: Quelles est la portée de l'affaire?

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, mon bon ami pourrait présenter son argumentation une fois que j'aurai fini.

Le PRÉSIDENT: J'ai votre nom, monsieur Drysdale.

M. DRYSDALE: Je tente d'amener M. Martin à préciser son idée, afin d'épargner du temps.

M. MARTIN (*Essex-Est*): J'ai répété trois fois, à l'avantage de mon bon ami, ce qu'est le Règlement.

M. DRYSDALE: Je suis au courant du commentaire.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Si ces messieurs veulent substituer à leur interruption une argumentation solide, constructive, juridique, c'est leur privilège. Nous demandons au président de prendre une décision très importante qui (j'insiste là-dessus), dans son contexte, ne relève que de lui.

Maintenant, voici le commentaire n° 153:

153. Le renvoi d'un bill à la Cour suprême du Canada soustrait ce bill temporairement à la compétence du Parlement. Le 12 avril 1948, le premier ministre a proposé qu'un comité spécial soit chargé d'étudier, entre autres choses, l'état juridique et constitutionnel, au Canada, des droits de l'homme et des libertés fondamentales. M. Diefenbaker a proposé un amendement selon lequel, afin d'aider le comité dans ses délibérations, le gouvernement devra immédiatement soumettre à la Cour suprême du Canada toute question pertinente en vue de déterminer dans quelle mesure la préservation des libertés fondamentales de culte, de parole, de presse, de réunion et le maintien des droits constitutionnels des particuliers relèvent de la compétence fédérale.

L'Orateur a déclaré: «Ce projet d'amendement demande, en réalité, que la Cour suprême invitée à étudier la question même que la motion principale tend à soumettre à un comité spécial. La Chambre ne saurait donc approuver ces deux propositions à la fois. Si la question de l'état constitutionnel des droits de l'homme est soumise à la Cour supême, elle devient par le fait même «une question devant les tribunaux», et, partant, ne peut être étudiée par le comité tant que la cour n'a pas rendu sa décision. La question ne peut être soumise en même temps à deux institutions publiques. Pour ce motif, je dois déclarer l'amendement irrégulier.»

M. Drysdale dit, en réponse, qu'il s'agit d'un principe sain; mais ce n'est pas le principe qui est actuellement en jeu ici.

Qu'est-ce qui est en jeu? Les hommes sont accusés, en vertu du Code criminel, relativement à des présumées transactions sur le pont qui est l'objet de la discussion. Nous poursuivons une enquête sur des sujets qui, de toute évidence, à la lumière de la preuve qui nous est présentée, s'en rapprochent tellement qu'ils peuvent inquiéter leur avocat et peuvent avoir forcé le président à adopter une attitude telle qu'il ne saurait, en conséquence, nous permettre de poursuivre notre travail à cause de situations auxquelles on a fait allusion ici et à la suite d'autres représentations formulées par l'avocat de l'accusé.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Le comité n'avait pas été saisi de ces choses. C'est là que se pose la question de privilège il y a eu ces allégations erronées.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je ne suis pas d'accord.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Vous n'êtes pas d'accord?

Le PRÉSIDENT: Je vous en prie, respectez le Règlement, monsieur Campbell.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Il me semble, monsieur le président, que pour ces raisons . ..

M. CAMPBELL (*Stormont*): Quelles raisons?

M. MARTIN (*Essex-Est*): . . . ce serait une chose très grave, qui n'est vraiment pas saisie dans toute son ampleur, apparemment par mon bon ami le savant et distingué juriste de Cornwall, dont la vaste expérience juridique . . .

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je n'aime pas ce genre de remarque.

Le PRÉSIDENT: Ne faites pas de personnalités, s'il vous plaît.

M. DRYSDALE: Pas de publicité ici.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Sur la jurisprudence.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je pensais qu'avec ses connaissances juridiques et son inlassable patience lorsque des discussions importantes se produisent, on pourrait

pleinement comprendre l'importance de ce que j'ai dit. Il ne s'agit pas de savoir si oui ou non la façon de procéder est de nature à nuire à l'étude touchant les droits inaltérables d'un accusé sous l'empire du régime juridique britannique; telle n'est pas la question. Il s'agit de savoir s'il est possible de prime abord que les droits d'un accusé soient de quelque façon violés. Je vous ferai remarquer, monsieur le président, que dans un comité qui sert dans un Parlement ou alors que nous sommes sur le point d'étudier un bill des droits de l'homme, nous devrions apporter une attention spéciale à la possibilité d'outrepasser une décision déjà rendue par le président, décision prise par le président dans l'exercice de ses fonctions et avec toute la conscience qu'il y apporte. Si nous cessions d'appliquer la méthode actuelle, cela ne veut pas dire que nous ne continuerons pas nos séances.

Lors de notre dernière réunion, il a été bien malheureux, après que j'eusse formulé la représentation que je faisais au sujet de la lettre de M. Ferland et après que le président se fut prononcé de façon très franche et très mesurée sur ce sujet, que le ministre des Transports, non pas ici, comme il aurait dû le faire, mais en dehors de ce Comité, ait fait une déclaration unilatérale au distingué journaliste du *Star* de Montréal au sujet des raisons qui motivaient cette action. J'aurais pu poser la question de privilège, mais je ne l'ai pas fait.

Chacun se rappelle la manchette du *Star* de Montréal: «M. Martin essaye de faire échec aux délibérations.» Telle était la déclaration que l'on a faite.

Des VOIX: Très bien!

Le PRÉSIDENT: Monsieur Martin, vous parlez au sujet de la motion, voulez-vous s'il vous plaît y venir.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Puis-je dire un mot au sujet des applaudissements qui ont accueilli ma dernière remarque. Quelques députés ont approuvé ma critique du ministre des Transports qui avait posé une action politique hors de ce comité.

Des VOIX: Non!

M. JOHNSON: Monsieur le président, faut-il poser la question de privilège?

M. MARTIN (*Essex-Est*): Le Règlement est clair. Il s'agit d'une matière qui est devant les tribunaux. C'est un sujet qui touche la manière convenable de procéder dans nos cours criminelles. Ce n'est pas une matière qui puisse de quelque façon être interprétée comme étant destinée à empêcher la pleine discussion du sujet. Que cela soit bien compris. Si tel est le cas, il me semble que la décision que vous avez prise l'autre jour devait être appuyée par chaque membre du comité qui, comme député, doit être conscient de ses responsabilités et aider à la conduite des affaires judiciaires en dehors de la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Martin, je n'ai pas rendu de décision l'autre jour. C'était au Comité à formuler les décisions. Évidemment, le Comité a pris cette décision.

Le 24 juillet 1956, on en a appelé à la Chambre d'une décision et l'Orateur a déclaré que la décision du président devrait être réglée en comité, non pas soumise à la Chambre. C'est dire que c'est le comité qui décide, et non pas de président.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Ce n'était pas au sujet d'une question de procédure touchant une cause devant les tribunaux. Il s'agissait simplement d'une déclaration selon laquelle il y avait une décision à prendre au sujet d'une ligne de conduite ou méthode à appliquer et que cette décision devait être prise au Comité. Cependant, la question de savoir si oui ou non nos travaux sont contraires ou nuisibles à une action prise en dehors, c'est une autre affaire. Je prétends qu'en vertu de notre Règlement, il s'agit d'une décision qui ne peut être prise que par le président. Autrement, nous prétendons que la décision judiciaire reposant sur notre pratique parlementaire devrait être changée.

C'est certainement le dernier argument que l'on pourrait sérieusement invoquer.

M. McPHILLIPS: Monsieur le président, le principe que M. Ollivier a énoncé ici aujourd'hui est vieux comme le monde et je crois que tous les avocats le connaissent bien. Quant il s'agit d'un problème devant les tribunaux, il s'agit de tribunaux possédant la juridiction pertinente. Les procédures intentées à Montréal ne s'instruisent pas devant un tribunal de juridiction pertinente. Il s'agit simplement d'une enquête préliminaire devant un magistrat pour établir s'il y a matière à procès. Après avoir dirigé moi-même nombre d'enquêtes préliminaires et avoir également assumé la défense, je crois que ce savant magistrat doit avoir l'impression que la Couronne a une argumentation plutôt chancelante dans ce cas, puisqu'il réserve sa décision. Invariablement, il y a immédiatement mise en accusation. En conséquence, le principe que M. Ollivier a énoncé ne s'applique pas ici. Je conviens que, si le cas était soumis à un jury maintenant, nous ne pourrions pas continuer; mais il n'est pas devant jury et il ne le sera peut-être jamais.

Nous avons confié ce problème à notre comité directeur. Nous avons confié nombre de problèmes au comité directeur. Je n'ai pas toujours été d'accord avec les décisions du comité directeur; mais je crois que vous avez décidé que nous devons suivre aveuglément les propositions du comité directeur. Vous avez déclaré que nous avons abondé dans le même sens que suggère le comité directeur.

Le PRÉSIDENT: Je vous demande pardon. Je n'ai pas déclaré que nous devions suivre le comité directeur. Plutôt, ce que j'ai dit ce matin, c'est que c'était ce que le comité directeur a recommandé. J'ai ensuite déclaré que c'était au Comité de formuler sa propre décision, non pas au comité directeur. C'était sa seule recommandation. Cela relève du Comité et de personne d'autre.

M. McPHILLIPS: Nous avons eu un précédent, alors que le comité directeur voulait faire venir ici, à titre de témoin, un chef ouvrier et, même si je n'étais pas d'accord, on a adopté comme règle qu'il devrait venir.

Le PRÉSIDENT: Cela également dépendait du Comité. C'est le Comité qui prend la décision. Le comité directeur se contente de guider le Comité et de lui faire des recommandations; il n'impose pas sa volonté au Comité.

M. McPILLIPS: J'aurais bien voulu qu'il en fût ainsi tout le temps.

Le PRÉSIDENT: Je persiste à dire que c'était ainsi.

M. McPHILLIPS: C'est très bien. Alors, il y a un autre point au sujet de cette accusation spécifique. Supposons que l'un des accusés est trouvé coupable de vol? Qu'est-ce que cela prouve? Cela ne prouve absolument rien, monsieur le président, en ce qui a trait à notre Comité. Si Jean-Baptiste est trouvé coupable un jour d'avoir volé $12 qui appartenaient au Conseil des ports nationaux du Canada, cela ne signifie absolument rien pour notre Comité. Nous sommes en quête de quelque chose beaucoup plus important que cela et nous avons reçu instruction de la Chambre de l'étudier. Nous n'avons pas cependant encore atteint ce stade. Cet homme ne comparaît pas devant un tribunal de juridiction pertinente. Il est simplement cité à son enquête préliminaire. Je ne serais pas du tout surpris, lorsque le juge rendra sa décision demain, s'il n'est même pas renvoyé devant une cour de juridiction pertinente. Évidemment, cette enquête préliminaire ne peut pas empêcher le Parlement du Canada de procéder à une enquête de cette sorte. Je crois que le principe énoncé par M. Ollivier ne s'applique pas à ce sujet.

(*Texte*)

M. JOHNSON: Monsieur le président, M. le député d'Essex-Est, comme d'habitude, a voulu lancer une affirmation en preuve, et ensuite il est obligé d'aller aux sources pour essayer de la prouver. J'ai beaucoup de . . .

Monsieur le président, M. le député d'Essex-Est affirme une chose et ensuite veut aller aux sources pour essayer de prouver ce qu'il a dit. C'est pourquoi je n'ai aucun scrupule à accepter le compliment qu'il m'a fait au sujet de ma grande expérience.

M. CHEVRIER: Je vous admire beaucoup.

M. JOHNSON: Et je me crois justifié de vous demander si l'expérience se compte par le nombre d'années de pratique ou par le bluff?

M. MARTIN (*Essex-Est*): (*Les paroles de M. Martin, en français, n'ont pas été rapportées par le sténographe du comité.*)

(*Traduction*)

M. JOHNSON: M. Martin a demandé au Comité de déclarer si le président devait décider si le problème est ou n'est pas en délibéré judiciaire. Si quelqu'un doit outrepasser les ordres de renvoi ou poser des questions qui se rapportent à des causes actuellement devant les tribunaux, se rapportant directement à ces causes pendantes, je crois que le président devrait s'en occuper et décider si oui ou non la question est régulière ou touche une affaire en litispendance.

M. Martin a affirmé que tout le problème est en délibéré judiciaire. Cela veut dire qu'il ne s'inspire d'aucun fait. Il n'a apporté ni fait ni précision illustrant les points qu'il avait commencé à débattre. Tout ce qu'il fait, c'est de citer des cas qui n'ont aucun rapport avec le problème actuellement devant le Comité. M. Martin a fait allusion à l'avocat et a déclaré que la déclaration de l'avocat est soumise au tribunal et qu'il s'agit d'une affaire qui, d'après les premiers témoignages, paraît bien fondée.

Puis-je ajouter que le fait même que cet avocat, M. Pothier Ferland, ait écrit cette lettre et l'ait envoyée aux journaux et à chaque membre du Comité sans la soumettre officiellement au Comité en la faisant parvenir au secrétaire, constitue en soi un outrage au Comité. J'accuse ici M. Pothier Ferland d'outrage au Comité et je crois qu'il ne devrait pas avoir envoyé des lettres aux journaux d'abord.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Johnson, c'était un manque de savoir-vivre de sa part; mais n'importe qui, au Canada, a le droit d'écrire des lettres au député. Je ne crois pas qu'on pourrait appeler cela un outrage au Comité.

M. DRYSDALE: Au sujet de ce rappel au Règlement, fait ici tantôt, j'ai très spécifiquement mentionné que quiconque a des observations à formuler à ce sujet devrait adresser sa lettre directement au président du Comité. Les journaux ont fortement insisté pour dire que ce serait de procédé normal. Comme M. Johnson l'a mentionné, M. Ferland a au contraire saisi l'occasion pour être sûr que les journaux s'en empareraient et il a écrit à chaque membre du Comité. Je suis, moi aussi, d'avis qu'il y a eu outrage au Comité. S'il y a quelque chose de préjudiciable, la pire chose qui puisse arriver est bien la déclaration faite dans la lettre de M. Ferland.

M. JOHNSON: Si le député d'Essex-Est . . .

M. MARTIN (*Essex-Est*): Nous avons l'un des présidents les plus justes que je connaisse.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie de cet hommage, mais je ne le mérite pas.

(*Texte*)

M. JOHNSON: Mon affirmation, monsieur le président, est à l'effet . . . Pourrais-je ajouter à ceci, monsieur le président, M. Martin vient de me faire un compliment très mérité.

(*Traduction*)

M. Martin n'a pas donné de précision exacte au sujet du commentaire relatif à ses allégations. Il n'a mentionné aucun texte précis qui pourrait servir de base au problème actuellement devant le Comité. Tout ce qu'il a dit n'a aucun rapport avec les problèmes dont le Comité est saisi.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout, monsieur Johnson?

M. JOHNSON: Oui.

Le PRÉSIDENT: M. Fisher, et ensuite M. Drysdale. Avant que M. Fisher commence à parler, je veux vous rappeler qu'un autre comité doit se réunir dans cette pièce à 11 heures; nous nous réunirons de nouveau cet après-midi.

M. FISHER: Comme je n'ai pas la pratique voulue et que je suis à peine un gamin sorti du bois, j'hésite à aborder ce problème particulier.

Je vais voter en faveur de la motion de M. Pigeon pour les raisons que voici. D'abord, je crois que l'aspect que nous avons tendance à oublier trop souvent est que, en tant que comité parlementaire infiniment petit, nous possédons beaucoup d'autorité et je crois même l'autorité suprême du pays, quand on y pense bien. Je crois que nous sommes capables, en dépit des textes cités, de continuer, si nous croyons que, de l'avis du Comité, telle est l'attitude à adopter. Ce qui m'a intéressé tout au long de cette enquête est la question de la responsabilité ministérielle administrative dans les circonstances qui se développaient devant nous, alors que les péagers et les accusations qui sont portées contre eux devant les tribunaux constituent simplement des incidents.

Je voudrais attirer l'attention des membres du Comité sur ce que nous avons eu la preuve que quelque part la responsabilité ministérielle et administrative a été prise en faute dans ce cas particulier, qu'il s'agisse ou non, d'après nous, de ce que nous cherchons. Si nous devons vérifier la responsabilité ministérielle et administrative, nous devons continuer nos travaux de comité et faire venir les témoins, comme les ministres, les anciens ministres, les anciens directeurs du port de Montréal et les anciens dirigeants du Conseil des ports nationaux.

Je crois que lorsque nous présenterons un rapport, nous ne ferons pas un rapport au sujet des péagers et de leur emploi. C'est de l'eau qui coule sur le pont . . .

Une VOIX: De l'eau sous le pont.

M. FISHER: . . . parce que le système de péage a été modifié. Ce que nous cherchons, c'est de savoir qui est responsable de cette situation tendancieuse, qui crée une espèce d'administration dont les sources de revenu ont pu continuer pendant si longtemps sans qu'il intervienne de vérification, de modification? Certainement, cette question de responsabilité n'a presque rien à faire avec ce qui se passe actuellement devant les tribunaux.

Je ne crois pas qu'il nous soit nécessaire d'obtenir la condamnation ou l'élargissement de ces gens avant que la cour nous permette de continuer notre enquête en ce domaine particulier. On nous a dit que, si nous continuons, nous portons atteinte aux droits de l'homme; on a aussi mentionné qu'il existait un conflit de droits au sujet de ce que nous devrions faire.

Je crois que si un comité parlementaire porte atteinte à des droits de l'homme, cela devient une incursion dans un domaine plutôt délicat. Il n'existe pas de groupe qui soit plus vulnérable qu'un comité parlementaire, s'il agit de cette façon. S'il y a ici des gens qui croient que notre Comité agit de cette façon et qui peuvent le prouver, je crois que nous sommes tous un peu menacés, parce que nous somme tous vulnérables devant l'opinion publique, comme le vote l'a prouvé.

Le dernier point, monsieur le président, c'est que même si un comité parlementaire a toute autorité pour prendre ses propres décisions, nous devrions aussi reconnaître que nous avons ici un régime de parti. Il m'apparaît de façon très claire que, si le régime de parti, fonctionnant comme il le fait normalement, et je ne le critique pas, si la décision de la part du gouvernement avait pour effet que nous ne devrions pas posséder, cela serait bien évident ici.

Personnellement, je crois qu'il n'existe pas d'instruction à cette fin, aucun conseil n'a été donné dans ce sens, et je ne serais pas visé par de telles instruction, parce que de toute façon je ne suis pas intéressé à cette histoire. Mais à titre de député qui n'est pas contraint par de telles instructions, même si l'on devait en émettre, je crois que nous devrions continuer et aller jusqu'au cœur du problème de la responsabilité ministérielle et administrative. Je crois que la question du péage est complètement hors de propos ou si vous préférez, n'a rien à faire avec cela.

Je sais bien, évidemment, que je n'ai aucun précédent juridique, ni rien d'autre à énoncer à l'appui; c'est simplement la façon dont je comprends la responsabilité ministérielle et administrative, et à la façon dont je comprends ce qu'un comité parlementaire est habilité à faire.

Le PRÉSIDENT: Je veux simplement répéter, monsieur Fisher, que la politique ne doit pas pénétrer dans notre Comité, sous aucune forme ou apparence. Ce Comité a été mis sur pied pour enquêter au sujet de l'exploitation du pont Jacques-Cartier et du pont Victoria.

J'ai constaté jusqu'ici qu'on n'y avait pas fait de politique et j'espère qu'on n'en introduira pas non plus. Quiconque lira les témoignages pourra se rendre compte qu'il y a eu des divergences de vues entre certaines personnes appartenant à des partis différents; mais j'espère que l'on pourra se tenir complètement en dehors de la politique.

M. Drysdale vient ensuite; après, ce sera le tour de M. Baldwin. Voulez-vous prendre la parole, monsieur Campbell?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Oublie-t-on M. Campbell? Je venais après M. Drysdale.

Le PRÉSIDENT: C'est exact. Je croyais que vous aviez terminé ce que vous aviez à dire.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Pas du tout.

M. DRYSDALE: Peut-être, monsieur le président, pour revenir à ce qu'à dit M. Martin et pour aider le Comité, je devrais verser au dossier l'interprétation de May au sujet des questions en litispendance. Et dans la sixième édition de May, à la page 400, je lis:

> On ne doit pas soulever devant la Chambre, au moyen d'une motion ni autrement, une affaire qui est pendante devant un tribunal. Cette règle ne s'applique pas aux projets de loi.
>
> De même, à la page 457:
>
> Les questions qui sont pendantes devant un tribunal ne peuvent être introduites dans un débat, sauf au moyen d'un projet de loi (voir la page 400). Dans le cas de M. O'Connell, sir Robert Peel et lord John Russell ont observé cette règle, tant dans le libellé du discours du trône que dans leur façon de procéder à la Chambre, et les décisions du président l'ont maintenue.

Pendant que M. Martin formulait ses remarques très intéressantes, j'ai tenté d'attirer son attention devant nous et je crois que le mot clef est «affaire» pendante

devant un tribunal. M. Martin n'a pas voulu dire ce qu'il pensait du problème à l'étude. Comme d'autres avant moi l'ont déclaré, je crois que la question se ramène à l'accusation de vol contre six péagers en particulier et, en conséquence, nous ne pouvons nous immiscer dans cette affaire.

J'ai dit plus tôt que ce qui nous intéresse, c'est l'administration du pont Jacques-Cartier. A mon avis, cette discussion n'empiéterait en aucune façon sur les procès en cours.

En deuxième lieu, j'ai été très heureux que M. Martin ait attiré l'attention du Comité sur ce que ce dernier a la direction de ses délibérations, qu'il peut prendre des décisions par lui-même et qu'il ne lui est pas nécessaire de s'adresser à la Chambre. Je fais aussi remarquer à M. Martin que, en 1926, au cours de l'enquête sur les douanes — je suis certain qu'il en conviendra après lecture du compte rendu de ce comité, — des procès se sont poursuivis au même moment et il n'a pas été question que l'affaire soit en délibéré judiciaire.

Si M. Martin devait avoir raison, toute question pouvant être soumise aux tribunaux nous empêcherait immédiatement d'en parler au Parlement, et je pense en ce moment à la loi sur les coalitions. Si une question ayant trait aux coalitions était soumise aux tribunaux et que nous ayons une modification à apporter à cette loi, que nous en parlions en comité, alors, d'après le raisonnement de M. Martin, qui est apparemment erroné, nous ne serions pas capables de dire quoi que ce soit au sujet de cette loi.

En toute justice, j'aimerais à vous faire remarquer que M. Martin a mentionné ce très important . . .

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi, monsieur Drysdale. Je crois que, dans ce cas-là, vous pourriez parler de la loi sur les coalitions.

M. DRYSDALE: Je me suis servi de cette loi simplement comme exemple. Mais si M. Martin a raison, comme la question doit être soumise aux tribunaux, il nous est impossible d'en parler à aucun endroit du Parlement, ce qui est faux, à mon avis.

J'estime qu'il est de toute évidence nécessaire et presque indispensable de délimiter la question et je voulais que M. Martin aide le Comité à la délimiter, à nous dire ce qui, à son avis, peut être discuté.

En toute justice pour M. Martin, je crois qu'il a eu un oubli lorsqu'il a dit que M. Hees a joui d'une certaine publicité en première page d'une publication très intéressante et très reconnue, le *Star* de Montréal car le lendemain M. Martin bénéficiait lui-même d'une certaine publicité en première page du même journal. Je crois que c'est un oubli de sa part et qu'il voulait faire remarquer au Comité que les deux côtés de la médaille avaient été exposés,

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur le président, je crois que toute la question en jeu ici n'a pas trait aux droits théoriques de l'homme, ni à aucun droit de l'homme. La question en jeu est le privilège du Parlement et le désintéressement du public, si le Comité est mis au rancart à l'heure actuelle.

Comme MM. Fisher et Drysdale l'ont dit, nous ne nous occupons pas ici de la culpabilité de certaines personnes. Aucun nom n'a été mentionné à ce propos. Nous ne sommes pas dans une cour de justice; nous ne pouvons déterminer la culpabilité; cela ne nous intéresse pas.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Les témoignages donnent la preuve du contraire.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Nous sommes cependant intéressés à savoir si le crime organisé s'était infiltré dans l'administration du pont, ce qui est une chose complètement différente.

Comme M. Fisher l'a fait remarquer, nous somme aussi intéressés à connaître les responsables de la mauvaise administration apparente du pont. Nous sommes intéressés à faire retomber la responsabilité publique là où elle revient. S'il y a eu négligence, agissements coupables ou mauvaise administration de la part du Conseil des ports nationaux, ce dernier est responsable au Parlement et nous nous déroberions à notre devoir à l'égard du public canadien si nous ne nous efforcions pas de déterminer la responsabilité.

Il nous incombe de veiller à ce que les mesures qui s'imposent soient prises et, s'il y a eu mauvaise administration, de veiller à ce que la chose ne se reproduise plus à l'avenir. J'ajouterai que ce que M. Martin et M. Ferland ont tenté de faire, les rois n'ont même pas essayé de le faire et, s'ils s'y sont essayés, cela leur a coûté la tête. M. Ferland a essayé de confondre le Comité en faisant, dans un cas en particulier, un exposé tout à fait faux et l'argument de M. Martin est une tentative pour bâillonner le Parlement.

M. MARTIN (*Essex-Est*) : Monsieur le président, j'invoque de Règlement; l'honorable député a pu continuer. Je ne l'ai pas interrompu. Il était parti dans de grandes envolées lorsqu'il a laissé entendre que par suite de ma tentative, je pourrais être décapité, etc.

Je ne m'inquiète pas de la menace de mon ami de m'enlever la tête; mais je m'inquiète de l'insinuation qui a été faite et d'après laquelle ce qui se serait passé ce matin est une tentative de bâillonner le Parlement ou d'empêcher une étude approfondie de cette question. Il ne s'agit pas be bâillonner le Parlement.

M. MCGREGOR: C'est certainement le cas.

M. MARTIN (*Essex-Est*) : Ce que j'essaie de dire, c'est que le Comité n'a pas le droit d'entraver le cours de l'administration de la justice criminelle au Canada. J'ai en main la déclaration de M. Pigeon à la dernière séance.

M. MCGREGOR: Ne vous éloignez pas du sujet.

Le PRÉSIDENT: Un instant. En avez-vous fini avec votre rappel au Règlement, monsieur Martin?

M. MARTIN (*Essex-Est*) : Je veux simplement relever la déclaration de mon ami d'après laquelle j'aurais tenté de bâillonner le Parlement. Étant donné que la presse est ici, nous voulons éviter que cela soit connu. Cela n'est pas le cas et on devrait prier l'honorable député de retirer ses paroles. Aucun membre du Comité n'a cherché à empêcher une enquête approfondie. Ce que nous essayons de faire, c'est d'établir si le Comité entrave l'administration de la justice au Canada et je vous demanderais de faire en sorte que l'honorable et distingué juriste de Cornwall retire ses paroles.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Campbell retirera ses paroles au sujet du bâillonnement du Parlement.

M. CAMPBELL (*Stormont*) : Je serais très heureux d'y substituer l'expression «faire obstruction» à l'enquête du Parlement sur une question qui mérite une enquête.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Campbell, retirez simplement ces paroles, sans aucune restriction.

M. MARTIN (*Essex-Est*) : Monsieur le président, je demanderais au député, le distingué juriste, de retirer l'expression «faire obstruction» et de le faire d'une façon telle que . . .

Le PRÉSIDENT: Le mot était «bâillonner» le Parlement.

M. HORNER (*Acadia*) : Tout comme vous avez dit «prévenu»!

Le PRÉSIDENT: Nous devons ajourner sous peu. J'aimerais que M. Campbell retire le mot «bâillonner».

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je retire volontiers le mot «bâillonner».

Le PRÉSIDENT: Sans restrictions.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Oui.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Et l'expression «faire obstruction».

M. CAMPBELL (*Stormont*): Si M. Martin cesse son obstruction, je vais retirer l'expression «faire obstruction».

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, une fois de plus, l'honorable député dit que je fais de l'obstruction. Je demande que ces paroles soient retirées.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Campbell retirera ses paroles, sans restrictions. N'est-ce pas, monsieur Campbell?

M. CAMPBELL (*Stormont*): A condition qu'il n'y ait plus d'obstruction.

Le PRÉSIDENT: Je sais que M. Martin ne cherchera pas à faire obstruction de quelque façon que ce soit. La parole est à M. Baldwin.

M. BALDWIN: Monsieur le président, j'ai assisté à presque toutes les séances du Comité. J'aimerais à donner mon avis à titre d'avocat ayant participé à un grand nombre de procès pour causes criminelles. A l'exception d'une courte allusion à l'une des personnes accusées, au moment où l'une de ses fiches de temps était déposée devant les tribunaux, je doute beaucoup que quelque chose ait été dit qui, à mon avis, pourrait causer du tort ou nuire au procès de cette personne.

A mon avis, nous devrions étudier ce que nous entendons par l'expression «devant les tribunaux». Très fréquemment, lorsque des délits sont commis, les journaux en parlent. Les habitants de la localité où le jury sera choisi savent qu'un délit a été commis. Voici ce que le Comité a tenté de faire et je suis certain que vous partagez mon avis à cet égard. Nous avons pour tâche d'étudier un vaste domaine, et en étudiant ce domaine nous avons probablement touché à des sujets qui se rapprochent ou qui relèvent du domaine judiciaire, c'est-à-dire de l'accusation de vol à laquelle ces personnes doivent faire face. Mais cela n'a été qu'accidentel.

Le sujet de cette enquête est l'administration du pont. Si, au cours de cette enquête, nous découvrons qu'il s'est produit des irrégularités qui pourraient être attribuables à la négligence administrative ou ministérielle, alors il est de notre devoir de faire enquête. Mais, quant au fait qu'on tient un procès à Montréal, la question est la suivante: il y a des personnes qui sont accusées d'avoir commis un certain délit. Il ne s'agit pas de savoir si des vols ou des irrégularités ont été commis sur le pont. La question est la suivante: est-ce que ces six personnes ou l'une d'entre elles sont coupables de vol ou d'irrégularité? Ce n'est pas dans la mesure où nous nous approchons de ce domaine que, à mon avis, ce que nous faisons ici peut être interprété comme étant devant les tribunaux.

J'estime qu'il n'y a pas de raison pour que nous ne poursuivions pas notre enquête, pourvu que, s'il est évident que nous approchons du sujet en question, le président accomplisse son devoir avec vigilance; et c'est aussi le devoir des membres du Comité de s'assurer que les questions qu'ils posent ne touchent en aucune façon ce sujet. Le président devrait être doublement vigilant et veiller à ce que rien ne se fasse en ce sens. Indépendamment de cela, je crois que nous serions bien peu sages d'arrêter nos délibération à ce stade-ci.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, je crois que M. Baldwin a donné un très . . .

Le PRÉSIDENT: Il ne nous reste que deux ou trois minutes.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, je crois que M. Baldwin a donné un exposé très juste et très objectif et je suis certain que nous reconnaissons tous son utilité dans cette affaire.

Je demanderais à M. Baldwin de songer à ces mots que M. Pigeon a prononcés à la dernière séance. S'ils ne justifient pas l'argument que j'ai avancé ce matin, alors je serais bien surpris.

Voici ce que M. Pigeon a dit:

(*Texte*)

> Je pensais que, par le fait qu'il a été prouvé qu'il y avait eu du vol et du coulage, c'était suffisant pour permettre aux membres du Parlement de continuer l'enquête, c'est tout.

(*Traduction*)

Pour cette raison . . .

Des DÉPUTÉS: Traduction!

M. JOHNSON: Pourrions-nous avoir le renvoi, je vous prie.

M. MARTIN (*Essex-Est*): J'ai la traduction.

M. MCGREGOR: Je m'oppose à cela. Il a pris la plus grande partie de la matinée. Il ne nous reste que cinq minutes et vous allez le laisser les accaparer. Personne n'a la chance de parler. Je m'oppose à cela.

Le PRÉSIDENT: Tous les députés doivent avoir chance égale.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Voici la version anglaise de ce que M. Pigeon a dit:

(*Texte*)

> I thought that by the very fact that it had been proven there were thefts, that this allowed the members of the parliamentary committee to continue.

Si cela n'est pas, en soi, un exposé à l'appui de ce qui j'ai dit — «par le fait dit M. Pigeon, qu'il a été prouvé qu'il y avait eu vol» — j'affirme qu'il s'agit de l'affaire en cours devant les tribunaux.

M. JOHNSON: J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'aimerais que le député me dise où il a pris cette citation.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Dans les délibérations de la dernière séance du Comité.

M. JOHNSON: Où vous les êtes-vous procurées?

M. MARTIN (*Essex-Est*): Elles nous ont été remises par M. Jones il y a quelques instants.

Le PRÉSIDENT: Elles ne sont pas encore imprimées.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Prenons les délibérations imprimées. Reportons-nous à la page 778 (*version anglaise*).

(*Texte*)

M. PIGEON: Je soulève une question de privilège. Je n'ai jamais donné de précision, je n'ai pas nommé de noms, je me suis tout simplement inspiré des articles qui ont été écrits dans les journaux à travers le pays.

M. MARTIN (*Essex-Est*): C'est la confirmation de ce que je viens de dire.

M. PIGEON: Je n'ai jamais précisé, je n'ai pas donné de noms. J'ai dit simplement ce que le peuple canadien pense, d'un océan à l'autre, concernant la mauvaise administration.

(*Traduction*)

M. MARTIN (*Essex-Est*): Il est certain que cette dernière déclaration de M. Pigeon est le plus fort argument possible que nous ayons eu ce matin et c'est la confirmation de ce que j'ai dit.

(*Texte*)

M. PIGEON: Je soulève encore un point d'ordre. Je n'ai pas donné de noms, je n'ai pas fait de précisions.

(*Traduction*)

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je crois que l'honorable député aggrave la situation. Ne pas avoir donné de noms rend la situation plus sérieuse, pour autant qu'il s'agisse de la questions des tribunaux.

Le PRÉSIDENT: Il est presque onze heures moins trois minutes. Un autre comité siège dans cette salle à 11 heures et je crains que nous ne devions ajourner.

M. JOHNSON: Monsieur le président, nous avons le temps de prendre le vote.

M. MCPHILLIPS: Pourquoi devrions-nous céder la salle à un autre comité? C'est la salle du comité des chemins de fer, c'est notre salle.

Le PRÉSIDENT: Cela n'a pas d'importance. Il y a quatre ou cinq comités qui siègent ce matin et nous devons leur laisser la place afin de leur permettre de siéger.

M. DRYSDALE: Nous avons une question très importante à régler. Qu'ils attendent.

Le PRÉSIDENT: Ils ne peuvent attendre.

M. MCGREGOR: Nous comptons sur notre liste de témoins seize personnes que nous avons l'intention d'entendre au sujet de l'exploitation du pont. Il y a là matière à travail pour au moins un mois et c'est pourquoi je ne vois aucun motif ou aucune raison de prolonger le supplice actuel.

M. MARTIN (*Essex-Est*): J'aimerais, avant que nous ajournions la séance, monsieur le président, me reporter aux dernières pages du fascicule n° 12 afin de signaler le grave danger que conmporte la voie dans laquelle nous nous engageons. Il y est dit . . .

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je propose, monsieur le président, que nous ajournions la séance. Il est 11 heures.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Il reste une minute. Voici la question qu'a posée M. Denis:

> Je suppose que vous avez fait une enquête au sujet de chaque péager du pont Jacques-Cartier, ou du moins sur la plupart de ces hommes?
>
> M. SHEA: Je crois bien que oui.

M. DENIS: Croyez-vous qu'il y ait beaucoup de détails au sujet de personnes qui font actuellement l'objet de poursuites dans ces rapports?

M. SHEA: C'est possible. Je ne suis pas tout à fait certain, mais c'est possible, s'ils travaillaient sur le pont depuis assez longtemps.

M. DRYSDALE: Eh bien! quoi?

M. MARTIN (*Essex-Est*): Est-ce qu'on soutient vraiment...

M. JOHNSON: Cherchez-vous à cacher la vérité à propos du pont Jacques-Cartier?

M. MARTIN (*Essex-Est*): Au collègue qui vient de faire cette remarque, j'aimerais signaler que nous ne cherchons nullement à cacher la vérité. Nous voulons amener au grand jour tous les faits en cause.

M. JOHNSON: Nous également.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Poursuivons.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. MARTIN (*Essex-Est*): On ne nous permet pas de discuter en toute liberté. Je veux simplement faire remarquer, monsieur le président, que nous désirons une enquête très complète...

Le PRÉSDENT: Il est maintenant 11 heures, monsieur Martin.

M. PIGEON: Je propose que nous passions à la mise aux voix.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Me permettez-vous, monsieur le président, de formuler une observation au sujet de notre façon de procéder. On a laissé entendre qu'un autre comité allait bientôt occuper cette pièce. D'accord. Mais comme c'est le whip qui prend les dispositions nécessaires à cet égard, nous pourrions alors retenir ce local chaque fois que nous le désirerions. Je veux simplement proposer un compromis.

M. DRYSDALE: Ce qu'il dit est irrégulier.

M. JOHNSON: Aux voix!

Le PRÉSIDENT: M. Martin n'a pas encore terminé. Un autre comité doit prendre possession de la pièce; c'est pourquoi j'ajourne la présente séance jusqu'après l'appel de l'ordre du jour d'aujourd'hui.

M. MCPHILLIPS: Viendrons-nous ici?

Le PRÉSIDENT: Oui, immédiatement après l'appel de l'ordre du jour.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI, 3 mai 1960,
3 heures et demie de l'après-midi

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes à la motion, messieurs. Nous discutions la motion qui permettrait au Comité de poursuivre son étude. La parole est à M. Martin.

M. MARTIN (*Essex-Est*): J'avais presque terminé le point que j'exposais ce matin, monsieur le président. Après l'ajournement, j'ai pu parcourir quelques témoignages et il va de soi que je n'ai pris connaissance que d'une partie de ces témoignages. Cette lecture, toutefois, m'a révélé ce qui, d'un point de vue tout à fait personnel, m'apparaît comme une situation assez grave à la lumière du problème en discussion, savoir s'il s'agit d'une question qui n'est pas encore jugée.

A la page 13 du fascicule 3, par exemple, se trouvent des observations sur l'inefficacité ou l'incompétence qui pourrait conduire à autre chose. A la page 27 du fascicule 5, M. Campbell parle d'un régime coordonné d'infractions, qu'il s'agisse de vol ou d'autres infractions du même genre, a-t-il dit.

M. CAMPBELL (*Stormont*): J'ai demandé s'il en était ainsi.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Ce fait indique clairement si l'intention de notre collègue était de faire une insinuation; il y a bien là une insinuation qui nous permet de tirer diverses conclusions en dépit de ce que notre collègue pouvait avoir à l'esprit.

La dernière déclaration que mon collègue vient justement de formuler est même pire. Des personnes sont citées devant le tribunal en vertu d'un code criminel conforme aux normes de la justice britannique et nous voulons appliquer toutes les lois de la justice aux accusés. Nous ne voulons d'aucune façon changer le cours de leur procès, et cette dernière remarque . . .

Le PRÉSIDENT: Je vous prie de ne pas interrompre, monsieur Campbell.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Et cette dernière remarque . . .

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. M. Martin ne fait évidemment qu'amplifier son argumentation de ce matin. Je n'y vois pas d'objection, mais je vais réclamer le même droit, qui me permettrait de recommencer et d'amplifier mon point. Il n'apporte rien de nouveau.

M. MARTIN (*Essex-Est*): L'opinion émise par M. McPhillis me semble juste et, pour ma part, je veux revenir sur ce que je disais ce matin. Il est évident qu'un tel droit lui revient et, en bon avocat, il va reconnaître le but et les motifs qui me guident lorsque je cherche à établir les fondements d'une situation qui, j'en suis sûr, lui apparaît comme étant très grave.

Il estimait lui-même ce matin que, si les débats sur lesquels portaient nos plaintes étaient maintenant soumis au tribunal et comportaient un procès devant un jury, la situation ne serait pas la même. Je voudrais faire remarquer à mon collègue que l'instruction faite maintenant devant les tribunaux criminels de la province de Québec a un caractère plus grave encore, si l'on se rappelle les questions qui nous accupent ici, si l'on parle d'un conflit ou d'une immixtion dans une affaire qui n'est pas encore jugée. Un procès est maintenant intruit devant les tribunaux de Montréal, où le magistrat n'a qu'à déterminer s'il s'agit d'une affaire qui, d'après les premiers témoignages, paraît bien fondée à défaut de témoignages, on peut parvenir à cette fin d'après des témoignages fournis par les accusés eux-mêmes, — de fait, ils ne peuvent fournir de témoignages, — et le magistrat à ce propos n'a qu'à établir s'il s'agit d'une affaire qui, d'après les premiers témoignages, paraît bien fondée.

De plus en plus, les observations formulées par mon collègue me convainquent qu'il ne s'entend guère aux pratiques les plus élémentaires du droit. D'autres part, si les remarques de mon collègue de Victoria vont être étudiées sérieusement, — et, à mon avis, elles le méritent, — il s'agit alors d'un procès dès le début à la cour du magistrat où celui-ci n'a qu'à déterminer s'il s'agit d'une affaire qui, d'après les premiers témoignages, paraît bien fondée. Enfin, si l'on ne présente à notre Comité des observations de tout genre qui établiraient une infraction qui, d'après les premiers témoignages, paraît bien fondée, je n'arrive pas alors à comprendre le sens des témoignages de cette sorte.

M. JOHNSON: C'est peut-être la question à trancher.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Mais, mes plaintes ne portent pas sur ce point. M. Campbell m'a prié de consulter les témoignages à la page 26 du fascicule numéro 5.

M. DRYSDALE: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je me demande si M. Martin a raison de se reporter aux témoignages pour les examiner et signaler les déclarations qui ont été faites.

M. MARTIN (*Essex-Est*): C'est pour répondre à la demande qu'on m'a faite.

M. DRYSDALE: Nous cherchons à établir actuellement si le Comité doit passer outre à des déclarations dont l'importance est indéterminée, étant donné que l'affaire est en litispendance. Nous cherchons également, à l'heure actuelle, à nous assurer si le Comité doit poursuivre ses délibérations et étudier les modalités de perception des droits de péage, ainsi que les questions dont les tribunaux sont saisis.

Vous prétendez, d'une part, qu'il faut une enquête équitable et, d'autre part, vous cherchez à citer des déclarations dont, selon vous, les tribunaux pourraient être saisis.

Il ne m'apparaît pas pertinent, au point où nous en sommes, de revenir sur les témoignages pour les discuter de nouveau. Je n'hésite pas à admettre qu'ils peuvent contenir des déclarations qui ne soient pas tout à fait justes.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Vous avez établi votre point. Il n'y a aucunement lieu d'invoquer le Règlement; c'est un plaidoyer que vous faites.

M. DRYSDALE: J'ai exactement procédé comme vous.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Maintenant que votre point est établi, je demande, que mon argumentation soit plausible ou non, le droit de signaler que les débats actuels relatifs à toute l'affaire comportent un caractère qui éveille des doutes possibles sur le caractère des délibérations qui se poursuivent à l'extérieur de cette salle, devant les tribunaux criminels.

Voilà mon point. Les textes qu'on a cités de Beauchesne et de May et que je signalerai plus tard, indiquent clairement que nous nous trouvons en plein dans une affaire en délibéré judiciaire, dont il ne pourrait être question qu'au moyen d'un projet de loi présenté à la Chambre. La Chambre n'est donc pas saisie de cette question; aucun comité parlementaire n'a été saisi en bonne et due forme de cette affaire. Pour ma part, je ne faisais que me rendre à une demande spécifique de notre collègue de Cornwall. Il m'a prié d'être précis.

M. DRYSDALE: C'est la raison pour laquelle j'ai soulevé la question. Ce n'est pas parce que le député de Cornwall vous a demandé de lire certaines déclarations que tout cela est nécessairement correct.

M. MARTIN (*Essex-Est*):

> M. CAMPBELL (*Stormont*): Je mets dans son contexte la question qui se posait ce matin. Je remarque qu'il existe une corrélation constante entre l'augmentation des péages et celle des inscriptions des véhicules. La courbe est toujours constante sans fluctuations subites. On peut en tirer deux conclusions. Tout d'abord, il ne s'est produit rien de malhonnête et on a perçu tout le péage possible.

Ecoutez bien ce qui suit:

> L'autre conclusion qui peut être tirée, — la seule, à mon sens, — est la suivante: il a dû exister un régime coordonné d'infractions. En d'autres termes, voici ma conclusion: si ces péagers étaient en réalité coupables de vol ou d'autres infractions du même genre, des fluctuations subites se seraient produites s'il s'était agi d'une entreprise privée.

Voilà la question même dont les tribunaux sont saisis; ce n'est pas une affaire qui relève de notre Comité. Les observations qu'a formulées notre collègue de Stormont indiquent clairement qu'il a violé le Règlement de notre Comité et l'a placé dans une position délicate, position qu'aucun membre, y compris notre collègue de Stormont, ne souhaite réellement pour notre groupe.

M. CAMPBELL (*Stormont*): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Mes observations n'indiquent rien de tel.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Il n'y a pas de question de Règlement. Vous pourrez exposer votre point après.

M. DRYSDALE: Pour revenir à la question de Règlement que j'ai soulevée plus tôt, monsieur le président, je dirai qu'à l'heure actuelle, alors que l'affaire est instruite devant les tribunaux, M. Martin cherche à revenir sur les témoignages déjà entendus et qui comportent des points qui ne sont pas encore jugés. Je ne crois pas qu'il soit en droit de faire une telle chose.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas, monsieur Drysdale, que M. Martin doive relever chacun des points que nous avons transgressés. Je ne le crois pas, monsieur Martin.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je me rends à votre demande, monsieur le président. Je m'en voudrais d'accaparer inutilement le temps du Comité. J'essaie, cependant, de déterminer le grave danger qui guette notre Comité désireux d'accomplir ce que nous souhaitons tous, c'est-à-dire une enquête complète à l'égard de l'affaire en cause.

M. DRYSDALE: Mettons alors la question aux voix.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Vous n'allez pas . . .

M. MARTIN (*Essex-Est*): Mon collègue est avocat et je m'étonne de le voir intervenir de façon aussi assidue, ce qui à mon avis, indiquerait peut-être . . .

Le PRÉSIDENT: Tout doux!

M. DRYSDALE: Du calme!

M. MARTIN (*Essex-Est*): Nous voulons agir avec une très grande prudence; mais j'aimerais me reporter à plusieurs pages des témoignages. Si l'on voulait bien consulter les pages 641, 643, 646, 734, 658, 659 (*version anglaise*) et les pages 38 et 39, du fascicule 3; 14, du fascicule 4 et 6, 31 et 52, du fascicule 5 (*version française*), pour n'en citer que quelques-unes, on me donnerait raison.

Permettez-moi de mentionner en particulier un autre fait. J'ai sous les yeux une coupure de journal, du journal *la Presse*, je pense, car on n'y indique pas la source. Le titre se lit comme suit: «Mandats contre six anciens percepteurs du pont J.-Cartier»; l'article est en date du 4 avril de cette année.

Une VOIX: Où est l'interprète?

Le PRÉSIDENT: Étant donné que vous vous êtes exprimé en français, monsieur Martin, j'aimerais que l'interprète nous traduise cette phrase.

L'INTERPRÈTE: «Mandats contre six anciens percepteurs du pont J-Cartier», article tiré de *la Presse* du 4 avril 1960.

M. MARTIN (*Essex-Est*): L'article dit «ce sont», pour ensuite nommer certaines personnes qui ont été arrêtées; je ne donnerai pas de nom ici; il reste encore un particulier à mettre en état d'arrestation. Ce qui nous préoccupe, ce n'est pas que le journal ait publié cela. Le danger, autant que la question que je soulève à l'heure actuelle soit

en cause, apparaît aux pages 38 et 39 du fascicule 3 de nos témoignages où, on le verra, figurent les noms des inculpés acquittés ou renvoyés. A la page 6 du fascicule 5, maintenant . . .

M. DRYSDALE: Éclaircissons ce point, monsieur le président.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Permettez-moi de terminer, si vous désirez que justice soit faite.

M. DRYSDALE: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je ne me tiendrai pas coi, tandis que M. Martin n'éclaircit pas ce que signifient les dépositions. La liste de tous les péagers paraît à l'appendice «H» du fascicule n° 3. Ne vous y méprenez pas; soyons justes.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Écoutez ce que j'ai à dire.

M. DRYSDALE: Durant toute la matinée, j'ai écouté ce que vous aviez à dire.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Non parce que vous m'avez interrompu à un moment important de mon argumentation.

J'ai dit que *la Presse*, dans son édition du 4 avril, a donné les noms de six personnes qui ont été arrêtées à la suite de mesures qu'avait prises la Gendarmerie royale du Canada.

J'ai dit que l'on ne pouvait s'opposer à ce compte rendu, car *la Presse* a le droit de publier cette nouvelle. Ensuite, j'ai signalé qu'à l'appendice «H» du fascicule 3 de notre compte rendu, le nom des accusés apparaît . . .

M. JOHNSON: Parmi d'autres noms.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Très bien; permettez-moi de terminer. On y trouve la liste des accusés congédiés ou mis à pied, et à la page 6 du fascicule n° 5, on trouve les raisons motivant le congédiement des accusés.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Et d'autres personnes.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Savoie, l'un des noms mentionnés dans cet article de *la Presse*.

Le PRÉSIDENT: Le nom des accusés ne devrait pas être mentionné ici.

M MARTIN (*Essex-Est*): Non, mais je dis que ces noms ont déjà été mentionnés.

Le PRÉSIDENT: Ne les mentionnez pas de nouveau.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, je vous signale le point dangereux: le nom des accusés a été mentionné, et l'un deux . . .

Le PRÉSIDENT: Je vous interrompt, monsieur Martin. Vous dites la page 6.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Oui.

Le PRÉSIDENT: C'est une page blanche.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Pardonnez-moi, c'est la page 10. Si ce que je viens de signaler ne constitute pas une indication et un argument très sérieux, alors je voudrais qu'on me dise où existe le point faible dans cette présentation.

M. DRYSDALE: Voulez-vous qu'on vous le dise maintenant ou plus tard?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Maintenant?

M. MARTIN (*Essex-Est*): Apparemment, l'administration de la justice n'intéresse guère mon ami.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, M. Martin a posé une question: il désire avoir une raison et je suis prêt à la lui donner dès maintenant.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Nous pouvons parler indéfiniment, si vous continuez vos interruptions; mais je parle de la déclaration relative au point de vue juridique qu'a faite M. McPhillips ce matin, laquelle j'estime exacte et modérée.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je dis qu'il est hors de propos de soulever ces questions comme le fait M. Martin. Il semble les choisir particulièrement et peut-être les sortir de leur contexte, à l'encontre de la discussion originale.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Donnez-m'en un exemple.

M. DRYSDALE: Le dernier.

M. MARTIN (*Essex-Est*): En quoi?

M. DRYSDALE: Je ne désire pos poursuivre indéfiniment le genre de discussion dans lequel vous êtes lancé. Actuellement, le Comité étudie uniquement la question de savoir si, au cours de la présente réunion, nous devons continuer à étudier ce problème d'administration, non celui des péagers. Il semble que vous désirez revenir en arrière et parler de ce qui s'est dit avant que les accusations aient été portées devant les tribunaux.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je suis certain que, si vous considériez sérieusement ce que vous avez dit, vous constateriez que vous avez tort.

M. DRYSDALE: Non, monsieur le président, je sais ce que je dis.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Mon honorable ami a besoin de dire que je me réfère à des dépositions antérieures. On ne peut se référer qu'à des témoignages qui ont déjà été rendus, non à ceux qui ne l'ont pas encore été. Mais, en ce qui concerne ce que je dis en ce moment, je désire signaler que les témoignages qui ont été présentés jusqu'à ce stade dénotent le danger qui existe lorsque deux enquêtes sont instituées simultanément, si nous désirons observer la règle selon laquelle, jusqu'à la décision finale, on ne doit traiter aucun sujet qui pourrait violer le principe ou la notion de la cause en litispendance.

Monsieur Drysdale, au milieu de la page 9 du fascicule 2, vous verrez que le ministre a dit ce qui suit au sujet de l'agent de la Gendarmerie royale du Canada:

> Lorsque j'ai pris la parole à la première séance du Comité, qui je crois s'est tenue le 9 février, j'ai alors affirmé que je ne voulais pas faire de déclaration qui nuirait à l'enquête tenue par la G.R.C. Je m'étais alors entretenu avec l'agent chargé de l'enquête, et il m'a dit qu'à son avis, si nous poursuivions nos séances à ce moment-là, cela nuirait probablement à l'enquête.

M. JOHNSON: «Depuis lors, j'ai parlé au ministre de la Justice». Pourquoi ne continuez-vous pas?

M. MARTIN (*Essex-Est*): Cette déclaration . . .

M. DRYSDALE: Si vous voulez être juste, la phrase suivante l'explique. Monsieur le président, voilà les difficultés que nous éprouvons quand on choisit ce sur quoi on veut parler.

M. JOHNSON: Pourquoi refusez-vous de citer la phrase qui suit immédiatement?

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je la lirai, si monsieur Johnson le désire. Un membre de ce Comité me demande de la lire, et un autre s'y oppose.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Martin, je vous demanderais de la lire.

M. MARTIN (*Essex-Est*):

> Depuis lors, j'ai parlé au ministre de la Justice et par son entremise à la G.R.C., qui m'a fait savoir que la poursuite des séances du Comité ne nuirait aucunement à son enquête à l'heure actuelle.

Désirez-vous que je continue à lire?

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Mais il n'en est pas moins vrai que l'agent de la G.R.C. chargé de l'enquête a dit que la continuation de nos séances nuirait à la tenue de l'enquête. Et maintenant, quelle règle s'applique? Il y a également une autre phrase que j'aurais dû lire:

> Le ministre de la Justice m'a avisé que si à compter d'aujourd'hui et jusqu'à la fin des séances du Comité, des accusations criminelles étaient portées, ces questions deviendraient, si je comprends bien le langage juridique, *sub judice.*

Et maintenant, je ne crois pas . . .

M. PIGEON: Pourquoi avez-vous tellement peur?

M. MARTIN (*Essex-Est*): C'est ce que mon honorable ami dit. Nous savons tous très bien, et je lui dirai . . .

M. PIGEON: Nous avons des devoirs à remplir ici.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je dirai à mon ami que personne n'a peur. Nous désirons qui soit tenue l'enquête la plus complète possible au sujet de tous les aspect de cette affaire.

M. PIGEON: Alors, permettez-nous de la tenir.

Une VOIX: Mais non pas cette année.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Non pas cette année, ni l'année prochaine, mais le plus tôt possible.

Une VOIX: Après les élections provinciales.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il nous faut de l'ordre, car autrement les sténographes ne peuvent transcrire ce qui se dit.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Comme M. Pigeon le sait (il a été élevé sous le régime britannique du droit coutumier et du droit criminel, qui s'appliquent par tout le Canada) nous devons reconnaître la force de ce régime. On propose maintenant de renforcer ce régime en adoptant un bill des droits de l'homme. Je désire que l'on conserve intactes, en ce pays, les dispositions qui permettent à nos cours de juridiction criminelle de conduire leurs procès de la façon la plus complète, sans aucune ingérence.

Si M. Pigeon, bien qu'il ne soit pas avocat, désire consulter d'autres avocats qui sont membres de ce Comité et partagent ses convictions politiques, il verra que les opinions exprimées ici par d'autres ne tendent qu'à être utiles. Si les avocats intéressés prennent connaissance de certaines déclarations, ils pourront s'en servir pour obtenir la tenue de nouveaux procès ou pour faire repousser certains jugements qui pourront être rendus à l'avenir. Quelques-unes des déclarations qu'a faites M. Campbell . . .

M. CAMPBELL (*Stormont*): Quelles déclarations, par exemple?

M. MARTIN (*Essex-Est*): . . . pourraient sans aucun doute . . .

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Voici un excellent exemple de *suppressio vici* et *suggestio falsi*. J'hésite à le dire, vu l'expérience qu'a acquise l'honorable député lorsqu'il plaidait devant les tribunaux, et vu les compliments excessifs qu'il m'a adressés ce matin. Cependant, je crois que c'est la vérité.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, cela confirme ce que je viens de dire. Ce matin, quelques membres . . . mon ami continue de citer des locutions latines; sa science m'impressionne, mais non l'exactitude de son argumentation juridique.

J'ai ici Erskine May, je voudrais citer certains passages de son savant ouvrage qui, avec d'autres ouvrages faisant autorité, a réglé la pratique parlementaire.

Ainsi, à la page 358, l'auteur parle des questions qui ne sont pas permises dans les débats de la Chambre ou les délibérations des comités. Le paragraphe 6 donne des exemples de questions non permises, entre autres:

> Une question qui met en doute la décision d'une cour de justice ou

Ceci est important:

> qui peut probablement . . .

— non nécessairement, mais probablement, porter préjudice —

> . . . porter préjudice à une cause devant un tribunal, y compris une cause entendue par un conseil de guerre avant ratification.

En outre, monsieur le président, à la page 374 de la seizième édition d'Erskine May, il est indiqué que la Règle générale restreint la permission que possède un député de présenter une motion en vertu du Rèlement si, selon l'alinéa *a*) de l'article 1, cette motion concerne une question soumise aux tribunaux.

J'admets le bien-fondé du point qu'a soulevé M. Drysdale, et ce sujet présente un vaste champ ouvert à discussion où, à mon avis, les autorités ne parlent pas d'une question divisée. Cependant, il appartient au président de décider si l'affaire à l'étude est en délibéré judiciaire ou non.

Et voici ce que dit l'auteur à la page 457:

> Les questions qui sont pendantes devant un tribunal ne peuvent être introduites dans un débat, sauf au moyen d'un projet de loi.

C'est dans cette mesure que je l'ai indiquée antérieurement.

> Dans le cas de M. O'Connell, sir Robert Peel et Lord John Russell ont observé cette règle, tant dans le libellé du discours du trône que dans leur façon de procéder à la Chambre, et les décisions du président l'ont maintenue.

C'est le président, et non le comité au moyen de décisions, qui détermine si une affaire est devant les tribunaux.

Il ne peut y avoir d'autre moyen de procéder en conformité du Règlement; dans un cas comme celui-ci, il nous faut reconnaître l'autorité de l'Orateur ou du président, qui a consulté les légistes de la Couronne, et qui est la personne ou l'organisme approprié pour rendre une décision relative à la présente situation. Et je suis certain que le président, quelle que soit sa décision, a très bien dirigé nos délibérations; si je puis ainsi dire, je crois que c'est notre devoir d'appuyer la décision que le président, en toute conscience et dans l'exercice de ses fonctions, a apparemment prise en ce qui concerne cette affaire.

Encore une fois, en adoptant l'attitude que je prends, je désire, tout comme le député de Port-Arthur, que soit tenue l'enquête la plus approfondie en ce qui concerne tous les aspects de cette affaire. Je ne puis le dire assez clairement. Il est faux, inexact et injuste pour un ministre ou quiconque, d'affirmer en dehors de ce Comité que nos déclarations ont été inspirées par quelque autre motif. Je désire qu'il en soit bien entendu que nous désirons l'enquête la plus complète.

Une VOIX: Quand?

Une VOIX: L'année prochaine.

Une VOIX: Dans dix ans.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Lorsqu'il sera possible de la tenir sans nuire à la justice.

Mon honorable ami dit dans dix ans. Sachez qu'il serait préférable que le Parlement ne prenne aucune mesure qui puisse nuire à l'audition équitable de causes devant des tribunaux de juridiction criminelle, plutôt qu'essayer d'obtenir quelque avantage au moyen de délibérations de quelque sorte en ce moment.

Des VOIX: Très bien!

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, nous devons étudier une autre question qui se rapporte à cette affaire, et que nous ne pouvons ignorer, à mon avis: c'est la lettre qu'a adressée M. Ferland, l'avocat.

M. JOHNSON: Vous devez le connaître.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je suis certain que mon ami, M. Johnson, ne voudrait rien dire qui puisse faire tort à un avocat, à moins d'avoir une raison particulière.

Je sais que cet avocat a écrit une lettre que le Comité devrait examiner, notre Comité, non un comité moins nombreux.

M. DRYSDALE: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Relativement à cette lettre que M. Martin essaie de faire lire, le Comité a décidé que ce serait contraire au Règlement.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Cette lettre-ci?

M. DRYSDALE: Oui, cette lettre-ci.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je ne voudrais rien faire que le Comité a écarté, mais cette lettre, si je comprends bien, . . .

Le PRÉSIDENT: Quelle est la date de cette lettre?

M. MARTIN (*Essex-Est*): La lettre est en date du 23 avril 1960.

M. JOHNSON: C'est la lettre dont la lecture a été déclarée contraire au Réglement.

M. MARTIN (*Essex-Est*): J'ai l'impression que le sujet de la lettre n'est pas du genre visé par la décision dont parle mon ami.

M. PIGEON: Aurez-vous bientôt fini de parler, car vous accaparez constamment le temps du Comité?

M. MARTIN (*Essex-Est*): (*En français, sans interprétation.*)

Le PRÉSIDENT: Que dites-vous, monsieur Martin?

M. MARTIN (*Essex-Est*): J'ai dit que M. Campbell est un vrai gentilhomme, mais qu'il ne me laisse pas faire un exposé continu, sans interruption.

M. PIGEON: Je ne sais pas pourquoi vous avez tellement peur; je ne comprends pas. Nous représentons le peuple.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Martin, le comité de direction a proposé, à sa séance du 25 avril, que la lettre de M. Ferland, en date du 23 avril, — et le secrétaire du Comité a donné lecture de la lettre, — soit mise en délibération à la séance suivante du comité principal, et la proposition a été approuvée. Nous n'avons pas encore eu l'occasion de mettre cette lettre en délibération, et, par conséquent, je ne crois pas que vous devriez en parler présentement.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Vous ne pensez pas que je devrais en parler?

Le PRÉSIDENT: Non. Chacun des membres du Comité a reçu un exemplaire de la lettre, et donc je ne pense pas que l'entière lecture devrait en être faite.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur le président, si l'on mentionne quelque partie de cette lettre, je veux corriger la fausse représentation qui est faite consciemment. Je veux insister sur la question de privilège que j'ai posée ce matin, s'il est le moindrement question de cette lettre; ce serait, je crois, tout à fait mal à propos.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je ne donnerai pas lecture de toute la lettre . . .

M. CAMPBELL (*Stormont*): Vous ne lirez non plus aucune partie de la lettre.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, J'invoque le Règlement. Cette chose dont mon ami veut parler, cette lettre, nuit à la cause plus que n'importe quoi, et M. Martin soulève sans cesse des questions de nature à porter préjudice à l'enquête, puis il dit que le Comité est responsable du préjudice. Je crois que cette lettre est plus nuisible que que toute autre chose présentée au Comité. S'il veut qu'elle soit insérée dans le compte rendu du Comité, il appartient au président d'en décider; mais veuillez en prendre vous-même la responsabilité et ne pas rejeter celle-ci sur le Comité.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je croirais que mon honorable collègue, qui est avocat . . .

M. PIGEON: J'invoque le Règlement.

M MARTIN (*Essex-Est*): . . . considérerait qu'il est de notre devoir . . .

M. PIGEON: J'invoque le Règlement. Je propose que cette lettre ne soit pas lue devant les membres du Comité.

M. MONTEITH (*Verdun*): J'appuie cette motion.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Mon honorable collègue veut présenter une motion. Il est dans son droit; mais voici la lettre, et il parle continuellement de témoignages qui ne sont pas des arguments probants.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est saisi d'une motion, présentée par M. Pigeon et appuyée par M. Montheith: que cette lettre ne soit pas lue à l'heure actuelle, pour la seconde fois.

M. DRYSDALE: J'aimerais commenter cette motion. Je ne puis trouver la source, mais M. Martin a parlé du *Daily Star* de Montréal comme d'un excellent journal . . .

M. MARTIN (*Essex-Est*): Que fait donc mon collègue, maintenant?

M. DRYSDALE: Je commente cette motion.

M. MARTIN (*Essex-Est*): J'étais le premier à la commenter.

M. DRYSDALE: Je me suis levé et ai commencé alors que vous ne l'aviez pas fait.

M. MARTIN (*Essex-Est*): J'attends ce que va dire le président; je respecte le président.

M. DRYSDALE: Alors, asseyez-vous donc et attendez que j'aie fini.

Le PRÉSIDENT: M. Pigeon a invoqué le Règlement.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Et il m'a interrompu tandis que je parlais.

Le PRÉSIDENT: Et il est proposé que cette lettre ne soit pas lue à l'heure actuelle; et la motion a été appuyée par M. Monteith.

M. DRYSDALE: Je me suis levé pour parler de ce rappel au Règlement. Vous avez eu la parole.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Parce que, faisant partie de la minorité, j'en appelle à la justice britannique, je demande justice . . .

Une VOIX: Une minorité a-t-elle des droits?

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la motion, messieurs?

M. DRYSDALE: J'aimerais faire des commentaires sur cette motion, si je le puis.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je commente la motion.

M. DRYSDALE: Non, vous ne le faites pas.

Le PRÉSIDENT: Commentez-vous la motion, monsieur Martin?

M. JOHNSON: La motion principale.

Le PRÉSIDENT: La motion principale, savoir que le Comtié essaye de mettre fin à ses travaux.

M. DRYSDALE: Monsieur Martin, tâchez d'écouter, simplement.

M. MARTIN (*Essex-Est*): J'invoque le Règlement, monsieur le président . . .

M. DRYSDALE: Non! non!

M. MARTIN (*Essex-Est*): Puis-je dire qu'il n'est pas permis à un collègue de se lever quand un autre parle et de présenter une motion en interrompant le discours du premier. C'est exactement ce qu'on veut faire maintenant et je ne prendrai ma place qu'à la demande du président, car j'ai la parole et M. Pigeon m'a brusquement interrompu, alors que, j'en suis certain, il ne voulait pas agir ainsi.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Martin, je crois que si vous parcourez le Règlement, vous constaterez que, si un membre d'un comité estime inadmissible ce que dit quelqu'un, il peut alors présenter une motion suivant laquelle ce dont on parle ne pourrait être consigné.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Oui, mais je ne crois pas qu'il soit possible de le faire. Je n'ai même pas commencé à donner lecture de cette lettre; je n'en ai pas cité un mot. Mais ce que je dis, c'est que cette lettre est entre les mains de tous les membres du Comité . . .

M. DRYSDALE: Il se faufile dans son argumentation, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Martin, ce que je crains, et ce que j'essaie d'éviter, — et j'ai tâché d'empêcher les membres du Comité de s'écarter du sujet, — c'est que nous ne nous engagions dans une discussion ou que nous ne soulevions des questions et ne donnions des réponses qui pourraient avoir quelque chose à faire avec les accusés. Je

crains simplement, si vous faites entrer dans les délibérations cette lettre de l'avocat en faveur de l'accusé, que vous ne dépassiez la ligne de démarcation.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, je me rends compte des précautions et du soin que vous prenez en cette affaire.

M. DRYSDALE: J'aimerais toutefois parler à propos de la motion.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Puis-je m'adresser au président, et mon jeune et indomptablie ami voudrait-il reprendre son siège?

M. DRYSDALE: D'après le rappel au Règlement, je constate que le parti libéral est contre la jeunesse, alors qu'il a dit souvent à la Chambre . . .

Le PRÉSIDENT: Ne mentionnez pas les partis, s'il vous plaît.

M. DRYSDALE: M. Martin a parlé de ma jeunesse, et je suis élu comme tout autre député. J'ai le droit de prendre mon siège et de parler, tout autant que lui. M. Pigeon a présenté une motion, et je me suis levé pour avoir la parole.

Le PRÉSIDENT: J'ai demandé à M. Martin de ne pas donner lecture de la lettre.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Et c'est de cela que je veux parler.

M. DRYSDALE: Comment a-t-il fait pour me dépasser, monsieur le président, pour parler de cette motion, alors que je m'étais levé?

M. HORNER (*Acadia*): Il ne s'est jamais assis.

M. DRYSDALE: Éclaircissons cette affaire.

Le PRÉSIDENT: En toute justice, je pense que M. Drysdale devrait pouvoir dire quelque chose à ce sujet, et qu'ensuite nous pourrions vous entendre, monsieur Martin.

M. MARTIN (*Essex-Est*): C'est très juste, monsieur le président.

M. DRYSDALE: C'est la seule chose que je voulais mettre au point, dès le début.

Cette lettre a circulé parmi tous les membres du Comité. Nous l'avons vue et, à mon avis, donner lecture de cette lettre à l'heure actuelle serait probablement porter préjudice à l'audition de la cause des accusés.

La seule chose dont je veuille parler, dans ce qu'a dit M. Martin, c'est de l'excellent article de rédaction du *Star* de Montréal, auquel M. Martin a souscrit de tout cœur ce matin, c'est-à-dire l'éditorial du lundi 2 mai.

Je mentionne cet article de rédaction parce qu'il contient certaines déclarations qui ont été faites dans les journaux au sujet de cette affaire.

L'éditorial porte le titre:

> L'enquête du pont et les tribunaux.

Je n'en donnerai pas lecture en entier, monsieur le président, mais il dit:

> Le Comité craint que ses délibérations ne chevauchent sur les causes entendues par le tribunal et ne nuisent à la vérification des accusations de crime. La pensée est très louable. Personne ne voudrait voir nuire aux procès par quelques paroles prononcées à Ottawa. Depuis les arrestations, le Comité a pris garde de mentionner les noms des hommes arrêtés ou de permettre quoi que ce soit pouvant les atteindre dans leur réputation de péager, être inséré dans le compte rendu. Certains membres du Comité ont laissé échapper certaines choses, mais le président les a reppelés à l'ordre. On peut dire avec confiance que rien jusqu'ici n'a été fait qui puisse compromettre un juste procès.

Le juge Cloutier, spécialement désigné pour diriger ici l'enquête préliminaire, est pleinement conscient du danger de la conduite simultanée de deux enquêtes. Quand l'avocat de la défense a tenté d'obtenir un délai avant l'enquête préliminaire, de juge Cloutier a remarqué qu'«une tension pourrait être créée par des politiciens qui poursuivraient un autre but que celui du tribunal». Il a ajouté qu'il n'avait pas l'intention de laisser les pressions et les tensions extérieures envahir de tribunal. «Le jour où je verrai qu'une telle pression est devenue trop forte, a-t-il dit, je reconsidérerai la question.»

Ce que dit le juge Cloutier, c'est qu'il verra à ce qu'on ne lèse pas les droits des accusés. De fait, il déclare au Comité parlementaire qu'aussi longtemps que ce dernier s'en tiendra à son mandat, ses délibérations n'entraveront pas le travail du tribunal. Il convient donc, alors, que le Comité parlementaire demeure dans les limites de son mandat, étudie l'administration du pont et prenne garde de prononcer au cours de ses audiences les noms des personnes qui sont présentement traduites devant les tribunaux.

La raison pour laquelle j'appuie cet article, c'est qu'il formule avec concision mes propres sentiments, et sans doute beaucoup mieux que je ne saurais le faire moi-même. Le juge Cloutier est bien au courant des séances qui ont lieu actuellement. M. Martin, qui connaît très bien les traditions de la justice britannique, sait que l'avocat de la défense portera rapidement à l'attention du juge toute question qui relève du domaine judiciaire. Ce que fait M. Martin, c'est d'essayer de faire entrer dans les délibérations toutes ces questions qui relèvent du domaine judiciaire, y compris la présente lettre. Ce que nous, à titre de membres du Comité, essayons de faire, c'est d'aborder les questions très peu susceptibles de nous faire empiéter sur le domaine judiciaire.

Comme M. Baldwin l'a dit, il appartient au président et aux membres du Comité de voir à ce que rien ne soit fait qui puisse gêner les poursuites. C'est pourquoi je pense que cette lettre que M. Martin veut faire consigner au compte rendu ne devrait pas être citée en ce moment. Elle n'ajoute rien aux délibérations et ne ferait qu'embrouiller la question.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la motion.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, vous m'avez demandé de ne pas donner lecture de cette lettre.

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas non plus de longs éditoriaux.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Vous m'avez demandé de ne pas donner lecture de cette lettre. Je suis fermement convaincu qu'il faudrait donner lecture de cette lettre; mais je n'ajouterai pas en ce moment à vos difficultés. Je vais m'en remettre à chaque membre du Comité pour décider si, après avoir apprécié de la façon la plus objective nos responsabilités individuelles, nous pouvons remplir nos fonctions en ne tenant pas compte d'une lettre qui a été adressée à notre Comité, par l'intermédiaire du président, par l'un des avocats des accusés. Quoi qu'il en soit, les représentations de l'avocat sont là.

Je déclare maintenant, — et je suis certain que les membres du Comité qui sont avocats comprendront pourquoi je dis cela, — que nous regretterons dans quelques mois d'avoir pris une décision contraire à celle que nous recommandait la semaine dernière le président du Comité.

Tous ceux qui ont quelque expérience des tribunaux de juridiction criminelle savent que je n'ai pas commis d'erreur quand je me suis prononcé comme je l'ai fait il y a un moment.

Quelle est la situation que nous devons considérer? Quel est le point de cette argumentation? C'est de savoir si nous devons continuer nos délibérations en marge des poursuites qui sont entamées ailleurs, à la lumière de la décision qu'a prise le président la semaine dernière.

Le PRÉSIDENT: Nous nous éloignons de la motion.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Non. Nous avons une déclaration du légiste de la Couronne, aujourd'hui présent parmi nous.

Le PRÉSIDENT: Non. Nous parlons d'abord de la lettre.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je ne vais pas donner lecture de cette lettre maintenant.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est saisi d'une motion. J'aimerais que le Comité dise ce qu'il pense au sujet de cette lettre. Le motion veut que la lettre en date du 23 avril 1960, provenant de Me Ferland, ne soit pas maintenant consignée au compte rendu. Tous sont-ils de cet avis?

M. CHEVRIER: Auriez-vous l'obligeance de répéter vos paroles?

Le PRÉSIDENT: Que la lettre en date du 23 avril 1960, provenant de Me Ferland, ne soit pas maintenant consignée au compte rendu.

M. CHEVRIER: J'avais compris que cette lettre avait été renvoyée au comité de direction et que le comité de direction avait décidé de demander l'avis du ministre de la Justice à ce sujet; et c'est cette lettre qui a suscité toute cette discussion.

J'ai souvenance qu'à la réunion du comité de direction, à laquelle j'assistais, on a décidé de consulter le ministre de la Justice au sujet de la lettre. A moins que je ne me trompe, je pensais que le ministre de la Justice avait dit qu'il préférerait ne pas faire de commentaires sur la lettre et qu'il croyait plutôt que le légiste des comités devrait donner son opinion.

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. CHEVRIER: Je crois que c'est ce que le légiste a fait ce matin. Après cela, nous n'avons pas disposé de la lettre. Il n'y a qu'une alternative: la lettre est renvoyée au comité de direction ou bien nous en disposons ici. Toutefois, c'est une lettre, et nous avons obtenu à son sujet l'avis du légiste. La question est toujours en suspens. En dépit de cela, nous sommes saisis d'une motion voulant que le Comité ne parle pas de la lettre. Je crois que le Comité doit prendre quelque mesure, d'une façon ou d'une autre, au sujet de cette lettre.

Le PRÉSIDENT: Le Comité était saisi d'une motion principale. Si nous parlons présentement de la lettre, nous allons nous éloigner de la motion principale. Par conséquent, nous devons nous exempter de parler de cette lettre. J'ai le sentiment que, si nous nous en occupions maintenant, nous ne procéderions pas de façon régulière. Voilà mon sentiment: nous ne devrions pas présentement discuter cette lettre.

M. CHEVRIER: Alors, à titre de président, quand estimez-vous que cette lettre devrait être examinée?

Le PRÉSIDENT: A une des autres séances que nous pourrons avoir, une fois que la première motion aura été approuvée ou rejetée.

M. DRYSDALE: Si nous ne poursuivons pas nos travaux, la lettre ne sera pas divulguée.

Le PRÉSIDENT: Il appartient au Comité de prendre une décision. Voici la question: doit-on donner lecture de la lettre à l'heure actuelle? Le texte dit «donner lecture à l'heure actuelle»?

M. CHEVRIER: Alors, monsieur le président, ne conviendrait-il pas de proposer une modification, suivant laquelle cette lettre serait envoyée au comité de direction?

Le PRÉSIDENT: Le comité de direction a été saisi de ce document.

M. CHEVRIER: Vous la renvoyez maintenant au Comité principal.

Le PRÉSIDENT: Non, je n'ai jamais renvoyé la lettre.

M. CHEVRIER: Ne devrions-nous pas, à ce stade, faire le point de la question? Peu m'importe que ce soit maintenant ou plus tard. La lettre a été envoyée au comité de direction, elle nous est revenue, et nous ne prenons aucune disposition.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Chevrier, en qualité de président, je pense qu'il n'y a pas lieu de donner lecture maintenant de cette lettre émanant de quelqu'un qui défend les accusés. Voilà mon sentiment.

M. CHEVRIER: Je suis totalement en désaccord.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je pense qu'il faut donner lecture de cette lettre; mais puisque le président cherche évidemment à prendre une attitude des plus objectives, je l'admets pour l'instant, je veux rappeler à tous les membres du Comité que nous avons une obligation dont nous ne nous sommes pas acquittés, je pense, alors que nous n'avons pas permis présentement que cette lettre soit examinée. Toutefois, je ne vais pas insister, à cause de l'attitude qu'a prise le président. Mais je ne pense pas que le Comité puisse se dispenser de prendre en considération, à un moment quelconque, les allégations très graves d'un avocat qui représente un accusé dans l'action dont il s'agit.

M. JOHNSON: Monsieur le président, je désire proposer un sous-amendement à l'amendement proposé par M. Pigeon: qu'à la suite du rapport du comité spécial, le comité de direction, cette lettre suive le cours de toutes les autres lettres, ce dont est convenu le comité principal, qui a déclaré que toutes les lettres, y compris plusieurs lettre de Me Ferland, soient tenues pour confidentielles. Je propose ce sous-amendement.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance de vous expliquer? Ces lettres ne peuvent pas être tenues pour confidentielles.

M. JOHNSON: Toutes les lettres de Me Ferland ont été gardées comme confidentielles. M. Chevrier a demandé que nous prenions une décision sur cette lettre. Je propose qu'on ne donne aucunement lecture de cette lettre devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: Cette proposition est contraire à la motion. Elle constitue une amendement négatif.

M. JOHNSON: L'expression «à l'heure actuelle» figure à la fin de la motion. J'aimerais supprimer l'expression «à l'heure actuelle».

M. DRYSDALE: Je me demande si M. Martin consentirait en ce moment, à retirer le désir qu'il a exprimé d'entendre la lecture de cette lettre, jusqu'à ce que nous ayons disposé de la motion principale. Si le vote indique que nous avons décidé de ne pas poursuivre, le cas de la lettre se trouvera réglé. Si nous décidons de poursuivre, je crois que la question pourrait de nouveau être examinée par le sous-comité, Si M. Martin consent à cette façon de procéder. Je ne crois pas que nous marquions maintenant quelque progrès en votant sur cette lettre-là.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Occupons-nous donc de la motion principale. Naturellement, je prétends que la question relève du domaine judiciaire. A mon avis, vous proposez que nous réglions la question, puis que nous procédions au sujet de la lettre.

M. DRYSDALE: Oui, que nous décidions si elle doit ou non être renvoyée au sous-comité.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Non. Nous nous occupons de nouveau de la lettre. Nous nous en occupons comme s'il s'agissait d'une nouvelle question.

M. DRYSDALE: Je ne veux pas que votre raisonnement jette la confusion dans mon esprit.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Pigeon, appuyé par M. Montheith, a présenté la motion voulant que nous n'entendions pas maintenant lecture de la lettre.

M. PIGEON: Je retire ma motion.

Le PRÉSIDENT: M. Pigeon a retiré sa motion, et M. Monteith, qui l'avait appuyé, y consent.

M. JOHNSON: Je dois aussi retirer l'amendement que j'avais proposé, puisque M. Pigeon vient de retirer sa motion.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, nous sommes saisis de la motion principale.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Pourrais-je dire quelques mots au sujet de la motion? Je remercie les membres du Comité de la patience qu'ils ont témoignée pendant que j'exposais ce qui, à mon avis, constitue l'argument principal dans cette affaire d'extrême importance. Je ne pense pas qu'en vertu du Règlement le Comité puisse trancher cette question. A mon avis, les règles énoncées dans May précisent on ne peut plus nettement qu'il incombe au président de décider si, oui ou non, cette affaire est devant les tribunaux.

J'ai bien confiance, comme tous les membres du Comité d'ailleurs, en la compétence du président. Les arguments que j'ai avancés aujoud'hui, en toute sincérité, seront, je l'espère, de nature à raffermir l'attitude qu'il a adoptée jusqu'ici. Dans les circonstances, je trouve cette attitude logique, juste et équitable.

Le PRÉSIDENT: J'ai dressé une liste. D'abord, monsieur McGregor, avez-vous quelque chose à dire au sujet de la proposition principale?

M. MCGREGOR: Non.

Le PRÉSIDENT: Suivant, monsieur Pigeon?

M. PIGEON: Non.

Le PRÉSIDENT: Vient ensuite M. Baldwin. Monsieur Baldwin?

M. BALDWIN: Je voudrais dire quelques mots afin de confirmer les observations que j'ai formulées ce matin. Étant donné le point de vue d'ordre juridique énoncé par M. Ollivier, j'ai réussi à repérer deux causes qui font autorité en la matière, et je l'engage, ainsi que le Comité, à s'y reporter; elles confirment le fondement de mon raisonnement quant aux vues exprimées à l'égard de la ligne de conduite que notre Comité se propose de suivre, si la motion de M. Pigeon est adoptée et si nous devons éviter les questions en litispendance.

Une cause est devenue célèbre en Colombie-Britannique par suite d'une accusation portée contre un des ministres de la Couronne qui s'est trouvé mêlé à des poursuites judiciaires. Un éminent politicien formule une certaine déclaration, l'avocat du ministre s'en saisit; une sommation est signifiée à M. Jean Finlayson, si je me souviens bien, pour avoir porté offense au tribunal. En jetant un coup d'œil sur la liste de l'avocat, j'ai constaté que le premier ministre actuel et M. Guest défendaient M. Finlayson.

A mon avis, la question de savoir si telle affaire offense le tribunal ou si cette affaire est en litispendance équivaut à dire la même chose.

Voici en quels termes simples le juge Wilson exprime son avis:

> Un plaideur ou un accusé a le droit de présenter sa cause devant un tribunal qui n'a pas été inondé d'une multitude de déclarations en provenance de tiers et ayant trait à l'objet du litige dont il est saisi. Mais on n'a pas raison de dire que tout renvoi qui se rapporte à une cause en instance doit être jugé inadmissible; à première vue, un renvoi peut paraître inadmissible; mais il pourrait être admis à cause de circonstances particulières.

Évidemment, si M. Martin est en mesure de déclarer qu'un tel état de choses existe dans l'affaire qui nous occupe, il pourrait avoir raison. Dans son dernier paragraphe, le juge de première instance déclare ce qui suit:

> On ne saurait maintenir la démocratie sans maintenir ses fondements: liberté d'exprimer ses vues et d'exposer partout au pays toute question qui touche à l'État et qui entre dans la limite établie en vertu du Code criminel ou du droit coutumier.

Ensuite, il y a une autre cause, entendue en Colombie-Britannique, qui se rapproche davantage de la question qui nous intéresse. Il s'agit de la cause d'une homme accusé de meurtre. En 1957, cette affaire a fait surgir une multitude de commentaires dans les journaux. Les deux quotidiens avaient cité presque le mot à mot des déclarations faites par l'accusé. Le journaliste chargé de faire le compte rendu du procès donnait force détails dans les journaux.

Voici ce qu'a déclaré le juge de première instance:

> Les trois articles en cause, dont un a paru dans le journal *Province* et les deux autres dans le *Sun* de Vancouver, représentent, de toute évidence, et constituent en réalité, quant à la teneur des textes que j'ai sous les yeux, un exposé des faits portés à la connaissance du journaliste à la suite de ses entretiens avec Steinkes et Pinchin. Rien dans tous ces articles ne traduit l'opinion de l'auteur de ces lignes et il n'est fait mention d'aucun fait qui ne vienne des témoins. C'est l'affaire des journaux de recueillir et de publier, à l'intention de leurs lecteurs, les nouvelles d'importance publique; nous ne leur refuserons pas ce droit, à moins qu'en l'exerçant ils ne nuisent au droit supérieur des tribunaux de décider de l'innocence ou de la culpabilité d'un accusé. Dans ce cas-ci, je ne vois rien qui vienne en contravention avec ce droit supérieur. Ces deux journaux avaient parfaitement le droit de publier la teneur de ces articles et cette publication n'a porté aucun préjudice à l'accusé. Aucun de ces journaux n'a tenté d'imputer le blâme à l'accusé, ni laissé entendre ce que devait être le verdict dans ce cas, ni prévu la conclusion du procès.

Les questions dont parlaient ces journaux allaient beaucoup plus loin que les témoignages donnés devant notre Comité. Puisque les journaux en cause ne se sont pas rendus coupable d'injure au tribunal, je ne vois pas comment les témoignages rendus ici seraient considérés comme portant atteinte à une affaire devant les tribunaux criminels.

M. DRYSDALE: Je serai bref. Deux points seulement. Le premier a trait au point auquel M. Martin a fait allusion d'un air très détaché, si je puis m'exprimer ainsi, lorsqu'il a déclaré qu'il s'agissait d'une affaire dont le tribunal était saisi. M. Martin n'a fait aucune tentative en vue de délimiter les bornes de cette affaire, ni M. Ollivier, sauf le respect que je lui dois. Il a déclaré ne pas être en mesure de délimiter les cadres de l'affaire.

Le second point a trait à la question de savoir si l'affaire doit être tranchée par vous ou par le Comité.

Dans le commentaire n° 288, à la page 237 de Beauchesne, on peut lire ce qui suit:

> Les comités sont considérés comme faisant partie de la Chambre et leurs délibérations sont régies dans l'ensemble par le Règlement en vigueur à la Chambre.
>
> Toute question est réglée à un comité de la même façon qu'à la Chambre dont il relève.

Voilà qui supprime l'argument de M. Martin, à mon avis.

M. DESCHATELETS: Je voudrais seulement ajouter quelques mots. Nous nous prononcerons contre la motion, si elle est mise aux voix, à cause des raisons avancées par le député d'Essex-Est, de la jurisprudence qu'il a citée et aussi des faits qu'il a relevés dans le compte rendu des délibérations tenues par notre Comité jusqu'ici.

De la sorte, monsieur le président, nous ferons nôtre l'opinion déjà exprimée par la Gendarmerie royale du Canada, par le président de notre Comité et aussi par le légiste de notre Comité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Deschatelets, quand j'ai saisi la Comité de cette question mardi dernier, je l'ai fait en vue d'arriver à une décision; je voulais savoir si le Comité entend, oui ou non, poursuivre son enquête. Je ne pouvais le savoir qu'en demandant au Comité de présenter une motion portant que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président. S'ensuivirent nos séances de ce matin et de cet après-midi. Le président peut donner son avis, mais je pense que, dans le cas qui nous occupe, la décision incombe entièrement au Comité. Le président ne saurait trancher la question.

M. DESCHATELETS: Permettez-moi, monsieur le président, de signaler que je parlais de l'opinion que vous avez énoncée lors de la dernière séance de la semaine dernière, non pas à la séance de ce matin.

Des VOIX: Aux voix!

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, j'aurais une question à poser pour fins de clarté, car apparemment cette affaire devra se décider de la façon la plus inusitée par le Comité.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Ce n'est pas une façon inusitée.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas une façon inusitée, c'est toujours le Comité qui décide.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je voudrais poser une question simplement pour plus de clarté. Comme je l'ai déjà dit, je suis tout à fait d'avis que nous devons être guidés par le président. Dois-je comprende que vous avez discuté de cette affaire, non seulement avec M. Ollivier, mais aussi avec le ministre de la Justice, et que par suite de ces consultations vous êtes convaincu du bien-fondé de l'opinion que vous avez émise la semaine dernière et que la seule modification est que vous estimez que la question devrait être décidée en comité plénier? Êtes-vous d'avis, monsieur le président, que cette attitude résulte de ces consultations dons vous avez parlé la semaine dernière?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Martin, ce matin j'ai lu ce que le sous-comité avait à dire au sujet de la façon de procéder dont il a été question à la dernière séance:

> L'honorable E. D. Fulton était présent. Le sous-comité l'a consulté officieusement sur le problème susmentionné.
>
> Le ministre a dit que son rôle comme ministre de la Justice n'est pas d'aviser le comité en ce qui a trait à la façon de procéder dans ses séances. Il a ajouté,

toutefois, qu'à titre de procureur général du Canada, cela le concernait de voir à ce que le procès des péagers qui sont traduits en cour soit fait sans préjudice.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Et cela est fondé sur le parti que vous avez pris, lorsque vous avez soulevé cette question?

Le PRÉSIDENT: Le comité directeur en a été saisi et il lui en a été donné lecture hier après-midi. Voilà ce que le ministre pensait à ce moment-là

M. CHEVRIER: N'était-ce pas votre avis jeudi dernier, monsieur le président, que nous ne devrions pas continuer l'enquête?

Le PRÉSIDENT: Jeudi dernier, j'ai demandé que quelqu'un propose que nous ajournions jusqu'à nouvelle convocation, étant donné les circonstances. Ce que je voulais faire à ce moment-là, et c'est ce que je fais actuellement, c'était de régler l'affaire et de décider si oui ou non nous devrions siéger.

Des représentants de tous les partis posaient cette question et j'ai pensé que nous devrions en finir. C'est pourquoi j'ai demandé une motion.

Nous l'avons discutée ce matin et encore, cet après-midi. Plusieurs opinions ont été émises et j'estime que la décision revient maintenant au Comité.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, puis-je poser une autre question. Même ce matin; n'étiez-vous pas d'avis que nous devrions ajourner pour deux ou trois semaines? Je crois que c'est ce que vous avez dit.

Le PRÉSIDENT: Je crois que j'ai le compte rendu de ce que j'ai dit.

M. JOHNSON: Vous n'êtes pas obligé de parler de cette question, monsieur le président. Vous devez prendre les décisions et non discuter vos opinions avec les députés de l'opposition.

M. CAMPBELL (*Stormont*): C'est la décision du Comité. Cette question est hors de propos.

Le PRÉSIDENT: Nous voulons être justes à l'égard de tous. Nous voulons que cette question soit discutée à fond.

J'ai dit ce matin que mon opinion, la semaine dernière, était que, si nous ajournons durant une ou deux semaines, nous n'aurions peut-être pas alors à tenir compte des restrictions qui sont nécessaires à l'heure actuelle. Les restrictions sont telles qu'il est difficile pour le président d'essayer d'empêcher les députés de dire des choses qu'ils ne devraient pas dire, de poser des questions qu'ils ne devraient pas poser et de donner des réponses qu'ils ne devraient pas donner. Voilà ce que j'ai dit ce matin.

Je ne sais pas ce que le Comité en pense. C'est entièrement à lui de décider. Quelqu'un veut-il présenter la motion?

Des VOIX: Aux voix!

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je veux simplement éclaircir un point avant que nous votions. Je vais certainement voter conformément à ce que je crois être les recommandations du président du Comité qui a étudié la question avec le ministre de la Justice et avec le légiste de la Couronne.

C'est une chose étonnante pour nous d'agir ainsi, . . .

M. CAMPBELL (*Stormont*): Cela n'est pas étonnant du tout.

M. MARTIN (*Essex-Est*): . . . étant donné que le ministre de la Justice n'est pas ici pour confirmer ou nier l'attitude que le légiste de la Couronne a prise et qui est exposée avec autant de compétence et de distinction par le président du Comité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Martin, vous me rendez responsable et je ne crois pas que vous devriez faire cela. En ma qualité de président, je ne suis ici que pour essayer de faire respecter le Règlement et pour essayer de rendre des décisions justes. Mais, dans cette affaire, la décision appartient au Comité. C'est au Comité de décider ce qu'il veut, ce n'est pas à moi.

M. DRYSDALE: Aux voix!

Des VOIX: Aux voix!

Le PRÉSIDENT: Je crois donc que la seule chose à faire est de présenter une motion. Elle a déjà été présentée. Passons maintenant à la mise aux voix. Ceux qui veulent que le Comité poursuive l'enquête sont priés de le signaler.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Seize votes affirmatifs.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui y sont opposés?

M. DRYSDALE: Une seule voix ici, M. Denis.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Sept.

M. JOHNSON: Combien de conservateurs appuient M. Fisher?

Le PRÉSIDENT: Seize votes affirmatifs, sept votes négatifs. La motion est adoptée.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, j'aimerais donner une explication.

Le Comité vient de décider de poursuivre l'enquête et le président nous a demandé de tenir compte rigoureusement des poursuites judiciaires qui ont lieu à l'extérieur. Je suis certain que nous nous efforcerons tous de le faire; mais je voudrais qu'il soit bien compris que, lorsque nous avons pris cette attitude, nous ne voulions pas nuire à l'enquête, car nous désirons que l'enquête soit très poussée. Maintenant que le Comité en est venu à une décision à ce sujet, nous devons, à titre de membres du Comité, nous efforcer dans la mesure du possible de faire une enquête des plus approfondies.

Le PRÉSIDENT: J'espère, monsieur Martin, que tous les membres du Comité veilleront à ce qu'une enquête très poussée soit faite de toutes les phases de l'administration des ponts Jacques-Cartier et Victoria.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur le président, afin que l'enquête soit la plus poussée possible, j'ai demandé il y a plusieurs semaines que les lettres de recommandation des péagers soient déposées, toutes les lettres de 1945 à 1954, pour que nous puissions avoir tous les renseignements complets et justes qu'il est possible d'obtenir, sur lesquels nous pourrons nous fonder pour étudier cet aspect du problème.

Je crois que M. Beaudet a dit à ce moment-là que les lettres écrites au cours de la période de 1945 à 1954 ont peut-être été détruites. Je n'ai obtenu aucune réponse au sujet de cette possibilité. Si elles ont été détruites, j'aimerais connaître la personne qui a autorisé la destruction de ces lettres, je voudrais voir cet avis, cette autorisation, et la date où elle a été émise.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Campbell, je vais demander au secrétaire du Comité de s'informer auprès de M. Beaudet et de s'assurer si l'on a fait des recherches à ce sujet. Messieurs, nous n'avons aucun témoin cet après-midi.

Notre comité directeur a proposé que MM. Côté et Henderson, du National-Canadien, soient convoqués pour la séance de jeudi; et M. Chevrier dit qu'il aimerait que M. Shea soit convoqué, étant donné qu'il a à lui poser certaines questions qu'il n'a pas eu la chance de lui poser l'autre jour. Êtes-vous d'accord?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur le président, en toute justice, vu que M. Marler, l'un des témoins, sera très pris dans un avenir rapproché, ne serait-il pas à propos de le convoquer avant l'assemblée provinciale afin de le libérer pour qu'il puisse s'acquitter d'une tâche plus ardue?

Le PRÉSIDENT: Cette question relève du comité directeur.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Si je comprends bien, monsieur le président, le ministre associé de la Défense nationale sera de retour à temps de sa tournée mondiale pour pouvoir témoigner devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: Ces questions seront étudiées par le comité directeur. Je demanderais au secrétaire d'en prendre note. Nous tiendrons une réunion du comité directeur demain après-midi.

Entre-temps, nous demandons à MM. Henderson et Côté, du National-Canadien, de venir témoigner au sujet du pont Victoria. Nous demandons aussi à M. Shea s'il lui serait possible de venir ici jeudi.

M. JOHNSON: Avez-vous dit que nous avions une réunion du comité directeur demain après-midi?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. JOHNSON: Serait-il possible qu'elle ait lieu tôt le matin?

Le PRÉSIDENT: Oui, nous pourrions la tenir à ce moment-là, si cela vous convient.

M. FISHER: Il y a trois autres comités qui siègent demain matin.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, nous devons décider aujourd'hui. à la prochaine séance ou à une autre séance, ce que nous allons faire au sujet de la deuxième lettre de M. Ferland. Cette question n'a pas été étudiée, étant donné que nous avons agi comme le voulait M. Drysdale, c'est-à-dire que nous devions attendre l'adoption de la motion principale. C'est ce que nous avons fait et nous devons étudier cette question maintenant ou à la prochaine séance. C'est une question très importante.

M. DRYSDALE: Êtes-vous d'avis que cela pourrait aussi être renvoyé au comité directeur, en même temps qu'il étudiera les autres questions.

M. MARTIN (*Essex-Est*): La question a déjà été soumise à ce comité. Je n'en fait pas partie. J'estime que c'est une question de la plus grande importance et j'aimerais en parler.

Le PRÉSIDENT: Tout d'abord, monsieur Martin, je me suis informé au sujet des témoins que nous désirons convoquer et je crois comprendre que le comité convient de convoquer ces personnes pour jeudi.

M. MCPHILLIPS: Pour quelle raison ces hommes sont-ils convoqués? Ont-ils mené l'enquête?

Le PRÉSIDENT: M. McPhillips, nous devons faire enquête sur l'administration du pont Victoria tout comme sur celle du pont Jacques-Cartier.

M. MCPHILLIPS: Nous ne voulons certainement pas faire enquête sur le pont Victoria immédiatement.

Le PRÉSIDENT: Nous ne pouvons obtenir d'autres témoins à l'heure actuelle. Ils ne seront pas disponibles avant mardi prochain. Comme ces hommes sont disponibles, nous avons pensé que nous pourrions commencer par eux jeudi. Nous convoquerons les autres témoins pour mardi prochain.

M. McPHILLIPS: Que devient M. Shea? N'était-il pas enquêteur?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. JOHNSON: Il était ici la semaine dernière.

Le PRÉSIDENT: M. Shea est venu ici au sujet du pont Jacques-Cartier et M. Chevrier veut lui poser d'autres questions. Il n'en a pas fini avec lui et il veut qu'il revienne.

M. McPHILLIPS: Vous avez dit le contraire ce matin, monsieur le président. Vous avez dit que nous ne sommes pas liés par les décisions du comité directeur; maintenant, vous dites que nous allons avoir les témoins dont le comité directeur est convenu. Je ne partage pas votre avis. On devrait nous dire qui sont ces témoins et de quels faits ils vont parler. De cette façon nous pourrions nous préparer des questions. A mon avis, il serait tout à fait ridicule de passer à l'étude du pont Victoria maintenant, alors que nous n'avons pas encore complété l'étude du pont Jacques-Cartier.

Le PRÉSIDENT: Je sais, mais nous pouvons avoir ces trois témoins maintenant, Je crois que M. Shea pourra venir et son témoignage se rapporte au pont Jacques-Cartier.

M. McPHILLIPS: De quoi vont-ils parler? Sont-ils péagers, hauts fonctionnaires, avocats ou quoi encore?

Le PRÉSIDENT: M. Henderson est directeur général des services de transport routier pour le National-Canadien et M. Côté est chef adjoint du contentieux, au National-Canadien. M. Donald Gordon a proposé que nous les convoquions.

M. McPHILLIPS: Je ne comprends pas ce que M. Donald Gordon a à voir là-dedans. Quelle peut être l'utilité de l'avocat du National-Canadien?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit du pont Victoria et M. Gordon a jugé qu'ils sont les hommes qui en connaissent le plus à ce sujet.

M. McPHILLIPS: Je dois dire que je ne vous suis pas; mais si le comité directeur est de cet avis, je ne m'y opposerai pas trop.

Le PRÉSIDENT: Au sujet de cette lettre, monsieur Martin, à titre de président, j'estime que, puisque l'avocat qui a écrit cette lettre est l'avocat de l'accusé, cela pourrait seulement influer sur la cause et je ne sais pas si nous devrions en parler à l'heure actuelle. Voilà ce que j'en pense.

M. CHEVRIER: Puis-je vous faire une suggestion. Si c'est votre avis, je suis certain qu'aucun d'entre nous n'aimerait à se disputer avec vous; mais ne croyez pas que la question devrait être renvoyée au comité directeur, par suite de la discussion qui a eu lieu, afin que ce comité puisse étudier la question et décider quelle mesure devrait être prise, s'il y a lieu d'en prendre une.

Le PRÉSIDENT: Le comité directeur a décidé que la question soit soumise au Comité et je crains que des questions ne soient posées à l'égard de cette lettre et que ces questions aient trait à la poursuite.

M. MARTIN (*Essex-Est*): J'appuierais la proposition de M. Chevrier à condition, toutefois, qu'elle n'empêche pas M. Campbell, qui s'intéresse fort à cette lettre, de poser la question de privilège. Je ne me lève pas seulement pour vous défendre, mais aussi pour vous signaler un point. Je veux dire tout simplement que je crois que M. Campbell a le droit de poser la question de privilège à cause des allusions qui ont été faites à sa personne, dans cette lettre, par l'avocat en question. Mais, si tel est le cas, M. Campbell lui-même a provoqué une grande partie de la lettre à cause des déclarations qu'il

a faites comme membre du Comité; et cela peut être considéré comme très dangereux, au point même d'influencer des procédures criminelles en dehors du Comité. Qu'il ne s'en prenne qu'à lui-même.

M. CAMPBELL (*Stormont*): M. Campbell ne se plaint de rien et il accepte toute la responsabilité pour tout ce qu'il a dit (ses paroles sont dans le compte rendu), comme il l'a toujours fait. J'insiste également pour que, si la lettre est lue en tout ou en partie, il ait l'occasion, comme question de privilège, de prouver les allégations sur lesquelles repose la lettre en question. Cela ressemble tellement à des allégations que cela semble intentionnel.

Je me permets de faire remarquer à M. Martin et à tous que l'allégation en question nuirait ou ferait probablement plus de tort à l'avocat qui a recouru à des procédés aussi peu conformes à l'éthique.

Il me ferait grand plaisir que la question soit soulevée et qu'elle soit examinée.

M. DRYSDALE: Soumettez-la au comité directeur.

M. MARTIN (*Essex-Est*): M. Campbell est-il membre du comité directeur?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je crois qu'il faudrait donner à M. Campbell toutes les chances possibles de se défendre.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il ne s'agit pas de me défendre.

M. DRYSDALE: Soumettons la chose au comité directeur sans trop de sous-entendus de la part de M. Martin. C'est là que nous pourrons en parler.

Le PRÉSIDENT: La chose a été soumise au comité directeur, qui nous l'a renvoyée.

M. DRYSDALE: Je crois qu'elle devrait être retournée au comité directeur, si j'en juge par les propos de M. Martin et par les autres remarques qui ont été faites aujourd'hui. On pourrait l'examiner de nouveau pour que nous puissions voir s'il est vraisemblable qu'elle nuise au procès actuel.

M. JOHNSON: S'agit-il d'une observation ou d'un marathon?

Le PRÉSIDENT: Eh bien! messieurs, je dois jouer le rôle d'arbitre dans des questions de ce genre . . .

M. JOHNSON: Bonne chance!

Le PRÉSIDENT: . . . et c'est très difficile de jouer le rôle d'arbitre, et je crois que, pour le moment, nous ne devrions pas examiner la lettre davantage parce que, comme je l'ai déjà mentionné, même si elle ne nuisait pas au procès, elle pourrait l'influencer de quelque façon. C'est mon opinion, et j'espère . . .

M. DENIS: Puisqu'il en est ainsi, nous ne pouvons pas parler de la question de privilège qui a été soulevée par M. Campbell.

Le PRÉSIDENT: M. Campbell en a parlé, ce matin. Il a soulevé cette question, ce matin, relativement à la lettre de Me Ferland.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je crois que nous voulons tous vous aider, monsieur le président, et je propose que ce petit galop d'essai, à propos de cette lettre, justifie que nous étudions cette affaire-là d'ici à demain. Il est possible que nous voulions exercer notre privilège de la soulever lors de notre prochaine séance; mais nous voulons réellement donner au président toute l'aide possible.

Comme je l'ai déjà dit, je désire vivement donner mon appui à l'un des membres du Comité à qui je crois il faudrait donner toutes les chances possibles de se défendre.

M. CAMPBELL (*Stormont*): La seule personne qui ait besoin de se défendre ici est celle qui est l'auteur de ces allégations à l'appui de ses insinuations.

M. DRYSDALE: Je propose que nous levions la séance.

Le PRÉSIDENT: M. Drysdale a déjà fait une proposition dans ce sens-là.

M. PIGEON: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Le Comité se réunira de nouveau jeudi matin, à 9 heures et demie, dans cette même pièce.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. GORDON K. FRASER

PROCÈS-VERBAL ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 14

Perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal (Québec)

SÉANCE DU JEUDI 5 MAI 1960

TÉMOINS:

MM. Lionel Côté, C.R., chef adjoint du contentieux, et L. J. Henderson, gérant général, transport routier, tous deux des chemins de fer Nationaux; et M. P.-M. Ollivier, légiste de la Chambre.

CANADA JUIN 20 1960 BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser,

Vice-président: M. W. Marvin Howe

et MM.

Allmark
Asselin
Badanai
Baldwin
Bell *(Saint-Jean-Albert)*
Bourbonnais
Bourget
Bourque
Brassard *(Chicoutimi)*
Brassard *(Lapointe)*
Browne *(Vancouver-Kingsway)*
Bruchési
Cadieu
Campbell *(Stormont)*
Campeau
Chevrier
Chown
Creaghan
Crouse
Denis
Deschatelets
Drysdale
Dumas
Fisher
Garland
Grills
Herridge
Horner *(Acadia)*
Horner *(Jasper-Edson)*
Johnson
Keays
Kennedy
Lessard
MacInnis
MacLean *(Winnipeg-Nord-Centre)*
Martin *(Essex-Est)*
Martini
Michaud
McBain
McDonald *(Hamilton-Sud)*
McGregor
McPhillips
Monteith *(Verdun)*
Pascoe
Payne
Phillips
Pigeon
Pratt
Rapp
Rogers
Rynard
Smith *(Calgary-Sud)*
Smith *(Lincoln)*
Smith *(Simcoe-Nord)*
Thompson
Tucker
Valade
Wratten—(60)

Secrétaire du Comité:
Eric H. Jones.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 5 MAI 1960
(24)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 heures et demie du matin, sous la présidence de M. Gordon K. Fraser.

Présents: MM. Asselin, Bell *(Saint-Jean-Albert)*, Bourget, Browne *(Vancouver-Kingsway)*, Bruchési, Campbell *(Stormont)*, Chevrier, Deschatelets, Drysdale, Fraser, Horner *(Acadia)*, Keays, MacLean *(Winnipeg-Nord-Centre)*, Martin *(Essex-Est,)* McBain, McPhillips, Pascoe, Payne, Phillips, Pigeon, Rapp, Rogers, Smith *(Simcoe-Nord)*, Thompson, Tucker et Wratten. (26)

Aussi présents: MM. Lionel Côté, C.R. chef adjoint du contentieux, L. J. Henderson, gérant général, transport routier, et Walter Smith, représentant exécutif, tous des chemins de fer Nationaux; M. Maurice Archer, président du Conseil des ports nationaux; M. G. Beaudet, directeur du port de Montréal, et M. P.-M. Ollivier, légiste de la Chambre.

Le Comité poursuit son examen de la perception du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, à Montréal (Québec).

Le président fait rapport que le sous-comité du programme et de la procédure s'est réuni le 4 mai et a recommandé que la lettre, en date du 23 avril, adressée au président par M. Pothier Ferland, soit remise au président pour étude subséquente, et que MM. Murphy, Roberts et Poole soient appelés à comparaître devant le Comité le mardi 10 mai.

Le Comité accepte la recommandation relative à la lettre de M. Ferland. Sur la proposition de M. Browne *(Vancouver-Kingsway)*, présentée avec l'appui de M. Smith *(Simcoe-Nord)*,

Il est décidé—Que MM. Murphy, Roberts et Poole soient appelés à comparaître le mardi 10 mai.

MM. Côté et Henderson sont appelés et prêtent serment. L'interprète, Mlle Paulette Cyr, demeure assermentée.

M. Côté donne lecture d'un mémoire intitulé "Notes historiques au sujet du pont Victoria", auquel est joint un tarif des péages en vigueur sur le pont Victoria le 15 octobre 1900. Des exemplaires de ce document sont distribués aux membres présents.

Deux spécimens des tarifs de péages sur le pont Victoria sont déposés; il s'agit du tarif en vigueur le 1er octobre 1954 et du tarif présentement en vigueur. Des exemplaires de ces tarifs sont distribués aux membres présents.

Sur la proposition de M. Drysdale, appuyé par M. Horner *(Acadia)*,

Il est décidé—Que les deux tarifs susmentionnés soient imprimés en appendices aux délibérations d'aujourd'hui. *(Voir appendices "A" et "B" au présent fascicule.)*

MM. Henderson et Côté sont interrogés au sujet de la perception du péage sur le pont Victoria. Au cours de l'interrogatoire, une série de six photographies

du pont Victoria sont mises en circulation. M. Côté produit une liste, établie d'après l'ancienneté, des péagers du pont Victoria, pour la période allant du 1er janvier 1955 au 31 mars 1960. Le Comité décide de faire imprimer cette liste en appendice aux délibérations d'aujourd'hui. *(Voir appendice "C".)*

M. Chevrier demande une liste des péagers qui ont été congédiés au cours de la période allant du 1er janvier 1955 au 31 mars 1960. M. Côté déclare qu'il y en a eu quatre et que les détails les concernant sont fournis dans la liste déposée précédemment, mais que leurs noms n'y sont pas indiqués, qu'ils y sont désignés comme M. 1, M. 2, et ainsi de suite. Une discussion suit sur la question de savoir s'il conviendrait de dévoiler les noms des quatre employés congédiés. Sur la proposition de M. Keays, appuyé par M. Tucker,

Il est décidé—Que la communication des noms des quatre employés congédiés soit déférée au sous-comité du programme et de la procédure en vue d'une recommandation.

Un interprète du français à l'anglais et un sténographe français interprète et consigne, respectivement, les questions et réponses en français.

A 11 heures et demie du matin, l'interrogatoire de MM. Côté et Henderson est interrompu et le Comité s'ajourne jusqu'au moment où la Chambre passera à l'ordre du jour, cet après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

JEUDI 5 MAI 1960
(25)

A 4 h. et 20 minutes de l'après-midi, le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques reprend son étude de la perception du péage sur le pont Victoria, à Montréal, sous la présidence de M. Gordon K. Fraser.

Présents: MM. Bourbonnais, Bourget, Campbell *(Stormont)*, Crouse, Deschatelets, Drysdale, Fisher, Fraser, Grills, Horner *(Acadia)*, Howe, Kennedy, McBain, McPhillips, Monteith *(Verdun)*, Pascoe, Payne, Pigeon, Rapp, Rogers, Smith *(Calgary-Sud)* et Wratten. (22)

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance du matin, sauf M. Archer.

MM. Côté et Henderson et Mlle Cyr demeurent assermentés.

L'interrogatoire de MM. Côté et Henderson reprend. M. Côté produit un document intitulé: "Sommaire des vérifications effectuées par le Service des enquêtes à l'endroit des péagers au cours d'une période de 25 ans, de 1934 à 1959 inclusivement", dont des exemplaires sont distribués aux membres présents. Le Comité décide de faire imprimer ce document en appendice aux délibérations d'aujourd'hui. *(Voir appendice "D" ci-joint.)*

M. Drysdale propose ensuite, avec l'appui de M. Smith *(Calgary-Sud)*, que la question d'obtenir des chiffres relatifs aux recettes du pont Victoria soit déférée au comité directeur qui entendra MM. Henderson et Côté et qui présentera au Comité une recommandation dans un sens ou dans l'autre à ce sujet.

Après débat, la proposition est rejetée par 10 voix contre 4.

M. Côté est prié de fournir des détails sur les recettes du pont Victoria. Il exprime le désir de ne pas le faire, étant donné les instructions qu'il a reçues de ses supérieurs. Après débat, sur la proposition de M. Campbell *(Stormont)*, appuyé par M. Bourbonnais,

Il est décidé—Que des renseignements sur les recettes du pont Victoria soient fournis à la prochaine séance.

A 5 h. et 45 minutes de l'après-midi, le Comité s'ajourne au mardi 10 mai 1960, à 9 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité

Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 5 MAI 1960

9 heures et demie du matin

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre. Votre sous-comité s'est réuni hier et a considéré la lettre, en date du 23 avril 1960, que M. Pothier Ferland, avocat de Montréal, adressait au président. Le Comité avait demandé au sous-comité d'étudier cette lettre et de faire rapport. Le président a donné à entendre que l'examen de cette lettre par le Comité donnerait lieu probablement à la publication de renseignements concernant certains péagers qui ont été traduits devant les tribunaux.

Après débat, le sous-comité a décidé de recommander que la lettre de M. Ferland soit remise au président pour étude subséquente.

Le sous-comité a ensuite étudié la question de savoir quels témoins il y aurait lieu d'appeler à comparaître devant le Comité le mardi 10 mai. Il a décidé de recommander que les témoins suivants soient appelés, s'ils sont disponibles: M. A. Murphy, prédécesseur de M. Beaudet au poste de directeur du port de Montréal; M. B. J. Roberts, ancien membre du Conseil des ports nationaux, et M. Alfred Poole, ancien surveillant des péagers au pont Jacques-Cartier.

Êtes-vous d'avis, messieurs, que ces personnes soient appelées à se présenter ici le mardi 10 mai?

M. MARTIN *(Essex-Est):* Monsieur le président, avant que cette question soit réglée, j'aurais quelques mots à dire au sujet du rapport que vous faites au Comité de la réunion du sous-comité. Bien entendu, le sous-comité ne peut pas prendre des décisions qui lient le Comité.

Le PRÉSIDENT: C'est juste.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Nous notons qu'il n'a pas été donné suite à la recommandation du sous-comité au sujet de la lettre de M. Ferland en date du 23 avril. On avait recommandé de ne pas considérer la question en ce moment parce que la situation, eu égard à cette lettre, n'avait pas changé depuis notre réunion précédente.

Je veux simplement protéger mon droit de membre du présent Comité de considérer la question de cette lettre comme j'estime qu'elle doit être considérée et au moment que j'estime opportun.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, il y a un ou deux points sur lesquels j'aimerais que vous apportiez des éclaircissements en votre qualité de président du Comité. Voici le premier: dans le procès-verbal de notre réunion du 26 avril 1960 (fascicule 12), il est dit que M. Harold Lande et deux membres de la commission de conciliation seraient appelés à témoigner devant le Comité le mardi dernier, sauf erreur. C'était une décision du sous-comité. Il n'apparaît nulle part,—et je crois ne pas me tromper,—que le Comité a entendu M. Lande . . .

Le PRÉSIDENT: Et M. Mead.

M. CHEVRIER: . . . M. Mead et aussi M. Charles-A. Giroux, qui devaient comparaître le 3 mai. Je n'ai pas réussi à trouver dans le compte rendu quelque

explication de ce que ces personnes n'ont pas été appelées. A mon avis, le Comité a droit à une explication à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie d'avoir soulevé ce point, monsieur Chevrier, Voici l'explication: le sous-comité et moi-même avons jugé, étant donné que, le 3 mai, le Comité voulait examiner la question de savoir s'il était opportun pour lui de poursuivre ses délibérations ou non, qu'il ne serait pas juste de faire venir ici ces témoins pour les faire attendre jusqu'à ce que le Comité ait pris une décision. En conséquence, ils n'ont pas été appelés.

Toutefois, le sous-comité a soulevé cette question hier après-midi et MM. Lande, Mead et Giroux seront appelés dès que le Comité le désirera.

M. CHEVRIER: J'aurais autre chose à ajouter, monsieur le président. A mon avis, il nous faudrait en venir à une décision au sujet de la façon de procéder ici. Vous vous souviendrez que M. Smith, qui est membre du Comité, a protesté il y a quelque temps contre le manque de continuité . . .

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. CHEVRIER: . . . et le manque d'ordre dans la convocation des témoins aussi bien que dans les délibérations. Vous lui avez dit,—et vous aviez parfaitement raison,—que la question serait étudiée par le comité directeur. Ce dernier a étudié ces problèmes à l'occasion. J'ai assisté à certaines de ses réunions; cependant, cela ne m'a pas toujours été possible. Apparemment, le comité directeur n'a pas réussi à décider une fois pour toutes quels témoins il conviendrait d'appeler.

Pour revenir à mon premier point, je veux dire que dans la lettre qui a été mentionnée,—au sujet de laquelle je ne peux pas, bien entendu, donner des précisions, et je n'en donnerai pas,—provenant de M. Pothier Ferland, il est dit que ces mêmes questions dont la commission de conciliation avait été saisie, c'est-à-dire MM. Lande, Mead et Giroux, sont maintenant en litige devant la Cour supérieure du Québec.

Je vous demande donc, monsieur le président, si le comité directeur n'a pas tenu compte de ce que la Cour supérieure a été saisie de la question, ainsi qu'il était dit dans cette lettre, et si ce n'est pas pour cette raison qu'on a décidé de ne pas appeler ces témoins pour le moment?

Le PRÉSIDENT: Non, monsieur Chevrier, ce n'est pas la raison. Tout d'abord, on a soumis à M. Lande une date qui ne lui convenait pas.

M. CHEVRIER: Je me souviens qu'il ne pouvait pas venir à la première date qu'on lui a proposée; mais nous l'avons alors invité à se présenter le 3 mai.

Le PRÉSIDENT: Ainsi que les représentants ouvriers.

M. CHEVRIER: Aucune autre explication n'a été fournie, en dehors de celle que vous venez de nous donner, quant à la raison pour laquelle il n'a pas été appelé le 3 mai. Je veux signaler ce point à l'attention du Comité, car j'estime. qu'il doit lui être signalé.

Il y a aussi une autre question que je désire soulever. Au cours des délibérations du 26 avril, M. McGregor, avec l'appui de M. Pigeon, a proposé que les rapports confidentiels des enquêteurs du National-Canadien au sujet des péagers du pont Jacques-Cartier, se trouvant entre les mains du Conseil des ports nationaux, soient produits devant le Comité. Après un débat,—qui aurait été assez long,—la motion, mise aux voix, a été adoptée par 10 voix contre 3.

Puis, dans les témoignages du 28 avril, on note une façon de procéder plutôt étrange. Il y est dit que M. McGregor, avec l'appui de M. Pigeon, a proposé que certains documents relatifs à l'enquête effectuée par le National-Canadien soient produits. C'est le président qui parle:

> J'ai parlé depuis à M. McGregor. Je crois qu'il est disposé à retirer sa motion. N'est-ce pas monsieur McGregor?
>
> M. McGREGOR: Les lettres en cause ne renferment aucun renseignement important, semble-t-il. Donc, s'il en est ainsi, je retirerai ma motion.
>
> M. PIGEON: J'appuie cette proposition.

Il s'agissait d'une motion qu'on avait discutée assez longuement et qui avait été adoptée par dix voix contre trois. M. McGregor déclare maintenant qu'il s'agit de lettres qui, est-il porté à croire, sont sans importance, bien que la proposition originale mentionnât, non pas des lettres, mais des rapports d'enquêtes se trouvant entre les mains du Conseil des ports nationaux.

Ce n'est pas à la proposition que je m'en prends, mais à ce que des motions sont adoptées par un vote par assis et levé pour être ensuite retirées le lendemain ou le surlendemain. Cela s'est fait à plusieurs reprises. Il y a eu aussi le cas de M. Pigeon qui a proposé que certaines lettres confidentielles entre les mains du Conseil des ports nationaux soient produites et qui, après réflexion, je suppose, a décidé de retirer sa proposition. Je ne me rappelle pas si cette motion avait été mise aux voix, mais je me rappelle bien, cependant, qu'elle a été retirée.

Je soulève ces deux points simplement pour faire remarquer au Comité qu'il semble y avoir,—et je dis cela sans vouloir vous manquer de respect, monsieur le président, car je sais que vous accomplissez une tâche difficile et que vous vous en acquittez bien,—un manque d'ordre et de discipline pour ce qui est de l'ordonnance des travaux et de la convocation des témoins. Si l'on permet que des propositions soient faites et que, lorsqu'elles déplaisent à certaines personnes, elles soient retirées le lendemain, permettra-t-on à ceux qui sont de l'opposition d'employer le même procédé, leur accordera-t-on la même considération?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Chevrier, pour ce qui est des lettres personnelles et confidentielles, la question a été soumise au comité directeur et celui-ci a fait rapport. Il s'agit de la proposition de M. Pigeon. La question a été renvoyée au présent Comité et celui-ci a décidé qu'elles n'étaient pas nécessaires, suivant en cela le conseil du sous-comité.

M. CHEVRIER: Que dire de la motion que M. McGregor a proposée et qui a été adoptée par un vote?

Le PRÉSIDENT: M. McGregor l'a retirée à la séance suivante et le Comité a accepté à l'unanimité la requête présentée par MM. McGregor et Pigeon en vue du retrait de la proposition. M. McGregor avait présenté et M. Pigeon avait appuyé une proposition, qui a été adoptée le 26 avril, au sujet de la production de rapports confidentiels des enquêteurs du National-Canadien sur les péagers du pont Jacques-Cartier.

Cela a été fait parce que, même si les noms des enquêteurs n'étaient pas mentionnés, étant représentés par un chiffre convenu (ceux des péagers apparaissaient dans les rapports) on a jugé que le moment n'était pas opportun de consigner ces noms au compte rendu et de les publier.

M. CHEVRIER: La motion originale portait sur la production de certains rapports confidentiels, tandis que la proposition visant le retrait de cette motion mentionnait des lettres, ce qui n'est pas du tout la même chose.

A la première page des témoignages entendus lors de la séance du jeudi 28 avril 1960, il est dit, et c'est M. McGregor qui parle:

> Les lettres en cause ne renferment aucun renseignement important, semble-t-il. Donc, s'il en est ainsi, je retirerai ma motion.

M. DRYSDALE: Cela est-il imprimé, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Non. Le Comité a accepté à l'unanimité qu'il n'y ait pas de proposition.

M. CHEVRIER: Que dites-vous, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Le Comité a accepté à l'unanimité la demande de retrait présentée par MM. McGregor et Pigeon. Les membres du Comité étaient unanimes; il n'y a pas eu d'opposition.

M. CHEVRIER: Je ne parle pas de cela. Je veux signaler que la motion, qui a été adoptée par 10 voix contre trois, portait sur la production de rapports confidentiels, tandis que la motion visant le retrait de la première mentionnait certaines lettres, ce qui n'est pas la même chose. Et, qu'on ait raison ou non de présenter une motion de retrait, celle-ci doit être énoncée dans les mêmes termes que la motion originale qui a été adoptée. Voilà pourquoi j'ai cru devoir signaler ces questions à l'attention du Comité.

J'ai une dernière chose à dire.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Chevrier, permettez-moi de vous interrompre. Si M. McGregor a dit "lettres" au lieu de "rapports", c'est que la langue lui a fourché, je pense. Je crois que c'est l'explication.

Je crois aussi, cependant, que lorsqu'il a présenté la motion M. McGregor ne savait pas que les noms des péagers apparaissaient au début de ces rapports. Il croyait qu'ils étaient représentés par un chiffre convenu; mais la convention ne s'appliquait qu'aux enquêteurs, non pas aux péagers.

M. CHEVRIER: Sans doute comprenait-il ce qui se passait, si j'en juge par les témoignages.

Il y a ensuite ce dernier point.

M. DRYSDALE: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je n'étais pas présent à la réunion, mais je remarque que la motion a été adoptée par 10 voix contre trois, ce qui fait un total de 13. Je me demande s'il y avait quorum à ce moment-là. S'il n'y avait pas quorum, je dirais que la motion n'était pas valide de toute façon.

Le PRÉSIDENT: Nous étions en nombre à ce moment-là.

M. DRYSDALE: Mais cela n'est pas indiqué dans le compte rendu.

M. CHEVRIER: Voilà qui aggrave la situation.

Le PRÉSIDENT: Je crois que trois ou quatre membres se sont abstenus de voter.

M. CHEVRIER: Je n'ai pas l'intention de m'étendre là-dessus indéfiniment, car je sais que nous voulons entendre les témoins qui se trouvent ici. Cependant,

je voulais vous signaler ces points parce que, si au cours de nos délibérations ces choses devaient se répéter, nous voulons jouir des mêmes privilèges que ceux qui retirent des propositions qu'ils ont faites antérieurement.

Dans la déclaration que vous avez faite il y a un moment, vous dites que M. Poole sera appelé à témoigner. Je me souviens que la chose a été décidée lors d'une réunion du sous-comité. Le ministre de la Justice avait cependant dit que M. Poole ne pouvait pas être appelé. Comment se fait-il qu'il nous soit possible de l'appeler maintenant? Je crois que nous avons droit à une explication.

Le PRÉSIDENT: Je puis vous fournir cette explication.

M. CHEVRIER: Permettez-moi de continuer. Voilà encore un exemple qui fait ressortir les trois points que j'ai soulevés, savoir que le sous-comité prend certaines décisions qui ne sont pas confirmées par le comité principal; le comité principal renvoie certaines questions au sous-comité qui, apparemment, décide d'appeler des témoins à une certaine date, puis modifie sa décision. Et, dans la mesure où il s'agit de M. Poole, il est assez difficile de comprendre comment il se fait qu'à un certain moment le ministre de la Justice estimait qu'il ne pouvait pas être appelé, pour diverses raisons toutes acceptables à ce moment-là, et que, maintenant, on pourrait le faire témoigner. J'estime que nous avons droit à une explication.

Le PRÉSIDENT: Au sujet de M. Poole, j'ai écrit au ministre de la Justice, lui demandant si certaines personnes pouvaient être appelées; il m'a fait savoir que le chef de la police du port de Montréal ne pouvait pas être appelé.

Plus tard, nous avons de nouveau demandé si M. Poole pouvait être appelé et on nous a répondu: pas pour le moment. Par la suite, on m'a téléphoné pour me dire que notre Comité pouvait appeler les honorables Pierre Sévigny et Lionel Chevrier et MM. Shea et Poole.

M. CHEVRIER: Quand cela? Le président pourrait-il nous expliquer ce qui s'est produit dans l'intervalle, entre le moment où, sur le conseil du ministre de la Justice, on avait décidé de ne pas appeler M. Poole et le moment où on a décidé de l'appeler.

Le PRÉSIDENT: J'ai reçu une lettre de M. Poole dans laquelle il me disait que certaines des déclarations faites ici n'étaient pas exactes et qu'il aimerait témoigner devant le Comité. Alors, nous avons demandé de nouveau s'il pouvait être appelé.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Puis-je vous demander si, depuis hier matin, vous avez eu quelque entretien avec le ministre de la Justice au sujet de quelque question dont le Comité est saisi?

Le PRÉSIDENT: Non, monsieur Martin, je n'en ai pas eu.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Avez-vous eu quelque entretien avec les légistes de la Couronne, au sujet des questions qui intéressent le Comité, depuis hier matin?

Le PRÉSIDENT: Le légiste se trouve ici même.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Je vous ai demandé si vous aviez eu quelque . . .

Le PRÉSIDENT: Non, monsieur Martin.

M. MCPHILLIPS: Cela ne vous a pas donné grand chose.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vous ai lu le rapport du comité directeur et je vous ai demandé s'il vous agréerait que MM. Murphy, Roberts et Poole comparaissent en qualité de témoins mardi prochain. Il n'y a pas d'opposition?

(Assentiment)

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des objections? Tous ceux qui sont d'accord?

M. MARTIN *(Essex-Est):* Sur quoi nous prononçons-nous?

Le PRÉSIDENT: Nous devons nous prononcer. Il nous faut le consentement du Comité pour appeler des témoins quand cela occasionne des frais. Il nous faut une motion et j'aimerais que quelqu'un présente une telle motion.

M. CHEVRIER: Avons-nous employé ce procédé pour appeler les témoins antérieurs?

Le PRÉSIDENT: Il nous aurait fallu le faire s'il y avait eu des frais; mais jusqu'ici il n'y en a pas eu, sauf dans le cas de M. Shea, et nous avons eu une motion à son sujet.

J'aimerais qu'on propose que MM. Murphy, Roberts et Poole soient appelés à venir témoigner mardi.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway):* J'en fais la proposition.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Tous ceux qui sont d'accord? Tous ceux qui s'y opposent? Merci, messieurs, la motion est adoptée.

Il y a une autre question dont je désire parler.

Lors de notre dernière réunion, M. Campbell a dit qu'il avait demandé des lettres et que celles-ci n'avaient pas été produites. Ces lettres se trouvent à l'appendice "F" du fascicule 11. Je crois que toutes ces lettres sont là. A mon avis, M. Campbell devrait se contenter de celles-là.

M. MARTIN *(Essex-Est):* Je ne crois pas que M. Campbell s'en contente.

Le PRÉSIDENT: Si M. Campbell désire autre chose, il a le droit de le demander et nous tâcherons de le lui obtenir.

M. CHEVRIER: Très bien!

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons parmi nous ce matin M. L. J. Henderson, gérant général du transport routier, et M. Lionel Côté, chef adjoint du contentieux, tous deux des chemins de fer Nationaux. Ce sont les témoins que nous entendrons aujourd'hui.

Ces deux personnes connaissent très bien le fonctionnement du pont Victoria qui est l'une des questions que notre Comité a été prié d'examiner.

Je demanderais à ces messieurs de bien vouloir venir prendre place à la table principale.

Le secrétaire du Comité assermentera les deux témoins.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway):* Je croyais que M. Chevrier avait demandé, lors de notre dernière réunion, que M. Shea soit appelé aujourd'hui. Ne devrait-il pas venir avec les autres?

Le PRÉSIDENT: M. Chevrier a demandé si M. Shea pouvait être appelé. Je lui ai dit oui; M. Crevrier a alors ajouté, si je me souviens bien, qu'il ne savait pas s'il pourrait ou non assister à la réunion ce matin.

M. CHEVRIER: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Par conséquent, nous n'avons pas rappelé M. Shea. Si M. Chevrier désire toujours que M. Shea soit appelé, nous pourrions peut-être le convoquer mardi.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, permettez-moi d'expliquer pourquoi j'ai dit que je ne pourrais pas me trouver ici ce matin.

Je ne serai pas ici cet après-midi à cause du débat à la Chambre. Les membres du Comité comprendront, j'en suis sûr, combien il est difficile pour certains d'entre nous, peut-être pour tous, de participer activement aux délibérations du présent Comité quand, en même temps, se poursuit à la Chambre un débat qui intéresse d'une façon toute particulière certains d'entre nous. Ce débat aura lieu cet après-midi et se poursuivra peut-être demain.

J'espérais poser à M. Shea certaines questions qui me sont venues à l'esprit après la lecture des témoignages. Toutefois, il se peut que l'un ou l'autre des témoins qui sont ici aujourd'hui puisse répondre à mes questions et, dans ce cas, il ne sera pas nécessaire d'appeler M. Shea. S'il n'en est pas ainsi, je vous préviendrai.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Chevrier, une fois que l'interrogatoire des deux témoins sera terminé, veuillez me dire si vous désirez ou non que M. Shea soit convoqué. Nous pourrions peut-être le convoquer mardi, si cela vous agrée.

Je demande maintenant au secrétaire d'assermenter les deux témoins.

(M. Lionel Côté, C.R. est assermenté.)

M. L. J. Henderson est assermenté.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Henderson, gérant général du transport routier, et M. Lionel Côté, chef adjoint du contentieux, sont prêts à répondre à vos questions au sujet du pont Victoria.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, puis-je poser quelques questions?

Le PRÉSIDENT: Allez-y.

M. CHEVRIER: Monsieur Henderson, quel poste occupez-vous auprès des chemins de fer Nationaux?

M. L. J. HENDERSON *(gérant général du transport routier, au National-Canadien)*: Je suis le gérant général du transport routier.

M. CHEVRIER: Si vous le désirez, le Comité vous autorise à vous asseoir.

M. DRYSDALE: Avant de commencer, M. Chevrier a dit tout à l'heure que nous voulions à ce propos procéder de façon logique.

Pouvons-nous établir si les questions qu'il veut poser sont apparentées à celles qu'il voulait poser à M. Shea, car M. Henderson a peut-être un mémoire à présenter au Comité.

M. CHEVRIER: Je ne saurais dire, en ce moment, si ces questions pourraient s'adresser à M. Shea. Tout dépend de la réponse.

Quoi qu'il en soit, monsieur le président, s'il y a un mémoire, j'attendrai avec plaisir.

Le PRÉSIDENT: Il y a un mémoire.

Je propose que lorsque la séance de ce matin sera sur le point de se terminer, M. Chevrier nous dise s'il veut encore que M. Shea comparaisse.

M. LIONEL CÔTÉ, c.r. *(chef adjoint du contentieux au National-Canadien):* Si l'on veut bien me le permettre, je dirai, à titre d'introduction au mémoire, que M. Henderson et moi avons été délégués par la direction du National-Canadien pour aider le Comité dans cette partie de l'enquête se rapportant à la perception du péage au point Victoria.

On ne nous a pas demandé de renseignements spécifiques, et nous ignorons précisément ce que le Comité attend de nous. Cependant, après avoir pris connaissance des délibérations, dans le cas du pont Jacques-Cartier, d'après ce que nous y avons vu, nous avons essayé de réunir quelques renseignements généraux qui, à notre avis, pourraient être de nature à intéresser le Comité au sujet du pont Victoria, des questions relatives à sa construction, ses caractéristiques, les modifications apportées avec les années afin de faciliter davantage la grande circulation, des notes statistiques et des tableaux concernant les tendances de la circulation des grandes routes et les tendances se rapportant aux revenus que la compagnie de chemin de fer a retirés de la perception du péage.

Comme il l'a dit lui-même, M. Henderson est le gérant général du transport routier pour la compagnie. Il est un haut fonctionnaire de l'exploitation de la compagnie de chemin de fer. A ce titre, il exerce un contrôle sur la perception des péages sur le pont. Ce qui a eu lieu avant et après le 10 mai 1958 lui est familier, soit la date où, sur le pont Victoria, on a passé de la perception manuelle à la perception mécanique.

La comptabilité relative aux péages se fait au service de comptabilité de la compagnie et c'est le vérificateur des comptes du trafic voyageur qui en a la charge.

Évidemment, si la documentation et les renseignements que nous avons préparés ne suffisent pas à nous permettre de répondre immédiatement à vos questions, nous serons fort heureux d'en obtenir davantage ou de vous indiquer quels sont les hauts fonctionnaires de la compagnie qui pourront vous renseigner, avant que vous commenciez vos délibérations.

Il est un point dont je veux mettre le Comité au courant. Il existe une grande différence entre le pont Jacques-Cartier et le pont Victoria. Comme vous le savez, le pont Jacques-Cartier est essentiellement et presque exclusivement destiné à la circulation routière. Il a cinq voies de 12 pieds de largeur pour la circulation routière, alors que le pont Victoria est essentiellement un pont de voies ferrées et ne dispose que de deux voies de 16 pieds pour la circulation routière, qui reposent sur des supports reliés à la structure du pont.

Ils est un autre point, monsieur le président. Une certaine impression a été répandue par les premières nouvelles des journaux, au tout début de l'enquête, d'après laquelle le pont Victoria était compris dans les enquêtes faites par la Gendarmerie royale du Canada. On a également cru que les péagers, anciens ou actuels, avaient fait l'objet de descentes qui ont eu lieu. Évidemment, il n'en a pas été ainsi. A cause de ces impressions et des déductions qu'on a faites, nous sommes évidemment très heureux d'avoir l'occasion de vous donner les faits se rapportant à la perception des péages sur le pont Victoria.

J'ai ici un mémoire vous exposant tout l'historique du pont Victoria, l'historique au point de vue statutaire, du point de vue de la construction, au sujet de certaines dates, etc., soit tout ce qui peut vous intéresser.

J'ignore de quelle façon vous désirez que je procède concernant cet exposé.

Le PRÉSIDENT: Il faudrait en donner lecture.

M. CHEVRIER: Est-il possible d'obtenir le texte de ce document?

M. CÔTÉ: Oui.

M. CHEVRIER: Pourrions-nous en avoir des exemplaires. Il serait ainsi plus facile de suivre le texte.

Le PRÉSIDENT: Nous les ferons distribuer.

Je vais maintenant prier M. Côté de commencer la lecture de son mémoire.

M. CÔTÉ: Le mémoire s'intitule *Historique du pont Victoria.* En voici le texte:

Historique du pont Victoria

Construction et aménagement pour faciliter la circulation

1. Le pont Victoria, qui était primitivement un pont tubulaire de chemin de fer, a été construit par la *Grand Trunk Railway Company of Canada.*

1853

2. L'autorisation de construire ce pont a été accordée à la compagnie par une loi de la province du Canada (16 Vict. c. 75) de 1853, en vue de pourvoir à la construction d'un pont général de chemin de fer sur le fleuve St-Laurent, dans la ville de Montréal ou son voisinage. D'après ce statut, les plans du pont et les autres travaux y relatifs devaient être approuvés par le gouverneur en conseil. La compagnie reçut aussi l'autorisation de construire, si elle le désirait, le pont de chemin de fer proposé "de façon à l'adapter au passage des véhicules ordinaires, des animaux et des voyageurs" et, dans une telle éventualité, de fixer et de percevoir les droits de péage correspondants.

3. La construction du pont débuta le 22 janvier 1853 et, le 17 décembre 1859, le premier train passa sur le pont dont la construction était déjà terminée. Le pont avait été conçu et construit pour servir exclusivement à l'exploitation ferroviaire et ne se prêtait pas "au passage des véhicules ordinaires, des animaux et des voyageurs."

4. Le pont consistait en 24 travées tubulaires en fer sur 24 piliers de maçonnerie en pierre calcaire, le tout portant une ligne simple de chemin de fer.

5. Le pont avait une longueur de 6,590 pieds à partir de la face de la paroi arrière des culées de chaque rive; il mesurait 16 pieds de largeur, d'un axe à l'autre des poutres verticales formant les côtés des tubes. Au moment où le pont fut terminé, on le considérait comme l'une des "Merveilles du Monde".

1897

6. Le Grand-Tronc commença la reconstruction du pont le 4 mai 1897, et, au cours de la même année, le Parlement approuva une subvention à cette fin pour un montant ne dépassant pas $300,000 (60-61 Vict. (1897) c. 4.)

7. Voici en quoi consistèrent les travaux de rénovation:

(a) Les 24 piliers et les deux culées furent transformés et prolongés sur le côté amont du fleuve;

(b) La structure tubulaire en fer fut enlevée et remplacée par des travées à poutres armées, à tablier inférieur;

(c) La longueur du pont resta la même, mais la largeur totale de la superstructure, après la reconstruction, fut de 67 pieds au lieu de 16 pieds comme auparavant.

1898

8. Le premier train traversa le nouveau pont le 8 septembre 1898. Il permettait la circulation suivante:

(a) Entre les poutres des travées, il y avait deux voies de chemin de fer;

(b) Des supports à consoles, du côté amont du fleuve, portaient une chaussée de 10'6" de largeur pour les véhicules et un trottoir de 4'3";

(c) Des supports à consoles, du côté aval du fleuve, portaient une autre chaussée de 10'6" de largeur pour les véhicules et un trottoir de 4'3".

9. En 1900, le Parlement autorisa (63-64 Vict. c. 8) le relèvement de $300,000 à $500,000 de la subvention accordée pour la reconstruction du pont, à la condition que les droits de péage que la compagnie avait été autorisée à fixer et à percevoir tant pour les voyageurs que pour les véhicules soient soumis à l'approbation du gouverneur en conseil.

10. Le premier tarif des droits de péage approuvé par le gouverneur en conseil, en ce qui touche les piétons et les véhicules passant sur le pont, entra en vigueur le 15 octobre 1900. Copie de ce tarif est jointe à la présente.

1909

11. La chaussée pour véhicules du côté aval du pont a été fermée puis modifiée pour porter la ligne du chemin de fer électrique de la *Montreal and Southern Counties Railway Company*. Le service de banlieue inauguré cette année-là devait prendre fin en 1956, comme on l'explique plus loin.

Au cours de la même année, le trottoir du côté amont a été enlevé et la voie servant aux véhicules a été élargie à 14 pieds.

12. Les changements faits en 1909 n'ont nécessité aucune modification de la superstructure d'acier.

1923

13. La propriété du pont Victoria a passé à la *Canadian National Railway Company* à titre de successeur, par fusion, de la *Grand Trunk Railway Company of Canada*, en vertu d'un accord de fusion approuvé par le décret du conseil C.P. 181, du 30 janvier 1923.

14. En 1926, la chaussée pour véhicules sur le côté amont du pont a de nouveau été élargie, de 14 pieds à 16 pieds. Il a fallu pour cela modifier les supports à consoles.

15. En 1938, le tablier de bois de la voie pour véhicules du côté amont a été remplacé par un tablier de béton, cela étant fait sans modifier la structure d'acier.

1956

16. En 1956, le service de banlieue de la *Montreal and Southern Counties Railway Company* fut supprimé et la voie ferrée et le trottoir aménagés du côté aval furent enlevés. A leur place, on a construit une chaussée de 16 pieds de large pour les véhicules et, à partir de ce moment-là, il y eut deux voies de circulation sur les consoles latérales du pont, ce qui rendit possible l'usage de trois de ces voies pour la circulation dans une même direction pendant les heures de pointe.

17. Lorsque la ligne du chemin de fer électrique et le trottoir furent enlevés du côté aval du pont, en 1956, des règlements furent édictés en vertu de la loi

sur les chemins de fer, pour restreindre l'usage de la chaussée aux véhicules à moteur seulement.

18. Peu après l'ouverture du pont Jacques-Cartier, des ententes furent conclues avec les commissaires du port de Montréal pour que les billets vendus par l'un des ponts soient acceptés par l'autre, chaque partie à l'accord devant racheter périodiquement les billets recueillis par l'autre. Cette interchangeabilité des billets demeurera en vigueur jusqu'à l'adoption de méthodes automatiques de péage utilisant les mêmes jetons.

1958

19. Le 10 mai 1958, on a commencé à utiliser, sur le pont Victoria, des machines automatiques pour la perception des péages au moyen de jetons.

PONT DU JUBILÉ VICTORIA

TARIFF DES PEAGES

Tariff no. 217

En vigueur le 15 octobre 1900

	Un passage	Aller et retour	
Voyageur à pied	5¢	—	Valable pour passage dans véhicule mais non valable dans les trains.
Voyageur à pied (6 billets)	25¢	—	
Bicycle, tandem, tricycle ou véhicule semblable monté par une ou plusieurs personnes	5¢	10¢	Pour chaque personne.
Bicycle supplémentaire	5¢	—	
Véhicule à bras (employé par chiffonniers, remouleurs, etc.)	15¢	25¢	Y compris le conducteur.
Automobile	15¢	25¢	Y compris le conducteur; pour voyageurs suppl., voir note.
Véhicule traîné par chèvre ou chien	15¢	25¢	Y compris le conducteur.
Chevaux et mulets (seuls ou en troupeaux)	15¢	—	Par tete.
Gros bovins " "	10¢	—	" "
Moutons " "	3¢	—	" "
Veaux " "	3¢	—	" "
Porcs " "	3¢	—	" "
Cheval et cavalier	15¢	25¢	
Véhicule traîné par un animal	15¢	25¢	Véhicules servant au transport de voyageurs, le conducteur ne paie pas; pour voyageurs supplémentaires, voir note.
" " " deux animaux	25¢	50¢	
" " " trois animaux	40¢	—	
" " " quatre animaux	55¢	—	
Véhicule traîné par un animal	20¢	—	Véhicules chargés ou vides ne servant pas au transport de voyageurs, le conducteur ne paie pas; pour voyageurs supplémentaires, voir note
" " " deux animaux	40¢	—	
" " " trois animaux	55¢	—	
" " " quatre animaux	70¢	—	
Véhicules suppléemtaires	15¢	—	
Véhicule de laitier traîné par 1 animal	25¢	25¢	Le conducteur ne paie pas; pour les voyageurs supplémentaires, voir note.
" " " " " 2 animaux	—	50¢	

Billet de retour (voir ci-dessus) valable seulement le jour de la vente et le lendemain.

NOTE:—Le péage pour les véhicules comprend le passage du conducteur; chaque personne transportée dans un véhicule (excepté le conducteur dudit véhicule) doit remettre un billet.

Les billets valables pour le passage du pont du jubilé Victoria dans les trains du chemin de fer Grand-Tronc seront acceptés pour le passage de la personne (ayant ainsi le droit de passage) conformément aux conditions figurant sur lesdits billets.

Les enfants de moins de cinq ans, les voitures ou traîneaux d'enfant passeront gratuitement.

G. T. BELL,
agent général des voyageurs et des billets

H. G. ELLIOTT,
agent général adjoint des voyageurs et des billets

MONTREAL, le 10 octobre 1900.

Maintenant, comme je l'ai dit en lisant le mémoire, apparaît en appendice le tarif de 1900. Nous avons aussi en main, si le Comité le demande, à titre de pièce, le tarif de 1954 qui vous donnera une idée de la façon dont se faisait l'exploitation avant l'enlèvement des voies ferrées et des supports en aval. Nous avons aussi le texte du tarif actuel.

Le PRÉSIDENT: En avez-vous assez pour en donner à chacun des membres du Comité?

M. CÔTÉ: Oui.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais les distribuer dès maintenant. Je pense que ce serait agréable au Comité.

M. CÔTÉ: J'ai aussi des photos du pont tubulaire et du pont actuel. Si elles peuvent intéresser le Comité, peut-être pourrait-on en placer quelques-unes sur la table.

Le PRÉSIDENT: Fort bien.

M. CHEVRIER: Sont-ce là toutes les pièces que vous voulez maintenant verser au dossier?

M. CÔTÉ: Oui.

M. CHEVRIER: Je veux poser quelques questions.

M. DRYSDALE: Avant de commencer l'interrogatoire, monsieur le président, pourrions-nous verser les pièces au dossier? J'en fais la proposition.

Le PRÉSIDENT: Elles seront en appendice. Vous présenterez la motion?

M. DRYSDALE: Oui.

M. HORNER *(Acadia)*: Je l'appuie.

Le PRÉSIDENT: Est-il décidé que ces pièces seront en appendice au compte rendu? Quelqu'un s'y oppose?

(Assentiment.)

(Voir les appendices "A" et "B" ci-joints.)

M. CÔTÉ: Les tarifs que je propose à titre de pièces documentaires ne sont que des specimens. J'ai aussi une compilation de tous les changements de tarif, de 1900 jusqu'aujourd'hui. Mais je suis d'avis, au cas où vous vouliez la verser au dossier, qu'elle ne saurait être très utile au Comité.

M. HORNER *(Acadia)*: Laissez-nous en juger.

Le PRÉSIDENT: Cela dépend du Comité. Vous avez le texte de cette compilation?

M. CÔTÉ: Non. Nous n'avons que celui qui est à verser au dossier.

M. CHEVRIER: Peut-être aurons-nous l'occasion de constater que nous en aurons besoin. Dans ce cas, je suis certain qu'il sera facile d'en obtenir des exemplaires.

Je veux poser à M. Côté deux questions. Dois-je comprendre, d'après l'alinéa 10 de votre mémoire, que le premier tarif des péages a été approuvé et mis en vigueur le 15 octobre 1900 et qu'avant ce moment-là la circulation se faisait gratuitement sur le pont?

M. CÔTÉ: Avant ce moment-là, il n'y avait aucune voie pour les véhicules sur le pont, car la reconstruction en a été terminée en 1898.

M. CHEVRIER: Bien que le pont ait été construit pour permettre la circulation des véhicules, il n'y a eu nulle circulation de véhicules avant 1900?

M. CÔTÉ: Il a pu y en avoir un peu. Il a pu y avoir un peu de circulation routière entre la construction du pont et après qu'on eut terminé les voies carossables, en 1898; mais le premier tarif a été institué par un décret du conseil.

M. CHEVRIER: A quelle date a-t-on aménagé la voie routière du côté d'aval?

M. CÔTÉ: En 1898

M. CHEVRIER: En 1898, le trafic routier passait donc sur le pont dans un sens seulement, du côté d'aval.

M. CÔTÉ: Des côtés d'aval et d'amont, de 1898 jusqu'en 1906.

M. CHEVRIER: Il y avait deux voies portées sur des encorbellements?

M. CÔTÉS Oui.

M. CHEVRIER: Celle du côté d'aval a été enlevée pour permettre le posage de la voie du chemin de fer *Southern Counties.*

M. CÔTÉ: Oui, c'était en 1909.

M. CHEVRIER: Et cette voie a été enlevée en quelle année seulement?

M. CÔTÉ: En 1956.

M. CHEVRIER: Je constate que, dans la dernière partie du mémoire, on ne fait mention de l'interruption qui s'est produite par suite de l'aménagement de la voie maritime.

M. CÔTÉ: Non.

M. CHEVRIER: Ne jugez-vous pas bon de dire au Comité que, depuis 1954 jusqu'à l'ouverture de la voie maritime et jusqu'à présent, des interruptions se sont produites sur la rive sud relativement à ce pont? N'ai-je pas raison de dire qu'on a construit une nouvelle voie d'accès entière au pont Victoria en dehors de Saint-Lambert?

M. CÔTÉ: C'est exact.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous dire au Comité combien de temps il a fallu pour aménager la nouvelle voie d'accès?

M. CÔTÉ: Le savez-vous, monsieur Anderson? Il a fallu deux ans, si j'ai bonne mémoire.

M. CHEVRIER: Vous dites qu'il a fallu deux ans; et vous avez commencé aussi, à la même époque, la construction d'un nouveau pont ferroviaire, c'est-à-dire un embranchement du pont ferroviaire, afin que les interruptions du trafic ferroviaire soient supprimées de la même façon que les interruptions du trafic routier.?

M. CÔTÉ: C'est exact.

M. CHEVRIER: Et cet embranchement n'est pas encore achevé?

M. CÔTÉ: Oui. Comme vous avez pu voir dans les journaux, la chaussée du côté d'amont doit être fermée d'ici un mois (non, c'était le mois passé) pendant

six mois, afin de permettre la modification du tablier. De plus, cet encorbellement doit prévoir un raccordement entre ces déviations et le pont principal.

M. CHEVRIER: J'en venais à cela. De 1954 à aujourd'hui, combien de fois a-t-on fermé le pont Victoria, côté d'amont ou côté d'aval, à la circulation routière?

M. HENDERSON: Le pont n'a jamais été complètement fermé aux voitures. Nous pouvions toujours nous servir d'un côté ou de l'autre; mais il nous a fallu restreindre la circulation des camions. Les véhicules ont circulé et nous n'avons jamais fermé effectivement le pont.

On a fermé le pont tant de fois (je veux dire l'un ou l'autre côté) que je ne saurais vous en dire le nombre.

M. CHEVRIER: Qu'il me soit permis de demander à M. Côté ou à vous-même, de préparer, à l'intention du Comité, un mémoire indiquant le nombre de fermetures du pont, du côté d'amont ou du côté d'aval. On pourrait annexer ce mémoire en appendice. Pourrait-on indiquer aussi le nombre de fois qu'on a fermé la chaussée d'amont ou celle d'aval à cause des travaux de construction?

M. CÔTÉ: Pour quelle période?

M. CHEVRIER: De 1954 à maintenant. Je me sers de 1954, car c'est à cette époque qu'on a commencé les travaux d'aménagement du pont.

M. Henderson a mentionné la circulation restreinte des camions. Qu'entendez-vous par cela?

M. HENDERSON: Durant les travaux au pont Victoria. Il s'agissait d'un pont ferroviaire muni de chaussées en encorbellement de chaque côté. La charge limite était de 27,000 livres; par conséquent, nous avons dans notre tarif une restriction défendant aux véhicules dont le poids brut dépasse 27,000 livres de traverser le pont quand la circulation se fait sur l'une ou l'autre chaussée, c'est-à-dire quand l'une des voies est fermée. Nous limitons la circulation des camions à des véhicules n'ayant que des roues simples à l'arrière.

Nous procédons de la sorte parce que c'est la façon la plus rapide de déterminer le poids. La restriction vise à permettre aux autobus de rouler sur le pont. Si un camion avait une panne, un autobus ne pourrait le doubler.

M. CHEVRIER: Est-ce que deux camions peuvent se croiser sur l'une ou l'autre des chaussées?

M. HENDERSON: Oui, si ce sont des camions à roue simple; mais aujourd'hui le camion moyen a huit pieds de largeur et de tels camions ne peuvent pas se croiser; je parle des camions munis de pneus doubles qui empruntent le pont Victoria à l'heure actuelle.

M. CHEVRIER: Pendant l'application de ces restrictions aux camions et pendant la construction des voies d'accès du pont routier et du pont ferroviaire, avez-vous une idée, ou pourriez-vous dire au Comité dans quelle mesure la circulation sur le pont Victoria a diminué?

M. HENDERSON: Malheureusement, en voulant établir un chiffre il faut dire que nous avons ouvert les deux côtés du pont, et bien qu'ils fussent ouverts pendant quelque temps, et bien que la circulation ait augmenté, néanmoins, malgré la restriction que nous avons imposée aux camions, le nombre de véhicules a été le même que sans les restrictions; mais il s'agissait de voitures particulières qui ont rapporté des revenus moindres. Il est très difficile de déterminer la fluctuation de nos revenus.

M. CHEVRIER: N'est-il pas vrai que la direction du chemin de fer était d'avis que la construction de la chaussée d'aval, en 1956, aurait pour effet de doubler la circulation?

M. HENDERSON: C'est ce que révèlent nos rapports.

M. CHEVRIER: Et cette opinion s'est-elle confirmée à la suite de l'ouverture des deux voies?

M. HENDERSON: Nous n'avions pas de données statistiques relatives à la circulation avant 1956. Nous n'avons pas de chiffres relatifs au comptage de véhicules avant 1956.

M. CHEVRIER: Pourquoi? Vous ne disposiez d'aucun chiffre relatif à la circulation?

M. HENDERSON: Nous ne disposions d'aucun chiffre sur le nombre des véhicules; le seul moyen d'obtenir des renseignements consistait à faire des sondages.

M. CHEVRIER: Eh bien! cela semble assez étrange. Néanmoins, je ne vais pas vous chercher noise là-dessus. Mais pouvez-vous me dire s'il n'y avait pas un indice que la circulation avait doublé après l'ouverture d'une autre voie et, si vous aviez des chiffres après 1956, seriez-vous en mesure de les comparer à ces tendances que vous aviez constatées?

M. HENDERSON: Nous n'avons aucun comptage de véhicules pour les années qui ont précédé 1957.

M. CHEVRIER: Ni pour une voie ni pour l'autre?

M. HENDERSON: C'est exact. Les revenus du pont à cette époque-là ont été calculés d'après la vente des billets et l'argent perçu.

M. CHEVRIER: Ne savez-vous pas, d'après le montant d'argent perçu et d'après les billets vendus, combien de véhicules ont traversé le pont?

M. HENDERSON: Avant l'ouverture du pont, nous avions une restriction formelle pour les camions et les revenus provenant des camions constituaient un pourcentage infime de nos revenus globaux. Aucun autobus ne traversait le pont.

M. CHEVRIER: Que dites-vous de ces voitures particulières? Ne pouvez-vous pas déterminer, d'après les droits de péage perçus et les billets vendus, le nombre de ces voitures qui ont traversé le pont?

M. HENDERSON: On peut calculer selon le nombre de billets vendus; mais il se peut que nous nous trompions là, car on vendait des carnets de billets à échéance de quatre mois. En tenant compte de chaque carnet vendu aux abonnés et entièrement utilisé, nous pourrions déterminer combien de véhicules ont traversé le pont au cours d'une année donnée; mais beaucoup de carnets n'ont pas été complètement utilisés.

M. CHEVRIER: Serait-il possible d'obtenir ces renseignements pour le Comité? Je crois que le Comité serait curieux de savoir dans quelle mesure l'estimation du chemin de fer National-Canadien voulant que la circulation doublerait a été confirmée par la circulation sur le pont des camions et autres véhicules. Je crois que le Comité aimerait savoir cela.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous obtenir ce renseignement?

M. CÔTÉ: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Très bien, on l'obtiendra.

M. CHEVRIER: Maintenant, en partant de là, je demanderai si vous avez le chiffre des montants perçus.

M. CÔTÉ: Oui, monsieur Chevrier.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous dire, d'après ces chiffres-là, quelle était la situation en 1956?

M. CÔTÉ: C'est ce qu'il nous faudra demander: le calcul de ces chiffres.

M. CHEVRIER: Très bien, je n'en dirai pas davantage et je passerai à autre chose. Ah! oui, en ce qui concerne la diminution de la circulation, j'ai parlé jusqu'ici de l'augmentation de la circulation par suite de l'addition d'une voie. Maintenant, j'attire votre attention sur la diminution de la circulation résultant des diverses voies d'accès et des travaux de la voie maritime. Pouvez-vous dire au Comité dans quelle mesure la circulation a diminué, soit à cause de la fermeture d'une voie, soit à cause de l'obstruction complète de l'autre?

M. HENDERSON: Nous avons maintenant les chiffres du comptage des véhicules depuis 1957 et nous pouvons déterminer dans quelle mesure la circulation a diminué en 1959, par exemple, alors que nous avions fermé un côté du pont pendant quelque cinq semaines.

M. CHEVRIER: Et quelle a été la diminution? Voulez-vous nous dire l'époque où cette diminution s'est produite?

M. HENDERSON: Au cours des mois de juin et juillet 1959, la circulation a diminué de 5 p. 100; non, c'était de 10.7 p. 100 d'abord, et ensuite, au mois de juin qui est plus long; on a fermé le pont vers la mi-mai.

M. CHEVRIER: C'était de 5 p. 100 au mois de juin?

M. HENDERSON: Non, 4.66 p. 100 au mois de mai et 10.76 p. 100, au mois de juin. Cette diminution de la circulation résultait de la fermeture d'un côté du pont, entre 1958 et 1959, lorsque les autres conditions étaient identiques.

M. CHEVRIER: Ce chiffre vise tant les voitures particulières que les camions?

M. HENDERSON: Il englobe les deux catégories de véhicules. Nous disposons maintenant d'un compteur automatique au moyen duquel nous déterminons le nombre de véhicules.

M. CHEVRIER: Avez-vous le nombre de véhicules pour juillet et août?

M. HENDERSON: Oui, monsieur. Nous avons constaté qu'au mois de juillet la circulation a augmenté, en 1959, de 4.96 p. 100 par rapport à l'année 1958; et au mois d'août, elle a augmenté de 25.51 p. 100.

M. CHEVRIER: Est-ce qu'on faisait usage des deux voies à cette époque-là?

M. HENDERSON: C'est exact.

M. CHEVRIER: Mais à cette même époque, les appareils de perception n'étaient pas encore installés?

M. HENDERSON: Les appareils automatiques pour le pont Victoria ont été installés le 10 mai 1958. Donc nous faisons la comparaison de choses comparables.

M. CHEVRIER: Dans ce cas-là, il faudrait donc, à mon avis, demander quelle diminution de circulation s'est produite dès l'installation des appareils automa-

tiques. J'oubliais que les appareils automatiques étaient installés sur le pont Victoria depuis longtemps.

M. HENDERSON: On en parle dans le mémoire lu par M. Côté.

M. CHEVRIER: Apparemment, je n'ai pas suivi assez attentivement. Pourriez-vous nous exposer la situation quant à la diminution ou à l'augmentation à partir de l'installation des appareils automatiques?

M. HENDERSON: Je l'ai ici, sous la main. L'augmentation lors du dernier changement de la circulation en 1958 par rapport à l'année 1957 . . . On a installé les appareils automatiques en mai 1958.

M. CHEVRIER: En mai 1958.

M. HENDERSON: C'est exact. Les chiffres pour l'année entière indiquent une diminution de circulation de 2.33 p. 100, en 1958, par rapport à 1957; et, en 1959, une augmentation de 4.36 p. 100 par rapport à 1958.

M. CHEVRIER: Voulez-vous bien répéter ces chiffres. Vous dites qu'il y a eu une diminution de 2.3 p. 100 en 1958 par rapport à 1959?

M. HENDERSON: Non, en 1958 par rapport à 1957, puisque 1957 était la dernière année complète avant la perception automatique.

M. CHEVRIER: Et il y a eu une diminution de 4.6 p. 100?

M. HENDERSON: Non, il y a eu une augmentation de 4.6 p. 100, en 1959, par rapport à 1958.

M. CHEVRIER: Est-ce l'augmentation pour l'année?

M. HENDERSON: C'est l'augmentation annuelle.

M. CHEVRIER: Alors, voulez-vous produire un état indiquant la situation mois par mois, depuis la date où vous avez commencé à compiler des chiffres (je pense que vous avez dit 1956) jusqu'à l'époque où on a installé les appareils automatiques, et depuis lors jusqu'à présent.

M. CÔTÉ: Peut-être pourrions-nous vous donner les chiffres des années 1957, 1958 et 1959.

M. CHEVRIER: Oui.

M. CÔTÉ: Ce qui vous donnerait une période commençant avant la perception automatique et allant jusqu'à l'année 1960.

M. CHEVRIER: Et mois par mois.

M. CÔTÉ: Oui.

M. CHEVRIER: Je crois que le Conseil des ports nationaux a indiqué cela dans son mémoire. Pourriez-vous en même temps décomposer les chiffres selon le genre de véhicules, soit camions et voitures particulières?

M. CÔTÉ: Il faudrait un peu plus de temps pour faire cela. Mais c'est possible.

M. CHEVRIER: Maintenant, qu'il me soit permis de laisser cette question de côté, car je ne veux pas continuer indéfiniment. Peut-être pourrais-je poser encore quelques questions au sujet d'un autre aspect.

M. Henderson voudrait-il nous dire la date où il est entré en fonctions comme gérant général du transport routier, aux chemins de fer Nationaux du Canada?

M. HENDERSON: J'ai été nommé le 1er octobre 1955.

M. CHEVRIER: Qui a été votre prédécesseur?

M. HENDERSON: M. Gaffney.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Peut-être est-ce M. Heward.

M. CHEVRIER: Il y a une différence de taille. L'un des deux hommes est grand et l'autre est petit. Ils sont tous deux compétents.

Puis-je commencer par vous demander de quelle façon vous procédiez pour le choix des péagers au pont Victoria?

M. HENDERSON: La plupart du temps, les péagers pour le pont Victoria étaient des employés du chemin de fer qui étaient devenus incapables de remplir leurs fonctions. Autrement dit, nous avons pris l'habitude de procurer du travail aux gens qui constituent ce que nous appelons des cas de réadaptation. La plupart des hommes employés sur le pont appartenaient à cette catégorie.

M. CHEVRIER: Et ces gens sont tous des employés du chemin de fer.

M. HENDERSON: Précisément.

M. CHEVRIER: Est-ce encore la même chose? Y a-t-il des étrangers parmi ceux qui remplissent les fonctions de péagers, des gens qui, avant leur nomination à ce poste, ne faisaient pas partie du personnel du National-Canadien?

M. HENDERSON: Oui.

M. CHEVRIER: Il y en a?

M. HENDERSON: Il y en a.

M. CHEVRIER: Pourrions-nous-nous avoir une liste des péagers du pont Victoria?

M. M. HENDERSON: A compter de quel moment, monsieur?

M. CHEVRIER: Mettons, pour les dix dernières années. Peut-être le Comité voudrait-il remonter plus loin. Il n'en tient qu'aux membres.

M. CÔTÉ: En janvier 1955, nous avons commencé une liste de paie séparée pour ces employés. Ce renseignement, de 1955 à 1960, est disponible maintenant. Autrement, il serait for difficile d'extraire les noms de la liste de paie du surintendant général, qui comprenait 1,000 employés avant ce moment-là.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, à moins que quelqu'un ne le fasse, je n'insisterai pas davantage. Pour le moment du moins, je me contenterai d'une liste de ces employés, y compris les salaires et la durée de l'emploi, de ceux qui ont démissionné, ainsi que de ceux qui sont encore en fonctions.

M. CÔTÉ: J'ai ici un document qui pourrait vous être utile. Je propose de le confier au secrétaire. On pourrait le faire reproduire en appendice au compte rendu des délibérations du Comité.

M. CHEVRIER: De quoi s'agit-il?

M. CÔTÉ: J'ai une liste d'ancienneté des employés, des fonctions des péagers, pour le pont Victoria, pour la période s'étendant du 1er janvier 1955 au 31 mars 1960. Sur cette liste apparaissent le nom, la date d'entrée en fonction au service du chemin de fer, celle de la nomination au pont Victoria, en plus de la date où les employés ont quitté le pont et la raison pour laquelle ils l'ont quitté.

M. CHEVRIER: Voilà qui répond à ma question pour le moment.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Chevrier.

M. Chevrier a demandé que ce renseignement paraisse en appendice au compte rendu. Est-ce convenu?

Quelqu'un s'y oppose-t-il?

(Assentiment.)

(Voir appendice "C")

M. CHEVRIER: Monsieur président, puis-je poser une ou deux autres questions, après quoi je reprendrai ma place.

Avez-vous eu connaissance de détournements de fonds au pont Victoria?

M. CÔTÉ: Oui.

M. CHEVRIER: Quand? Récemment?

M. CÔTÉ: Monsieur Chevrier, j'ai ici un document où sont indiquées les vérifications faites sur le pont, avec les sanctions appliquées.

M. CHEVRIER: Voici une autre affaire dont je voudrais m'occuper plus tard, si on me le permet. Quoiqu'il en soit, vous avez dit qu'il y a eu des cas de détournement de fonds et j'ai demandé quand, peut-être aurais-je dû ajouter dans quelle mesure.

M. PAYNE: Monsieur le président, il est maintenant onze heures, et quelques-uns parmi nous ont d'autres fonctions à remplir.

Le PRÉSIDENT: J'avais pensé que nous aurions pu continuer pendant une heure encore, s'il avait été possible, afin de permettre aux membres du Comité de poser des questions. S'il avait fallu produire des documents, il y aurait peut-être eu moyen de les avoir pour la séance de l'après-midi.

M. PAYNE: C'est bien difficile, monsieur le président, car il y a d'autres séances à venir.

M. CHEVRIER: Je suis bien content que cette question soit soulevée, car il est presque impossible pour quelques-uns d'entre nous, pour tous, j'en suis certain, de continuer dans les circonstances présentes.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais conserver le quorum. Il y a seize membres présents. Nous pouvons en laisser partir un.

M. DRYSDALE: Je veux assister à la même réunion.

Le PRÉSIDENT: Ne pourriez-vous pas rester encore une quinzaine de minutes?

M. DRYSDALE: Puisque je ne fais rien.

M. CHEVRIER: Le témoin est-il prêt à répondre à la dernière question?

M. DRYSDALE: Peut-être pourrait-il prendre une note et nous faire un rapport détaillé, cet après-midi.

M. CHEVRIER: Ce serait satisfaisant.

M. KEAYS: Vous allez bon train, ce matin.

M. CHEVRIER: Monsieur Côté, peut-être aimeriez-vous nous donner une liste?

M. CÔTÉ: Des employés qui ont donné leur démission?

M. CHEVRIER: Oui.

M. CÔTÉ: Par suite de détournement des revenus de la compagnie?

M. CHEVRIER: Précisément, ou encore pour inefficacité ou irrégularité. Je crois que cette liste comprendrait les gens qui ont été renvoyés, je n'emploie pas l'expression "mis à la porte", à cause de détournements de fonds, d'irrégularités, peut-être pour n'avoir pas remis un billet à un occupant d'une voiture passant sur le pont, ou pour toute autre raison invoquée par le Conseil des ports nationaux.

M. CÔTÉ: J'ai ici un document que l'on peut faire distribuer et qui couvre une période de 25 ans, soit de 1924 à 1959 inclusivement, où apparaissent les vérifications faites sur le pont et les sanctions appliquées ensuite lorsqu'il y avait lieu.

M. CHEVRIER: Évidemment, nous voulons cela également.

M. CÔTÉ: Cette liste vous donnera les employés renvoyés et la raison du renvoi. Dans certains cas, il est question d'irrégularités dans la manipulation des revenus, cependant que d'autres ont été congédiés pour d'autres raisons. Ce document comprend tout.

M. DRYSDALE: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

J'aimerais demander à M. Chevrier s'il est nécessaire, dans les circonstances, d'avoir les noms de ces hommes en particulier. Je n'en connais aucun et je n'ai aucun lien avec eux; mais il me semble qu'il est assez injuste, puisqu'il n'est nullement question d'enquête au pont Victoria, de publier et de divulguer les noms de ces gens, à cause d'irrégularités antérieures. Cela peut leur nuire dans l'avenir. Toutefois, vous avez peut-être des raisons particulières de demander ce renseignement.

M. CHEVRIER: Jeter du discrédit sur ces hommes serait la dernière chose que je voudrais faire. Cependant, il faut considérer que tous les noms ont été publiés dans le cas du Conseil des ports nationaux, mais non dans le cas présent.

C'est un point sur lequel je ne voudrais pas insister indûment. Il vaudrait mieux soumettre l'affaire au comité de direction qui décidera si ces noms doivent être publiés.

Permettez-moi, monsieur le président, de répéter que personne parmi nous ne veut jeter le moindre discrédit sur les anciens employés du National-Canadien. C'est la dernière chose qui puisse me venir à l'esprit.

Le PRÉSIDENT: Suffirait-il que M. Côté vous donne les noms personnellement?

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Je crois que ce qu'il y a de mieux à faire au sujet de la liste de ceux qui ont été congédiés, c'est de les indentifier au moyen d'une lettre.

M. CÔTÉ: La liste que j'étais prêt à déposer ici est celle des employés des cinq dernières années. Vous verrez qu'il y a des numéros en regard du nom de ceux qui ont reçu une punition.

Le PRÉSIDENT: Au lieu du nom?

M. CÔTÉ: Oui.

Le PRÉSIDENT: Est-ce satisfaisant?

M. CHEVRIER: J'espérais que la question pourrait être soumise au sous-comité. Je me demande si la chose serait encore possible. Je répète que je ne veux jeter de discrédit sur personne, mais je pense qu'il faut être logique.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Uniquement s'il y a nécessité de le faire. Je pense que la nécessité de divulguer ces noms devrait être démontrée.

M. CHEVRIER: Elle ne peut être démontrée à cette heure.

M. HORNER *(Acadia)*: ... Consultons le rapport tout d'abord.

M. CHEVRIER: Je n'ai aucun renseignement personnel qui me permette de démontrer cette nécessité. Je ne voudrais certainement pas en inventer.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: La logique n'est pas une partie essentielle de l'ordonnance des travaux du Parlement.

M. CHEVRIER: Je sais cela. Nous ne nous en tenons pas toujours à cela.

M. DRYSDALE: Puisque M. Chevrier fait partie du sous-comité, je pense que le moyen le plus simple serait de soumettre l'affaire au sous-comité.

M. CHEVRIER: Au moins, le sous-comité pourrait l'étudier. Peut-être conclurait-il comme nous l'avons fait dans le cas de certaines lettres.

Le PRÉSIDENT: Puis-je faire une proposition, monsieur Chevrier. Que M. Côté vous montre la liste; vous pourrez alors décider si vous la voulez.

M. CHEVRIER: Si les autres membres du Comité ne la voient pas, je ne pense pas que je doive la voir moi-même ...

Le PRÉSIDENT: Ils peuvent aussi la voir.

M. CHEVRIER: ... à moins que la liste ne soit disponible.

Le PRÉSIDENT: Voici: j'ai vu la liste et, au tout début, on y lit: "Encore au pont Victoria; un autre qui a pris sa retraite; un autre est encore au pont Victoria." Puis on descend, un, deux, trois, quatre, cinq, six, sept, huit, neuf, et l'on arrive à: "Muté au transport routier; démissionné à cause de l'enquête concernant le détournement des revenus du pont." C'est le seul dans toute la liste.

M. DESCHATELETS: Monsieur le président, j'ai un mot à dire.

Concernant le pont Jacques-Cartier, il y avait une enquête en cours, menée par la Gendarmerie royale du Canada. On s'attendait à des poursuites. A ce moment-là, le Comité a jugé bon et logique de produire les noms. Maintenant, dans le présent cas du National-Canadien, il n'est pas question d'enquête. Rien n'a été fait. Il n'y a nul projet de poursuite. On a invoqué le Règlement, en prétendant que nous ne devions pas publier ces noms. C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment.

M. KEAYS: Je propose que nous soumettions l'affaire au comité de direction.

M. TUCKER: J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Appuyé par M. Tucker, M. Keays propose que cette question soit soumise au comité de direction. Quel votre bon plaisir, messieurs? Ceux qui sont d'accord? Ceux qui s'y opposent? Merci, la motion est adoptée.

M. CHEVRIER: Monsieur Côté ou monsieur Henderson, puis-je demander ce que veulent dire, sur le tableau, l'expression (à supposer que ce tableau me

soit remis plus tard) "muté au transport routier". A-t-elle trait à des irrégularités?

M. HENDERSON: Non. Quand nous avons installé les appareils de péage automatiques, nous avions trop d'employés. Comme il s'agissait d'anciens employés, nous les avons ramenés au service où ils avaient été auparavant pour leur confier un travail qu'ils feraient peut-être mieux. Par exemple, un conducteur peut n'être plus capable de conduire un véhicule, mais il peut devenir un aide sur un véhicule, ou un préposé aux bagages sur un camion; il ferait alors partie de notre service de camionnage. Ces hommes ont été transférés à notre demande, parce que nous n'en avions plus besoin au pont.

M. CHEVRIER: L'une des choses qu'a dites le président en rapport avec la liste a été au sujet d'un cas de détournement de fonds. Pendant toute la période, combien de cas de ce genre se seraient présentés?

M. CÔTÉ: Pendant les 25 années, de 1934 à 1959, je pense que nous en avons eu six.

M. CHEVRIER: Q'en a-t-on fait? Est-ce qu'on a porté des accusations?

M. CÔTÉ: Aucune accusation en vertu du droit pénal.

M. CHEVRIER: Nulle accusation n'a été portée?

M. CÔTÉ: Non.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous continuer maintenant, monsieur Drysdale?

M. DRYSDALE: Monsieur le président, j'ai voulu rendre mes questions bien distinctes et logiques. Peut-être le meilleur moyen serait-il que je pose les questions. On pourrait en prendre note et préparer les renseignements plus tard.

La première chose qui m'intéresses est de savoir comment les péages ont été perçus, avant le 10 mai 1958. Autrement dit, avant l'installation des appareils, de quelle façon faisait-on la perception des péages?

Une autre chose à laquelle je me suis intéressé (cette question cadre avec l'autre) est de savoir quelles mesures a-t-on prises avant le 10 mai 1958, afin de s'assurer que les péages étaient perçus de façon appropriée. Et je veux diviser ce qui précède en deux catégories. D'abord, quelles vérifications a-t-on faites et proposées, comme dans le cas du National-Canadien, et, ensuite, quelles sortes de vérifications comptables ont été faites.

M. Chevrier a couvert en partie le troisième point que je désire soulever. Il s'agit des irrégularités. Quoi qu'il en soit, plutôt que de comprendre seulement la période s'étendant de 1954 à 1959, je me suis demandé s'il serait possible de comprendre toute la période antérieure au 10 mai 1958? Il se peut que ce soit impossible. Je ne sais pas. Avant 1954, par exemple, y a-t-il eu des irrégularités?

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi, monsieur Drysdale. Je prie le député de ne pas partir.

M. DRYSDALE: Et s'il en est ainsi, quelle était la nature de ces irrégularités? Quelles mesures ont été prises pour y remédier?

Vous voudrez peut-être étudier ces questions et leur apporter des réponses, si possible, cet après-midi.

C'est pourquoi je les ai posées dans cet ordre-là.

(Texte)

M. PIGEON: Monsieur Côté, je voudrais vous demander depuis quelle année vous êtes en fonction comme avocat du National-Canadien?

M. CÔTÉ: Depuis 1931.

M. PIGEON: Quel est, comme avocat du National-Canadien, le rôle que vous jouez, que vous avez joué "vis-à-vis" les péagers?

M. CÔTÉ: Aucune fonction particulière.

M. PIGEON: Lorsqu'il y avait des plaintes, est-ce qu'elles vous étaient "référées"?

M. CÔTÉ: Les plaintes, d'habitude, lorsqu'il y avait des irrégularités que notre service "d'investigation" aurait constatées, ces plaintes allaient du bureau de l'investigateur à l'employeur des péagers, qui est, dans le cas présent, M. Henderson.

M. PIGEON: Lorsqu'un péager, après enquête, était trouvé en défaut, est-ce que vous aviez à décider de son renvoi?

M. CÔTÉ: Naturellement, tous ces employés appartiennent à des unions; aucun de ces employés ne peut être démis de ses fonctions à moins qu'il y ait une enquête. Et à cette enquête, l'employé est représenté par son représentant de l'union.

M. PIGEON: Lorsque l'enquête avait prouvé qu'un péager était en défaut, est-ce qu'avant de prendre une décision, vous étiez dans l'obligation de consulter le représentant de l'union?

M. CÔTÉ: Il n'y avait aucune consultation avec le représentant de l'union. L'employeur prend la décision de démettre l'employé de ses fonctions ou de le suspendre. Et c'est sur cette charge-là que l'employé est convoqué à l'enquête.

M. PIGEON: Depuis, disons, les 15 ou 10 dernières années, est-ce que, à la suite d'irrégularités, vous avez une idée approximative des sommes d'argent, par année, qui ont été perdues?

M. CÔTÉ: Non.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

(Texte)

M. PIGEON: Mais avez-vous une idée quand même?

M. CÔTÉ: Non.

(Traduction)

M. BOURGET: Y aurait-il moyen de découvrir cela?

M. CÔTÉ: Pas que je sache.

M. KEAYS: Quelqu'un le sait-il? Quelqu'un sait-il si des sommes d'argent manquaient?

M. CÔTÉ: Je ne le crois pas.

(Texte)

M. PIGEON: Comme sur le pont Victoria et le pont Jacques-Cartier, est-ce que vous aviez des services de police quelconque qui faisaient des "investigations"?

M. CÔTÉ: Nous avions des enquêteurs de notre service des "investigations".

M. PIGEON: Est-ce que c'était le même service des enquêteurs et sur le pont Jacques-Cartier et sur le pont Victoria?

M. CÔTÉ: Le même personnel.

M. PIGEON: Supposons, durant les 10 ou 15 dernières années, est-ce que vous avez déjà reçu des lettres pour recommander des hommes comme péagers?

M. CÔTÉ: Je n'ai pu en trouver aucune.

M. PIGEON: Vous n'avez reçu aucun appel téléphonique, aucun . . .

M. CÔTÉ: Pas que je sache.

M. PIGEON: Lorsqu'il était prouvé qu'un péager avait manqué à son devoir, est-ce que le péager était questionné de façon à avoir une idée un peu de la somme qui avait été dérobée, je veux dire de la somme qui avait été perdue?

M. CÔTÉ: Non.

(Traduction)

M. HORNER *(Acadia)*: Eh bien! il semble que les choses vont à merveille sur le pont Victoria.

Pourquoi a-t-on installé des percepteurs automatiques?

M. HENDERSON: La première raison, la principale, était pour accélérer la perception du péage à cause de l'augmentation considérable de la circulation qui était prévue parce qu'on doublait les voies sur le pont. Il y avait certainement ralentissement aux kiosques de perception. Nous avons commencé, en 1955, à essayer de trouver une méthode qui accélérerait la circulation aux endroits de perception. Il fallait rendre la circulation plus facile et nous avons dû entreprendre des études approfondies pour savoir quel genre d'outillage serait le plus efficace.

Comme le révèle les photographies, il n'y a pas d'espace libre au pont Victoria. Il n'y a pas de place pour l'expansion. Il n'y a pas d'endroits où l'on puisse arrêter les automobiles pour interroger les conducteurs. Le but principal de l'installation des percepteurs automatiques a été d'accélérer la circulation aux endroits de perception.

M. HORNER *(Acadia)*: Vous avez mentionné l'année 1955. Cela m'a paru étrange car, en réponse à l'une des questions que j'ai posées précédemment, vous avez dit qu'aucun calcul relatif à la circulation n'était disponible avant l'année 1956, je crois.

M. HENDERSON: C'est exact.

M. HORNER *(Acadia)*: Et pourtant, vous étiez au courant qu'on avait besoin d'une meilleure méthode de perception du péage parce que vous prévoyiez une augmentation de la circulation. Il semble étrange qu'en 1955 on n'ait pas entrepris de faire des calculs afin de les comparer avec l'augmentation prévue.

M. Henderson: Nous avons fait des calculs et des vérifications fragmentaires. C'est aux périodes de pointe qu'ont lieu les embouteillages. C'est durant nos périodes de pointe qu'il y a congestion. Il n'y a pas de congestion durant toute la journée, mais durant quatre heures par jour; nous pouvions prévoir que la situation irait en empirant. C'est pourquoi nous y avons vu.

M. HORNER *(Acadia)*: C'est donc en 1955 que vous avez ressenti le désir d'améliorer la méthode de perception de péage pour la première fois.

M. HENDERSON: C'est exact.

M. HORNER *(Acadia)*: Et nous savons qu'ils ont été installés le 10 mai 1959.

M. HENDERSON: 1958.

M. HORNER *(Acadia)*: Oui, 1958. Mais quand la décision de les installer a-t-elle été prise effectivement? Quand vous-même et peut-être M. Côté en êtes-vous arrivés à la décision que vous alliez acheter des percepteurs automatiques?

M. HENDERSON: J'ai la date ici même; c'est le 28 mars 1957 qu'une entente a été signée avec la *Quebec Electrical Control Company* en vue de faire installer cet outillage.

M. HORNER *(Acadia)*: A peu près un an plus tard, l'outillage était installé et fonctionnait?

M. HENDERSON: Les percepteurs automatiques ont été installés aux environs de novembre, cette année-là; mais ils n'ont commencé à fonctionner qu'au mois de mai 1958.

M. HORNER *(Acadia)*: Vous les avez fait installer en 1957; je n'étais pas au courant, car je n'ai passé ni sur l'un, ni sur l'autre de ces ponts; l'outillage ressemble-t-il à celui qui est maintenant installé sur le pont Jacques-Cartier ou est-ce le même?

M. HENDERSON: Oui.

M. HORNER *(Acadia)*: Il y a moins d'allées?

M. HENDERSON: Oui.

M. HORNER *(Acadia)*: Y a-t-il deux ou quatre allées?

M. HENDERSON: Il y a six allées pour la circulation aux endroits où se fait la perception.

M. HORNER *(Acadia)*: Alors qu'il y en a dix-huit sur le pont Jacques-Cartier, n'est-ce pas?

M. HENDERSON: Je ne saurais dire au pied levé.

M. HORNER *(Acadia)*: Voilà les questions que je désirais poser, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: La perception est-elle entièrement automatique ou, dans certaines allées, est-elle faite par des péagers?

M. HENDERSON: La perception est entièrement automatique, en ce sens que la transaction se fait entre le voyageur et la machine. Il y a deux sortes d'allées: vers les unes, on dirige les camions, les autobus, les gens qui désirent avoir des jetons et ceux qui n'ont pas de monnaie ou n'ont pas la monnaie exacte.

C'est dire qu'il y a deux allées où se trouvent des péagers et quatre autres qui sont complètement automatiques.

M. HORNER *(Acadia)*: Dès 1955, on désirait qu'il y ait amélioration. En 1957, vous avez décidé de faire installer les appareils automatiques. Avez-vous eu de la difficulté à en trouver? Avez-vous voyagé et avez-vous vu comment on procède sur d'autres ponts?

M. HENDERSON: Oui, monsieur. Nous avons examiné les installations qui fonctionnent à divers endroits des États-Unis. Nous avons finalement décidé de choisir l'installation que nous avons crue la plus sûre, celle qui protégerait le mieux les revenus de la compagnie. La société qui fabrique les appareils en question fabrique les machines qui servent aux autobus, comme celle qui existe à New-York. Cette compagnie est bien connue et son outillage est excellent. Ce n'est qu'en 1956-1957 qu'a été inauguré l'outillage relatif à la perception automatique. La compagnie en a fait l'essai; elle ne voulait pas le mettre sur le marché avant d'en avoir fait l'essai.

M. CHEVRIER: A quelle date l'installation a-t-elle été terminée?

M. HENDERSON: Le 1er novembre 1957.

M. HORNER *(Acadia)*: Saviez-vous, à ce moment-là, que les autorités du pont Jacques-Cartier cherchaient des percepteurs automatiques?

M. HENDERSON: Oui, nous en avons souvent parlé. Nous avons travaillé ensemble à cette question-là.

M. HORNER *(Acadia)*: Vous avez dit que votre personnel avait fait des enquêtes. Combien d'enquêtes votre personnel a-t-il faites entre 1934 et 1959?

M. CÔTÉ: Il y avait une enquête par année, sauf deux années où il n'y en a pas eu.

M. HORNER *(Acadia)*: Monsieur Côté, vous avez mentionné que, durant cette période-là, six hommes ont été accusés.

M. CÔTÉ: Oui. Je veux dire qu'ils ont été congédiés ou qu'ils ont démissionné pendant l'enquête.

M. HONER *(Acadia)*: Dans tous les cas, le départ de ces six hommes a été causé directement par l'enquête?

M. CÔTÉ: Oui, monsieur.

M. HORNER *(Acadia)*: Et, après l'enquête, vous avez immédiatement pris des mesures pour les congédier, les muter ou encore agir à leur endroit selon la sanction.

J'ai une dernière question à poser. Quelles ont été les modifications de taux entre 1900 et 1959? Vous avez mentionné 1954. Y a-t-il eu d'autres modifications de taux?

M. CÔTÉ: Il y en a eu plusieurs.

M. HORNER *(Acadia)*: Combien?

M. CÔTÉ: J'en ai à peu près 15 pages ici.

M. HORNER *(Acadia)*: Les taux ont été modifiés quinze fois?

M. CÔTÉ: Je ne les ai pas comptés.

M. HORNER *(Acadia)*: Le chiffre exact ne me préoccupe pas trop. Je veux établir un parallèle entre votre administration et l'administration du pont

Jacques-Cartier. Ce sont ces deux ponts-là que nous sommes à examiner. Autrement dit, il y a eu environ 15 modifications de taux entre 1900 et 1959.

M. CÔTÉ: Comme je viens de le dire, il s'agit d'une simple conjecture de ma part, en ce moment.

M. HORNER *(Acadia)*: Cela me suffit. Comme M. Chevrier, je suis assez accommodant. Combien de fois les taux ont-ils été modifiés entre 1940 et 1954? Pourriez-vous me donner le chiffre précis à ce sujet-là?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il va nous falloir ajourner jusqu'à cet après-midi, immédiatement après l'appel de l'ordre du jour.

M. HORNER *(Acadia)*: Pourrai-pe continuer mes questions à ce moment-là?

Le PRÉSIDENT: Oui, immédiatement après l'appel de l'ordre du jour.

M. CÔTÉ: En réponse à votre question, il y a eu 5 modifications.

M. HORNER *(Acadia)*: Cinq?

M. CÔTÉ: Oui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

JEUDI 5 MAI 1960,

4 heures et 20 minutes de l'après-midi

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre. M. Côté a apporté des documents qu'on a demandés ce matin. Il va les déposer.

M. CÔTÉ: Monsieur le président, je veux d'abord déposer un état qui fait voir le nombre de véhicules qui ont passé sur le pont Victoria, chaque mois, de 1957, 1958 et 1959.

M. BOURGET: Avant que vous déposiez ce document, pourriez-vous me dire s'il y a des listes distinctes pour les automobiles et pour les camions?

M. CÔTÉ: Il n'y a pas de distinction entre les véhicules à moteur. Il n'y a pas de distinctions entre les automobiles, les camions et les autobus.

M. BOURGET: Serait-il possible de nous présenter des listes distinctes pour les automobiles et pour les camions?

M. CÔTÉ: Je suppose que nous pourrions établir deux listes distinctes.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Je crois qu'il est essentiel que nous ayons des chiffres que nous puissions comparer à ceux que nous avons reçus au sujet du pont Jacques-Cartier. La discussion relative au pont Victoria a uniquement pour but de nous permettre de comparer l'un et l'autre pont. Autrement, l'enquête n'aboutirait pas à grand-chose.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est ce qui a été proposé ce matin.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Serait-il possible de déposer également une liste des péagers, de même que la date où ils ont été engagés et congédiés, si certains ont été congédiés. Nous devrions avoir des renseignements équivalents à ceux que nous avons obtenus au sujet du pont Jacques-Cartier pour que nous puissions comparer et vérifier les listes l'une par rapport à l'autre.

Le PRÉSIDENT: Ce matin, on a demandé une liste des péagers, et elle sera consignée au compte rendu, à l'exception de quatre péagers, je crois, dont le numéro et non pas le nom sera donné.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Voici le tableau relatif aux vehicules qui sont passés sur le pont.

CHAMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

PONT VICTORIA — NOMBRE DE VÉHICULES

—	1957	1958	1959	Augmentation (dim.) 1958 par rapport à 1957		Augmentation (dim.) 1959 par rapport à 1957		Augmentation (dim.) 1959 par rapport à 1958	
	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	504,354	519,254	502,172	14,900	2.95	(2,182)	(0.43)	(17,082)	(3.29)
Février	484,275	467,741	489,382	(16,534)	(3.41)	5,107	1.05	21,641	4.63
Mars	544,728	567,999	552,219	23,271	4.27	7,491	1.37	(15,780)	(2.78)
Avril	570,009	596,900	594,956	26,891	4.72	24,947	4.38	(1,944)	(0.32)
Mai	642,589	683,060	651,194	40,471	6.30	8,605	1.34	(31,866)	(4.66)
Juin	663,098	676,379	603,587	13,281	2.00	(59,511)	(8.97)	(72,792)	(10.76)
Juillet	687,826	624,285	655,243	(63,541)	(9.24)	(32,583)	(4.74)	30,958	4.96
Août	720,027	594,513	734,315	(125,514)	(17.43)	14,288	1.98	139,802	23,51
Septembre	635,416	591,358	705,781	(44,058)	(6.93)	70,365	11.07	114,423	19.35
Octobre	663,290	618,235	686,805	(45,055)	(6.79)	23,515	3.54	68,570	11.09
Novembre	608,173	605,088	624,214	(3,085)	(0.51)	16,041	2.64	19,126	3.16
Décembre	557,132	566,640	621,408	9,508	1.71	64,276	11.54	54,768	9.66
	7,280,917	7,111,452	7,421,276	(169,465)	(2.33)	140,359	1.93	309,824	4.36

Le PRÉSIDENT: Vous trouverez, je pense, dans ce que nous avons ici et ce qui a été demandé pour vous, les chiffres que vous désirez.

Selon M. Keays, il serait sage que ces documents soient déposés puis consignés au compte-rendu que vous aurez en main dès mardi. Les représentants du National-Canadien reviendront jeudi prochain et vous pourrez alors leur poser d'autres questions. Je ne sais si cela vous agrée, mais c'est ce que M. Keays a proposé.

Sauf erreur, d'autres documents doivent être déposés.

M. CÔTÉ: J'aimerais déposer aussi un sommaire des vérifications effectuées par le service des enquêtes à l'endroit des péagers au cours d'une période de 25 ans, soit de 1934 à 1959 inclusivement. Nous avons ici des exemplaires de ce document qu'on pourrait distribuer. *(Voir appendice «D» ci-joint.)*

Le PRÉSIDENT: La distribution se fait présentement, messieurs.

M. BOURGET: Puis-je demander à M. Côté si toutes ces vérifications ont été faites par le service des enquêtes du National-Canadien?

M. CÔTÉ: Oui, monsieur.

M. BOURGET: Aucun organisme de l'extérieur n'a jamais fait d'enquête sur le pont?

M. CÔTÉ: Non.

M. BOURGET: Ma question suivante s'adresse à M. Henderson. A-t-on jamais demandé à votre service de faire appel à un organisme extérieur d'investigation?

M. HENDERSON: Non, jamais.

M. CÔTÉ: M. Horner a demandé ce matin combien de fois il y avait eu modification du tarif entre 1920 et 1960.

M. HORNER *(Acadia)*: Je crois avoir dit à compter de 1934, mais cela n'a pas d'importance.

M. CÔTÉ: Au cours de cette période, le tarif a été modifié 24 fois. M. Henderson a, lui aussi, des renseignements à vous transmettre.

M. HENDERSON: M. Chevrier a demandé ce matin combien de fois le pont Victoria avait été fermé, en tout ou en partie, à compter de 1954 jusqu'à nos jours. La chaussée du côté en amont du pont Victoria a été fermée du 28 avril 1958 au 23 octobre de la même année, afin de permettre l'installation d'un nouveau tablier en treillis d'acier. Le pont a aussi été fermé à maintes reprises pendant une demi-heure ou une heure pour permettre de faire l'essai des travées pont-levis aménagées par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au cours de l'automne 1958 et de l'hiver 1958-1959. Le 19 mai 1959, la chaussée du côté en aval a été fermée jusqu'au 17 juillet 1959. Pendant ces deux périodes, où l'une ou l'autre des chaussées était fermée, aucun camion, c'est-à-dire aucun camion à pneus doubles, ne traversait le pont. Nous avons restreint la circulation en sens inverse à des périodes de deux heures. La circulation vers Montréal avait la préférence entre 7 heures et 9 heures du matin, tandis que le soir, entre 4 heures et 6 heures, la circulation de Montréal à la rive sud avait la préférence et toute circulation était interdite de la rive sud vers Montréal. C'est la seule mesure possible quand on a un pont étroit et que la circulation est très intense.

Le pont a aussi été fermé pendant de très courtes périodes à maintes reprises par suite d'accidents et pour d'autres raisons; mais cela n'a pas beaucoup nui à la circulation.

M. Drysdale m'a demandé d'expliquer la méthode employée pour la perception du péage avant le 10 mai 1958. Il a demandé à quelles mesures nous avions recours avant le 10 mai pour nous assurer que le péage était perçu comme il devait l'être, et quelles vérifications de l'argent et des comptes étaient faites. Avant le 10 mai 1958, les péagers du pont Victoria se trouvaient à peu près dans la même situation où se trouvent les chefs de trains et les employés des guichets. On leur remettait un certain nombre de billets des divers genres requis sur le pont. Ils vendaient ces billets et en remettaient l'argent directement au vérificateur des comptes des voyageurs. A toutes fins pratiques, les péagers étaient traités exactement comme un employé du guichet ou un conducteur du chemin de fer. Ils étaient soumis aux mêmes vérifications de la part du service de la vérification des billets du National-Canadien. En plus, il y avait des vérifications par le service des enquêtes du National-Canadien. Vous avez maintenant en votre possession un document à ce sujet.

La nature des irrégularités que nous avons découvertes est aussi mentionnée dans le document qui a été déposé. Il s'agissait notamment de laisser passer des voitures sans percevoir le péage, de ne pas exiger le montant dû pour les autres occupants, d'accepter des billets détachés ou périmés et de ne pas se donner la peine de remettre un reçu. C'est sur ces points que la vérification portait et qu'on leur faisait des observations. Je crois que cela répond à votre question.

M. DRYSDALE: Je ne sais si mon tour est venu, mais j'aimerais savoir si ces vérifications étaient faites par le service des enquêtes du National-Canadien, si elles étaient effectuées à la même époque chaque année et pendant combien de temps on les a faites.

M. HENDERSON: Les vérifications étaient faites par le service des enquêtes du National-Canadien quand celui-ci avait un personnel disponible dans la région de Montréal. Elles étaient effectuées par des enquêteurs en civil, les mêmes qui s'occupent des chefs de trains et les employés des guichets d'un bout à l'autre du pays.

M. CÔTÉ: Les dates des vérifications sont indiquées dans les documents qu'on vous a distribués.

M. PIGEON: Pourquoi n'y a-t-il pas eu de vérification en 1951 et en 1955?

M. CÔTÉ: Il y a eu deux années au cours desquelles aucune vérification n'a été faite.

M. PIGEON: Pourquoi?

M. CÔTÉ: Je ne sais pas, C'est peut-être à cause du manque de personnel ou pour autre chose. Il faudrait demander au service des enquêtes. Ainsi qu'on vous l'a expliqué, je crois, la règle veut que tous ceux qui s'occupent des recettes du chemin de fer fassent l'objet d'une vérification au moins tous les deux ans. Dans le cas des péagers du pont Victoria, on avait l'habitude de le faire chaque année. On s'en est tenu d'assez près à cette pratique.

M. PIGEON: Est-ce parce que vous n'aviez pas assez de personnel que ces vérifications n'ont pas été faites?

M. CÔTÉ: Ce serait plutôt parce que d'autres travaux étaient plus pressants.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Henderson, avez-vous d'autres documents à déposer?

M. DRYSDALE: Je vous demande pardon, mais j'ai aussi demandé des renseignements au sujet de la vérification des comptes.

M. HENDERSON: Sous ce rapport, les vérifications sont semblables à celles qui sont faites à l'endroit des chefs de trains. Les péagers recevaient des billets numérotés des différentes catégories requises. Je veux dire qu'ils avaient un certain nombre de livrets de billets à vendre; ils avaient des rouleaux de billets de diverses valeurs et ils présentaient des rapports quotidiens aux vérificateurs des recettes du pont. Dans le cas de ces hommes, la vérification se ferait surtout au moment de la délivrance de nouveaux carnets. En d'autres termes, s'ils recevaient un rouleau de 100 billets de 25c., ils avaient droit, après les avoir vendus, à 100 ou 200 autres billets.

M. DRYSDALE: Vous saviez s'ils avaient remis des billets pour tout l'argent qu'ils vous remettaient. Mais s'ils gardaient l'argent et ne remettaient pas de billets, vous n'en saviez rien.

M. CÔTÉ: Voilà le point faible du régime. Toutefois, nous avons des surveillants et les hommes reçoivent des instructions et des vérifications sont faites sous ce rapport de temps à autre.

M. DRYSDALE: Existe-t-il quelque relation entre les autorités du pont Jacques-Cartier et vous-mêmes pour ce qui est du genre des vérifications effectuées? Vous aviez une vérification annuelle; mais sur le pont Jacques-Cartier il y a eu des périodes de 4 à 6 ans peut-être, au cours desquelles aucune vérification n'a été faite.

M. HENDERSON: Je suis arrivé à Montréal en 1955 seulement et je n'en sais rien.

M. DRYSDALE: Avez-vous attendu une requête précise des autorités du pont Jacques-Cartier avant de faire une vérification?

M. CÔTÉ: Nous avions l'habitude de vérifier ce pont lorsqu'on nous en faisait la demande.

M. HENDERSON: En réponse à une question de M. Chevrier au sujet de l'accroissement de la circulation entre la dernière année au cours de laquelle un côté du pont seulement était ouvert et la première année où les deux côtés l'ont été, nous n'avons pas établi le pourcentage du changement dans le volume de la circulation. Nous nous sommes fondés sur les recettes. L'augmentation entre 1955, qui a été la dernière année où un seul côté du pont était ouvert à la circulation, et 1957, qui a été la première année complète au cours de laquelle les deux côtés du pont étaient ouverts,—et il n'y avait aucune restriction de l'un ou de l'autre côté,—les recettes ont augmenté de 37.1 p. 100.

M. DRYSDALE: Combien cela fait-il en argent? Pourriez-vous nous donner la valeur en dollars de cette augmentation.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de répondre à cette question. Étant donné qu'il est possible que le pont soit vendu à une date ultérieure, je crois savoir que le National-Canadien pourrait vous fournir un graphique indiquant la hausse et la baisse du revenu; mais il préférerait ne pas indiquer le montant de l'augmentation en argent, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

M. BOURGET: Le pourcentage nous fournit une réponse, mais elle n'est pas exacte, car vous devez reconnaître avec moi que, si l'on parle de 3 ou 5 p. 100

de 50,000 voitures, cela ne veut pas dire la même chose que 3 ou 5 p. 100 de 300,000 voitures. Donc, on devrait nous fournir des chiffres, non des pourcentages.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Il est essentiel, je pense, que nous ayons quelque chose d'équivalent afin de pouvoir faire une comparaison utile entre les irrégularités, si tant est qu'il y en ait, au pont Jacques-Cartier, d'une part, et au pont Victoria, d'autre part. Il est inutile pour nous d'examiner la question, si nous n'avons pas de chiffres ou données comparables.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous nous expliquer pourquoi on s'y oppose?

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Il pourrait arriver que le pont Jacques-Cartier aussi soit vendu. C'est ce que j'espérerais.

Le PRÉSIDENT: M. Horner est en tête de la liste. Viennent ensuite MM. Pigeon, Campbell et Drysdale. J'aimerais bien que l'interrogatoire se poursuive de façon ordonnée.

M. HORNER *(Acadia)*: Je crois que ma dernière question ce matin avait trait au tarif et au nombre de fois où il a été modifié. Pourriez-vous nous dire combien de fois le tarif a été modifié de 1940 à 1959?

M. CÔTÉ: Je vous l'ai dit ce matin.

M. HORNER *(Acadia)*: Était-ce cinq fois?

M. CÔTÉ: Je le crois.

M. HORNER *(Acadia)*: Avec 1954, cela ferait six fois? Je voudrais faire un rapprochement entre cela et une question que j'ai posée à M. Beaudet au sujet du pont Jacques-Cartier. Ces tarifs étaient depuis longtemps démodés, n'est-ce pas?

M. CÔTÉ: Il y a eu cinq changements entre 1940 et 1960.

M. HORNER *(Acadia)*: Très bien. Dans le cas du pont Jacques-Cartier, il n'y a pas eu de changement entre 1940 et 1959. Au cours des délibérations ce matin, on a mentionné que les appareils automatiques avaient été installés et étaient prêts à fonctionner en novembre 1957, mais qu'ils n'avaient pas servi avant le 10 mai 1958.

M. HENDERSON: Je crois savoir que le Conseil des ports nationaux faisait face à certaines difficultés relatives au tarif et pour cette raison retardait la mise en service de ses appareils. On espérait qu'eux et nous pourrions commencer à utiliser les appareils en même temps. En 1958, rien n'indiquant encore combien de temps il nous faudrait attendre, nous avons décidé de mettre les nôtres en service.

M. HORNER *(Acadia)*: Avez-vous eu de la difficulté à modifier le tarif? Vous a-t-il fallu vous adresser à quelque conseil ou organisme comme le gouvernement de la province de Québec ou la municipalité de Montréal, ou quelque chose de ce genre?

M. CÔTÉS Non, monsieur.

M. HORNER *(Acadia)*: Vous pouviez le modifier vous-même?

M. CÔTÉ: Avec l'approbation du gouverneur en conseil.

M. HORNER *(Acadia)*: Monsieur Henderson, vous avez parlé des appareils électro-comptables. On les utilise présentement?

M. HENDERSON: Ils forment une partie intégrante du système automatique.

M. HORNER *(Acadia)*: Vous ne les avez jamais employés avant d'avoir le système automatique?

M. HENDERSON: Nous avions acheté certains dispositifs automatiques d'enregistrement en 1956, afin d'obtenir un compte exact de la circulation. Il nous fallait connaître l'intensité de la circulation pendant les heures de pointe et nous avons acheté de ces rubans tels que vous en voyez sur les grandes routes. Nous les avons installés afin de connaître le volume exact de la circulation à un moment donné. L'appareil fournit à toutes les 15 minutes, 24 heures par jour, le total des véhicules qui ont traversé.

M. HORNER *(Acadia)*: Nous avons été fort étonnés qu'au pont Jacques-Cartier on n'ait pas eu recours à ces appareils plus tôt. Selon vous, ces appareils vous ont-ils fourni un compte exact, mettons en 1956?

M. HENDERSON: Jusqu'à 5 p. 100 près.

M. HORNER *(Acadia)*: Quand à l'exactitude?

M. HENDERSON: Oui.

M. HORNER *(Acadia)*: Et c'était en 1956?

M. HENDERSON: Nous avons commencé en 1956. A cette époque, il nous fallait décider quels travaux d'aménagement des garde-pavés et de la chaussée seraient nécessaires par suite de l'aménagement de la voie maritime pour déterminer l'ampleur de nos vérifications.

M. HORNER *(Acadia)*: Ce matin, vous m'avez répondu, je crois, que vous n'aviez pas de chiffres relatifs à la circulation pour 1956.

M. HENDERSON: Nous avons commencé quelques mois après le début de l'année.

M. HORNER *(Acadia)*: Vos chiffres ne portent pas sur toute l'année?

M. HENDERSON: C'est exact.

M. HORNER *(Acadia)*: Vos recettes ont-elles augmenté ou diminué? Vous avez dit que la circulation avait diminué à compter des années où vous en avez fait le compte. Vous avez installé les appareils automatiques le 10 mai 1958 et je crois que le nombre des véhicules a diminué cette année-là?

M. HENDERSON: Oui, monsieur. Un côté du pont a été fermé du 28 avril au 20 octobre 1958. Nous n'avions que la moitié d'un pont et moins qu'en 1957.

M. HORNER *(Acadia)*: Vos recettes ont-elles diminué aussi?

M. HENDERSON: Oui, monsieur.

M. HORNER *(Acadia)*: Quand vous avez installé les appareils automatiques de perception, quelle a été l'augmentation ou la diminution des recettes, à supposer que les circonstances aient été semblables? Je suppose qu'aucun côté du pont n'était fermé ou autre chose du genre.

M. HENDERSON: Au même temps qu'était introduit l'usage des appareils de perception automatiques de péage, notre tarif subissait une modification. Il s'agissait vraiment d'une réduction du prix moyen. Tout en nous attendant à une baisse dans les revenus, nous pensions que la circulation augmenterait parce que les véhicules pourraient passer plus rapidement et que nous pourrions compenser cette diminution en uniformisant les prix.

M. HORNER *(Acadia)*: Vous pensiez que vous pourriez à peu près faire vos frais.

M. HENDERSON: Oui. Et que les épargnes de salaires feraient plus que compenser les frais de location du matériel.

M. HORNER *(Acadia)*: Ce matériel n'était que loué?

M. HENDERSON: Oui.

M. HORNER *(Acadia)*: En est-il résulté un montant égal ou supérieur de revenu?

M. HENDERSON: Nos revenus ont baissé. En l'année où nous avons inauguré ce système de péage, nos recettes ont diminué pour deux raisons. Nous accordions une valeur de 6c. aux billets vendus sur le pont Jacques-Cartiers, alors que nos propres péages enregistraient une baisse de 8c. Ainsi, au cours de 1958, immédiatement après la mise en service du système automatique, le tarif du pont Jacques-Cartier était de fait imposé aux gens qui achetaient des billets sur ce pont et il y avait notre nouveau tarif du pont Victoria avec les jetons et les machines. Un côté de notre pont avait été fermé à la circulation depuis le commencement des travaux et il devait le rester jusqu'à la fin d'octobre. Il était très difficile de déterminer quoi que ce soit.

M. HORNER *(Acadia)*: Et à propos de l'année 1959, vos revenus ont-ils été plus élevés ou moindres que ceux de 1958, en présumant que la situation était la même sous tous les autres aspects.

M. HENDERSON: Nos revenus ont augmenté en 1959, notre première année d'exploitation, de 5.4 p. 100 par rapport à 1957. Je dois cependant vous signaler que nous avons fermé un côté du pont pendant cinq semaines au milieu de l'été 1959.

M. HORNER *(Acadia)*: Nous pouvons supposer que la circulation en 1959 a augmenté d'environ 23 p. 100 par rapport à celle de 1958. Si j'ai bonne mémoire, je crois que c'est le chiffre que vous avez donné ce matin: 23.6 p. 100 ou à peu près, je crois.

M. HENDERSON: Pour certains mois. Pour le mois durant lequel le pont a été fermé.

M. Chevrier tentait d'établir le montant des revenus que nous avons perdu à cause de la fermeture d'un côté du pont. Nous avons subi une baisse à un certain mois.

M. HORNER *(Acadia)*: Pourriez-vous nous donner le pourcentage pour 1957, 1958 et 1959?

M. CÔTÉ: Ces renseignements sont contenus dans la pièce que nous avons déposée il y a un instant.

M. HORNER *(Acadia)*: Quelle était votre attitude à l'endroit des occupants des voitures avant l'installation du péage automatique. Leur imposiez-vous un tarif?

M. HENDERSON: Oui. C'est l'une des choses qu'il a fallu prévoir dans la modification du tarif, à cause du caractère automatique de l'entreprise. Nous percevions ainsi une assez belle somme de revenus; mais nous laissions également échapper d'assez forts montants.

M. HORNER *(Acadia)*: J'imagine que vous avez maintenant conclu avec les compagnies de transport une entente semblable à celle que le service d'autobus de la ville a passée à l'égard du pont Jacques-Cartier?

M. HENDERSON: Nous avons un taux fixe pour ces ponts. C'est tant la traversée.

M. HORNER *(Acadia)*: Et les usagers le paient?

M. HENDERSON: Ils paient une fois par mois. Nous nous faisons remettre un billet chaque fois qu'un autobus traverse le pont et une facture est envoyee une fois par mois.

M. PIGEON: J'aimerais poser une question au sujet du relevé des vérifications faites par le service d'enquête des péagers en une période de vingt-cinq année. *(Texte)* Durant les années 1951-1955, quel était l'homme préposé à ordonner les vérifications, c'est-à-dire les "checkages"?

M. CÔTÉ: Le directeur du service des «investigations».

M. PIGEON: Son nom?

M. CÔTÉ: Pour un temps, c'était M. Shea, à qui a succédé, depuis, M. Sparring. Pour les années 1951 et 1955, c'était M. Shea.

M. PIGEON: Vous avez dit tout à l'heure qu'il n'y avait pas eu de vérification de faite durant ces années-là à cause d'un manque de personnel?

M. CÔTÉ: Je crois, monsieur Pigeon, qu'il serait préférable que j'obtienne l'information et que je vous la donne jeudi prochain.

M. PIGEON: Ici, je trouve quelque chose d'assez surprenant: durant les année 1947, 1948, 1949, 1950, il n'y a eu aucune irrégularité de rapportée; et durant l'année 1951, pas de vérification. Durant l'année 1952, 44 irrégularités de rapportées. Je ne peux pas m'expliquer comment il se fait que durant ces années-là il n'y a pas eu d'irrégularité, quand, à un moment donné, il y en a 44 dans une année. A moins que... Selon votre expérience, est-ce que vous ne trouvez pas cela un peu curieux?

M. CÔTÉ: Je comprends que ce document-là est préparé «suivant» les faits.

M. PIGEON: Mais, à l'occasion de votre pratique pour le National-Canadien, est-ce que vous avez déjà fait des recommandations quelconques concernant la manière de surveiller ou de...

M. CÔTÉ: La façon «d'opérer» de notre service d'investigation est «d'opérer» sans instruction de personne et sans demande.

M. PIGEON: Je vous posais cette question en tant qu'avocat du National-Canadien. Je croyais, en regard des irrégularités et de la surveillance, que vous aviez à vous occuper de cette directive?

M. CÔTÉ: En tant que je suis concerné, le service légal n'a jamais été consulté quant à la façon de faire ces enquêtes.

M. PIGEON: Pour revenir aux questions que je posais concernant les irrégularités rapportées en 1952, au nombre de 44, et les autres, comme en 1951, où il n'y a pas eu de vérification, les autres années antécédentes, il n'y a pas eu d'irrégularités de rapportées. C'est là que je crois qu'il est très important pour les députés, lorsque M. Gordon comparaît devant le comité des chemins de fer chaque année, que les députés posent des questions assez précises concernant l'administration des fonds publics. Parce que je trouve très curieux, ce rapport. C'est mon impression personnelle. Pas directement en ce qui concerne les péagers, mais à titre d'information seulement, est-il possible de savoir quelles sont les dettes actuelles du pont Victoria?

M. CÔTÉ: En tant que je sache, il n'y a pas d'émission d'obligations dans le public en ce qui concerne le pont Victoria.

(Traduction)

M. PIGEON: Voulez-vous dire que vous n'avez pas de dette dans le cas du pont Victoria?

(Texte)

M. CÔTÉ: Bien, ça dépend de quelle façon on envisage le problème.

(Traduction)

M. PIGEON: Parce que la population de Montréal a l'impression que le pont est payé.

M. CÔTÉ: Cela dépend de ce à quoi l'on songe: s'il s'agit du pont tout entier ou seulement des voies carrossables? Si l'on songe aux voies, on peut se demander quelle part des frais de la structure principale il faut assumer? C'est une question de coutume relevant du domaine technique et comptable. Je ne sais si deux groupes d'experts parviendraient à s'entendre sur la partie des frais qu'il faudrait imputer sur le coût des voies carrossables dans les dépenses faites pour la structure principale.

(Texte)

M. PIGEON: Est-ce que l'ingénieur ici est au courant s'il y a des . . .? Comme ça d'après vous il n'y a aucune dette sur le pont Victoria.

(Traduction)

M. CÔTÉ: Le National-Canadien ne doit rien à personne en ce qui concerne le pont Victoria.

M. PIGEON: Je vous remercie.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Monsieur Henderson, quand êtes-vous d'abord entré en relations avec la compagnie qui a fourni le système de perception automatique de péage? Je veux dire à quelle date étiez-vous pour la première fois entré en communication avec elle?

M. HENDERSON: Le 9 février 1956.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Le 9 février 1956. C'était donc après que M. Beaudet eut déjà communiqué avec elle à ce sujet, n'est-ce pas?

M. HENDERSON: Je ne suis pas sûr de la date à laquelle il a communiqué avec elle.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Je crois que nous avons ce renseignement dans les témoignages; il me faudra vérifier cela.

Il y a une autre chose que j'aimerais savoir dans ce même ordre d'idées. Après l'installation du système de perception automatique, et de fait, tout récemment, une poursuite a été intentée sur le pont Jacques-Cartier contre un péager qui avait pris directement l'argent d'un voyageur et avait déposé un jeton. Apparemment, c'était un nouveau moyen d'enfreindre le règlement. Quand a-t-on commencé de faire des enquêtes sur le pont Victoria en vue de découvrir si de telles infractions s'y commettaient?

M. HENDERSON: De telles enquêtes ne cessent d'être faites par le personnel préposé à la surveillance du pont.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Mais quand a-t-on découvert pour la première fois que c'était un moyen d'aller à l'encontre du nouveau système?

M. HENDERSON: Le règlement régissant l'usage du matériel de perception automatique de péage a été établi parce qu'on a été d'avis que le péage est une affaire à régler entre le client et l'appareil.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Parfaitement.

M. HENDERSON: Le péager n'est vraiment plus un percepteur de péages: il vend des jetons et fait la classification des camions; il ne touche jamais à l'argent destiné à la compagnie. C'est une chose qui regarde strictement le client et l'appareil.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Depuis l'installation du nouveau système, vous étiez donc, je suppose, en garde contre ce genre d'infraction?

M. HENDERSON: Oui, c'est exact.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Quand s'est-on aperçu pour la première fois que quelqu'un enfreignait ce règlement ou y passait outre?

M. CÔTÉ: Il y a eu, je dirais, un cas en janvier 1960 lorsqu'un percepteur a demandé de l'argent au conducteur d'une voiture et a déposé un jeton au lieu de laisser ce conducteur mettre une pièce de 25c. dans le panier.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Que lui est-il arrivé? Quelle répercussion a eu ce geste?

M. CÔTÉ: L'employé a été congédié.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Est-ce que ce système de perception automatique a bien fonctionné depuis le début de son installation? Avez-vous eu des difficultés?

M. HENDERSON: Nous avons eu beaucoup de difficultés. C'était la première installation du genre que montait la compagnie dans un pays où les hivers sont froids.

Nous avons un problème à l'emplacement du pont Victoria. Nous nous trouvons juste à côté d'un gros tas de charbon, un immense tas de charbon. Lorsque le vent souffle en direction contraire pour nous, la poussière de charbon se répand sur le pont et s'introduit dans les appareils qu'elle bloque.

Nous avons eu aussi des embarras avec les pédales qui font mouvoir les feux, à cause de la gelée et d'un écoulement insuffisant des eaux. De telles conditions étaient surtout dues au temps et à la poussière de charbon.

J'ai moi-même observé le fonctionnement de ces machines. Elles sont mi-fixes. En d'autres termes, lorsque l'une d'elles se brise, elle est débranchée et apportée à l'intérieur où elle est réparée tandis qu'une autre est branchée à sa place. J'ai vu les ouvriers essayer de déloger la poussière de charbon avec un marteau et un ciseau. Cette poussière s'entasse en masses solides dans la machine jusqu'à ce qu'elle se bloque.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Un écart de quelque 30 p. 100 dans les revenus du pont Jacques-Cartier, avant et après l'installation du système automatique de péage, voilà ce qui a poussé tout d'abord à entreprendre cette enquête. Le National-Canadien a publié un rapport portant que son écart s'établissait simplement à 5 p. 100 environ. Si le fonctionnement des nouveaux appareils présentait une telle difficulté, comment avez-vous pu obtenir un chiffre aussi précis que 5 p. 100?

M. HENDERSON: Dès que nous avons des difficultés avec l'outillage nous l'enlevons. Ces machines sont louées. Nous avons des pièces de rechange dans l'édifice, juste à côté de l'installation de péage, et nos hommes peuvent les monter. Nos surveillants peuvent installer ces appareils. La Compagnie qui nous les loue nous fournit le service approprié. Dès que nous avons des embarras, elle nous envoie son homme de service qui nettoie la machine ou y effectue toute réparation nécessaire.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Comment en est-on arrivé à ce chiffre de 5 p. 100? Peut-il être comparé ou se rattache-t-il le moindrement à la proportion de 30 p. 100 qui a été cité dans les témoignages se rapportant au pont Jacques-Cartier? Le sauriez-vous ou qui le saurait? Qui a dit cela au nom du National-Canadien? Sur quels renseignements s'était-on appuyé?

M. HENDERSON: Je ne crois pas avoir vu rien à ce sujet.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: C'est ce qu'a publié le *Star* de Montréal, je crois, et plusieurs autres journaux montréalais. Le National-Canadien n'a-t-il pas publié de rapport à cet effet?

M. HENDERSON: Pas que je sache. Je sais qu'une note a été envoyée aux journaux.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Les autorités du National-Canadien n'ont-ils jamais fait paraître de rapport d'aucune sorte à l'égard de l'écart existant dans les revenus obtenus avant et après l'installation des appareils de perception automatique?

M. HENDERSON: Je ne le crois pas, mais je m'informerai et vous ferai connaître les résultats de mon enquête à ce sujet.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Si vous vouliez bien vous informer là-dessus. Peut-être pourriez-vous aussi vous enquérir au sujet des renseignements qui ont servi de base à ce rapport, si rapport il y a eu. S'il n'y en a pas eu, pourriez-vous essayez de trouver un chiffre qui puisse se comparer à celui qui a été apporté par les autorités du pont Jacques-Cartier afin que nous puissions établir une comparaison entre les deux?

M. HENDERSON: Nous vous avons déjà donné la différence du pourcentage des revenus de 1957 et de 1958. Nous pourrions aussi comparer 1957 et 1959 ou vous donner les deux différents pourcentages de ces années.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Ainsi, d'après les renseignements que vous avez déjà déposés, nous pourrions obtenir un tel renseignement?

M. HENDERSON: Oui.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: C'est vrai?

M. HENDERSON: Oui.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: On vient de dire que le service d'enquête entreprenait son travail sans y être invité. C'est plutôt, semble-t-il, un service sans autorité.

M. CÔTÉ: Peut-être ne me suis-je pas très bien exprimé. On veut ne pas faire savoir à ceux qui feront l'objet d'une enquête que celle-ci va se faire.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Vous avez raison.

M. HENDERSON: Pour ce motif, on ne dit rien quant au moment où les membres du service d'enquête doivent se rendre à un endroit particulier pour entreprendre leur travail.

M. CAMPBELL *(Stormont)* Naturellement, vous seriez tenu au secret, ou vous nuiriez au but d'une telle enquête. Mais quant au service d'enquête, qui en impose les règles afin de déterminer si telle et telle chose est satisfaisante ou non? En d'autres mots, de qui relève-t-il?

M. CÔTÉ: Le service d'enquête doit rendre compte seulement au chef des employés qui font l'objet de l'enquête, les employés de chaque service en cause.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Il relève uniquement du chef des employés qui font l'objet de l'enquête?

M. CÔTÉ: Dans le cas du pont Victoria, il se fait présentement des enquêtes et des rapports sont présentés à M. Henderson.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Mais le chef de service aurait apparemment intérêt à s'assurer que son propre service n'est pas trouvé en faute. Ne semble-t-il pas que ce soit une disposition peu pratique, que le dirigeant de l'enquête ait à répondre au chef du ministère qu'il enquête à un moment particulier?

M. CÔTÉ: Le service d'enquête, à venir jusqu'à il y a un an ou à peu près, faisait directement rapport au bureau du président, qui avait à répondre de ce service.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Il y a donc lieu de supposer qu'à un des membres du personnel immédiat du président revenait la tâche de s'assurer que la formule utilisée pour l'enquête était satisfaisante?

M. CÔTÉ: Je le croirais.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Or je constate que l'imposition d'un tarif sur la circulation des piétons et des véhicules remonte à 1900. Apparemment le pont serait payé depuis longtemps, depuis ce temps, n'est-ce pas?

M. CÔTÉ: Comme je le disais, cela dépend des sortes de dépenses que vous opposez aux revenus.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Ne serait-ce pas le coût initial de la construction du pont, plus les frais réguliers de son entretien. N'est-ce pas la façon normale de tenir les comptes?

M. CÔTÉ: Je dois vous dire, monsieur Campbell, que, dans le cas de toute la structure, les dépenses dépassent les revenus en cette période de 60 ans.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Voulez-vous dire, monsieur, qu'à chaque année les frais d'entretien du pont Victoria dépassent ses revenus?

M. CÔTÉ: Bien, l'entretien n'est pas le seul chef de dépenses. Il y a le salaire des péagers . . .

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Ne sont-ils pas compris dans les frais d'entretien?

M. CÔTÉ: Non, nous les mettons dans une classe différente.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Entretien et administration?

M. CÔTÉ: Oui, administration, fournitures. Il y a des intérêts sur les dépenses d'immobilisations et de la dépréciation sur les installations.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Ne serait-il pas raisonnable de supposer que dans 50 ou 60 ans, tous les intérêts auront été payés, que le capital aura été remboursé?

M. CÔTÉ: C'est ce que nous faisons. Si nous prenons toute la structure en considération...

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Voulez-vous dire que le pont a été exploité à perte?

M. CÔTÉ: Encore une fois "à perte"...

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Je ne veux pas parler de toute l'exploitation du National-Canadien, qui est un service essentiel et que l'on doit subventionner. Je parle du pont lui-même, comme pont, comme entité séparée. Nous ne voudrions pas que le pont Victoria subventionne l'entreprise du National-Canadien.

M. CÔTÉ: Si vous comparez les dépenses s'appliquant aux seules installations carrossables, je dirais qu'à mon avis certains bénéfices ont été réalisés pendant quelques années.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Pourrions-nous obtenir les chiffres qui s'appliquent dans ce domaine? Après tout, il s'agit ici d'une enquête sur l'administration du pont, afin de savoir si son service répond à ce que l'on en attendait, de s'assurer de sa raison d'être. C'est le point d'intérêt, les bénéfices revenant à la ville de Montréal.

Je crois donc qu'il est indispensable d'obtenir les chiffres qui s'y rapportent, si nous devons enquêter sur l'organisation et l'administration de ce genre de service public. Serait-il possible de les obtenir?

M. CÔTÉ: Je dois vous dire, monsieur le président, qu'une telle question a déjà été maintes fois posée à la compagnie.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Celle-ci a-t-elle refusé d'y répondre?

M. CÔTÉ: Elle n'a pas donné le renseignement.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Pourquoi pas?

M. CÔTÉ: Cette question n'a cessé d'être soulevée à la Chambre et aux comités de la Chambre. On ne nous a jamais contraint de donner ces renseignements pour la raison qu'il n'était pas dans l'intérêt de la compagnie de les donner. Le principal motif qui nous pousse à agir ainsi, c'est que les voies carrossables du pont Victoria constituent des actifs commerciaux pouvant se vendre et qu'en faisant connaître les revenus qu'ils ont donnés ou qui s'y rattachent, cela influerait sur la facilité de les vendre.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Il n'est probablement pas très avantageux pour la compagnie d'avoir à témoigner devant le Comité, mais cela pourra peut-être profiter néanmoins au public. Je crois que la même chose s'applique dans le cas de ce pont.

M. CÔTÉ: Nous savions, lorsque le pont Victoria a été inclus dans cette enquête de par les attributions du comité, que nous aurions à répondre à la même question au sujet de son système de perception des péages. Aux administrateurs de la compagnie s'est alors posé le problème de trouver un moyen de vous fournir des détails qui répondraient à vos besoins tout en protégeant la position de celle-ci. A cette fin, nous avons préparé un graphique des revenus réels qui vous montrera exactement leur orientation en ce qui concerne le pont Victoria.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Il y a un autre facteur. Vous parlez du National-Canadien comme d'une entité commerciale, dans le sens qu'il entre en concur-

rence avec une entreprise privée, le Pacifique-Canadien; mais il n'en demeure pas moins que, sous d'autres aspects, c'est un organisme de la Couronne, et dans la mesure où il est subventionné par le peuple canadien, celui-ci a intérêt à s'assurer que le pont et le National-Canadien en général sont exploités de façon efficace.

M. CÔTÉ: Ce n'est pas que nous ayons quelque chose à cacher. Pour le prouver, nous sommes bien prêts à donner les chiffres confidentiellement au président ou au comité de direction.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Bien.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes satisfait?

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Oui.

M. CÔTÉ: Ce que nous voulons surtout, c'est que les chiffres ne soient pas rendus publics.

M. FISHER: M. Campbell voudrait-il nous dire pourquoi il veut ces chiffres. Je serai l'un de ceux qui auront la chance de les voir. Que voulez-vous que nous y cherchions?

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Je serai content de parler au comité de direction ensuite.

J'ai l'impression que les vérifications sur le pont Victoria ont été faites en même temps que celles du pont Jacques-Cartier. Est-ce vrai?

M. CÔTÉ: En certains cas, oui.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Mais pas dans tous les cas?

M. CÔTÉ: Non, parce que les vérifications sur le pont Jacques-Cartier ont eu lieu uniquement en certaines années, alors que, dans notre cas, nous les avons faites chaque année, sauf deux années durant un quart de siècle.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Chaque fois qu'une vérification avait lieu au pont Jacques-Cartier, faisait-on la même chose au même moment au pont Victoria?

M. CÔTÉ: Je le pense.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Parfait, monsieur.

M. CÔTÉ: Je pense que l'on procédait par tournées.

M. DRYSDALE: Je n'ai qu'une ou deux questions à poser. M. Campbell a demandé beaucoup de choses que je voulais savoir. J'aimerais revenir sur le sujet des revenus du pont. J'ai un peu de mal à comprendre quelques-unes des raisons que vous avez données et pour lesquelles vous prétendez qu'ils ne doivent pas être révélés. Vous dites que c'est peut-être parce que «vous pourriez vouloir vendre le pont»

M. CÔTÉ: Dans un marché ou domine l'acheteur ou le vendeur, divulguer les chiffres pourrait signifier beaucoup pour le prix que nous pourrions obtenir.

M. DRYSDALE: Je pense que tout acheteur sérieux voudrait une vérification des revenus et des dépenses, ainsi que de vos frais depuis des années. J'imagine que vous voudriez vendre le pont à la ville de Montréal. Comme l'affaire deviendrait publique, je ne vois pas comment il pourrait y avoir préjudice pour qui que ce soit.

M. CÔTÉ: Si je veux acheter une maison . . .

M. DRYSDALE: Un pont, c'est différent.

M. CÔTÉ: . . . je ne ferai pas d'enquête pour en savoir trop long au sujet des antécédents.

M. DRYSDALE: Si vous étiez le propriétaire d'une maison qui ne serait probablement pas située dans un bon endroit, ou qui serait exposée à l'inondation, en hiver, vous diriez, en été, alors qu'elle a bonne apparence, que le gazon qui l'entoure est vert: «Je vais m'en débarasser.» Dans le cas d'un pont, c'est différent. Pour autant que je puisse l'imaginer, il n'y aurait qu'un seul acheteur: la ville de Montréal.

M. FISHER: Ou la province de Québec.

M. DRYSDALE: Deux acheteurs.

UNE VOIX: Ou davantage.

M. DRYSDALE: Sans considération de ceux qui achèteraient le pont, j'imagine tout de même qu'il faudrait qu'il y ait un état assuré à la disposition des particuliers en question et je n'arrive pas à me représenter quelle objection il peut y avoir à produire ces chiffres, de façon que nous puissions avoir une idée juste et exacte de l'exploitation du pont Victoria.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Je dis que je n'arrive pas à saisir le bien-fondé de ce raisonnement.

M. DRYSDALE: M. Gordon vous a-t-il dit de ne pas donner ces chiffres?

Le PRÉSIDENT: En d'autres circonstances, M. Gordon a refusé.

M. HORNER *(Acadia)*: Ces chiffres seront donnés au comité de direction. Je ne vois pas pourquoi il faut qu'ils soient connus.

M. DRYSDALE: Je n'admets pas qu'il faille obliger le comité de direction à prendre la responsabilité de garder ces chiffres secrets. Je veux savoir pourquoi nous ne pouvons pas connaître ces chiffres, outre que M. Gordon refuse de donner des renseignements sur presque tout.

M. CÔTÉ: La ligne de conduite a toujours été la même, avant que M. Gordon soit là.

M. DRYSDALE: La ligne de conduite ne m'intéresse pas. Je veux seulement qu'on me donne une bonne raison pour laquelle nous ne pouvons pas connaître les chiffres.

M. FISHER: J'imagine le Règlement. Je pense que M. Drysdale devrait simplement présenter une motion. Nous avons déjà eu des cas semblables. L'an dernier, lui et M. McPhillips, en une autre circonstance, ont voulu des renseignements, et une motion a été présentée. Il n'y a pas à importuner M. Côté à ce propos. Si nous, en tant que Comité, voulons ces chiffres, nous devrions être prêts à voter et à insister pour les avoir.

M. DRYSDALE: J'essaie de donner à M. Côté toutes les chances. Je ne suis animé d'aucun désir de faire tort au National-Canadien. Mais je veux qu'on me donne une raison satisfaisante pour nous refuser le renseignement, et je n'en vois pas.

M. CÔTÉ: Je dis que, d'après ses attributions, le Comité n'a pas à s'occuper de l'abolition des péages.

M. DRYSDALE: Qu'avez-vous dit?

M. CÔTÉ: D'après les attributions du Comité, celui-ci n'a pas à s'occuper de l'abolition des péages sur le pont Victoria. Nous ne croyons pas que ces chiffres devraient être publiés pour servir peut-être de prétexte à une campagne en vue de l'abolition des péages.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Est-ce la raison pour laquelle la direction refuse de divulguer les chiffres? Elle craint d'alimenter une campagne en faveur de l'abolition des péages. En somme, vous avez dit cela.

M. CÔTÉ: La principale raison est celle que j'ai donnée auparavant.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Vous avez dit aussi que cela servirait à alimenter une campagne de la part de la ville de Montréal pour l'abolition des péages.

M. CÔTÉ: C'est une raison que je donne de mon propre chef.

M. DRYSDALE: Le but de notre Comité est d'avoir le pouvoir de considérer la perception des péages au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal (Québec). Nous savons ce qui s'est fait et connaissons les chiffres concernant le pont Jacques-Cartier; nous tâchons maintenant d'établir une comparaison. Il est un peu difficile de comparer les semblants de tableaux qui ont été fournis à l'autre comité; nous essayons d'obtenir des chiffres propres à la comparaison. Je me rends compte que l'on ne veut rien divulguer quand il s'agit de chemins de fer. Moins on en dit, mieux c'est. Tout de même, l'affaire intéresse le Comité.

M. SMITH *(Calgary-Sud)*: Au sujet du rappel au Règlement de M. Drysdale, M. Fisher a soulevé un point pertinent quand il a demandé, à titre de membre du comité de direction, ce que mes amis entendent faire de ce renseignement, en admettant que le comité de direction soit mis au courant. Je soulève la question parce que des cas semblables se sont présentés souvent antérieurement en présence de M. Gordon, pour autre chose. En se fondant sur l'offre du témoin de donner le renseignement au comité de direction, si les membres du Comité voulaient dire pourquoi ils veulent le renseignement en question, il semble que nous pourrions en venir à une entente et à une solution satisfaisante. Comment savoir que ce serait satisfaisant, en supposant que le renseignement soit donné?

M. DRYSDALE: La même difficulté a surgi au sujet du National-Canadien, lorsqu'on a offert de fournir ces renseignements confidentiellement. Si quelque chose transpire, la responsabilité retombe sur le comité de direction. Je ne veux pas assumer cette responsabilité. Je ne vois pas de raison pour empêcher que ce soit divulgué. Comme le dit M. Bourget, la proportion de 5 p. 100 s'applique à quoi? J'aimerais voir les chiffres absolus. J'essaie tout simplement de donner à M. Côté toutes les chances d'expliquer pourquoi les chiffres ne peuvent être divulgués.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Je ne pense pas que M. Gordon ait droit à une immunité particulière ou à une considération spéciale au sujet du pont. Quant au pont Jacques-Cartier, on a exigé le renseignement. Je pense que le National-Canadien, qui exploite un service semblable, devrait être obligé de faire la même chose.

M. Gordon ne jouit pas d'immunités particulières ici.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le Président, à propos du rappel au Règlement, je dirai que la situation est entièrement différente de celle du président du National-Canadien, lorsqu'il se présente devant l'autre Comité. Une loi du pays

porte simplement qu'il doit comparaître une fois par année et rendre compte de son mandat. Quoi qu'il en soit, la Chambre des communes a ordonné de faire enquête sur ces deux ponts, et je ne crois pas qu'il y ait lieu de demander le vote. Le témoin est sous serment, et l'une des choses que nous devons connaître est le revenu provenant des péages sur le pont Victoria. Il n'y a aucune immunité qui puisse l'empêcher de répondre à cette question, et je vais exiger qu'il réponde.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Une autre chose, monsieur le président. A mon sens, l'essence même de cette enquête, c'est que des vérifications soient faites sur le pont Jacques-Cartier, et à moins que nous n'ayons des éléments de comparaison, nous ne pouvons faire ces vérifications. Toute l'enquête est décevante, et à moins que nous n'ayons des chiffres propres à la comparaison, nous ferons mieux de rentrer chez nous. Je pense que le Parlement et le Comité sont frustrés.

M. BOURGET: Je crois que vous avez raison.

M. DRYSDALE: En ce qui concerne ces ponts, le point qu'a fait valoir M. Chevrier pour qui ce pont soit étudié était que les billets de péage et d'abonnement étaient interchangeables. En certaines circonstances, ils l'étaient. Il me semble que, si nous avons eu les chiffres pour le pont Jacques-Cartier, nous avons droit à ceux qui concernent le pont Victoria, comme le comporte l'ordre de renvoi, ainsi que l'a signalé M. McPhillips.

M. CÔTÉ: Monsieur le président, je veux dire que nous n'avons nullement l'intention de mettre en doute la compétence de votre Comité.

Nous admettons que, si le Comité désire ce renseignement, nous ne pouvons rien faire. Toutefois, il y a la différence que voici entre le pont Jacques-Cartier et le pont Victoria. Un état annuel indiquant le chiffre des revenus du pont Jacques-Cartier a toujours été produit.

M. DRYSDALE: Vous ne produisez jamais de chiffres?

M. CÔTÉ: En ce qui nous concerne, il n'y a nulle publication.

M. BOURGET: A titre de compromis, pouvons-nous soumettre le cas au comité de direction? Ce qu'il décidera sera accepté?

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Je crois que l'on pourrait probablement le soumettre pour considération. Cependant, nous n'avons pas l'intention de nous décharger de notre responsabilité. Autrement dit, nous n'allons pas, en cette occurrence, rejeter notre responsabilité sur le comité de direction.

Je ne crois pas que M. Gordon doive jouir ici d'immunités personnelles. C'est une question de principe, qu'il s'agisse de M. Gordon ou de toute autre personne. Dans le cas qui nous occupe, c'est une question de principe plutôt qu'une affaire d'opinion. Je serais enchanté que l'affaire soit considérée par le comité de direction.

M. BOURGET: Ce n'est pas ce que vous faites.

Le PRÉSIDENT: Silence! messieurs.

M. DRYSDALE: Je propose que l'affaire soit soumise au Comité de direction et, si nécessaire, que MM. Côté et Henderson comparaissent devant le comité de direction afin d'expliquer en détail les raisons pour lesquelles le renseignement ne doit pas être donné au Comité.

M. FISHER: Monsieur le président, pouvons-nous demander . . .

M. DRYSDALE: Personne n'appuie ma motion.

M. PAYNE: Je m'oppose à la motion.

M. DRYSDALE: Personne ne m'appuie. Aimeriez-vous appuyer ma motion, puis à vous y opposer?

M. PAYNE: Non.

M. SMITH *(Calgary-Sud)*: Je vais appuyer la motion, afin que l'on puisse la discuter.

M. PAYNE: En principe, je suis opposé à la motion, parce que je suis opposé à toute manœuvre, au sein d'un comité, qui est propre à refuser des renseignements.

C'est tout aussi ridicule que l'excuse que l'on vient de nous donner en disant que la vente d'un pont de chemin de fer est une chose qui peut se faire. Peut-on imaginer quelque chose de plus ridicule que vendre un pont de chemin de fer sans vendre aussi le chemin de fer même.

M. CÔTÉ: Voici ce que je veux respectueusement proposer, monsieur le président. Nous avons ici un tableau au sujet du revenu, du revenu réel. Je pense que, si nous distribuions ce tableau aux membres du Comité, en l'expliquant, tous seraient satisfaits et notre position serait en même temps protégée.

M. PAYNE: Une motion a été faite au Comité et le témoin viole le Règlement en exprimant en ce moment son opinion. Il appartient au Comité de débattre la motion et de voter. Je ne crois pas que nous ayons besoin des directives des témoins qui comparaissent devant nous, en ce moment.

M. DRYSDALE: Vous devez l'appuyer.

M. SMITH *(Calgary-Sud)*: Je vais appuyer la motion afin qu'on puisse en discuter. Si je fais cela, c'est parce que je n'ai pas encore été capable de comprendre pourquoi le témoin ne veut pas donner le renseignement. De cette façon, le comité de direction aurait l'avantage de se réunir avec ces messieurs et peut-être de se mettre au courant des faits; au moyen de leurs connaissances combinées, ou nous faire un rapport intelligent.

Mon impression fondamentale est que cela pourrait nous sortir d'une autre situation. On pourrait revenir nous faire rapport. Je ne vois pas pourquoi il est impossible de nous donner le renseignement; peut-être pourrait-on le donner au comité de direction.

M. HORNER *(Acadia)*: Sur cette proposition, M. Drysdale qui est membre du comité de direction, n'a pas accepté la responsabilité des chiffres qui ont été offerts au comité de direction, mais il veut quand même que MM. Côté et Henderson comparaissent devant le comité de direction pour mieux expliquer pourquoi les chiffres ne peuvent être présentés et peut-être, cette fois, pourraient-ils l'être.

Je crois que M. Drysdale est en pleine contradiction avec sa première déclaration, car il a déjà dit qu'il n'accepterait pas la responsabilité. Je crois que tout ce qui est soumis au comité directeur devrait être également soumis au comité plénier. Même si je ne suis pas membre du comité directeur, je m'intéresse au pont en question de même qu'au pont Victoria.

Je ne crois pas, comme l'a dit M. Campbell, que nous devrions tout présenter au comité directeur pour le retransmettre ensuite au comité plénier en disant: voici seulement ce que nous allons vous permettre de voir. Cette façon

de procéder ne me semble pas être la bonne. Je crois que l'autorité devrait toujours résider dans le comité plénier en ce qui a trait à ce que nous allons examiner, aux chiffres qui vont être exigés, qui vont être révélés, etc.

M. BOURGET: Monsieur le président, je n'ai aucune objection à ce que ces renseignements soient mis à la disposition du Comité. Il y a une chose, cependant, dont nous devons tenir compte: je crois qu'à titre de membres du présent Comité, nous plaçons le témoin dans une très mauvaise posture, parce qu'il doit probablement recevoir des ordres. Je ne crois pas qu'il soit juste de notre part de le forcer à faire des révélations. C'est pourquoi j'ai proposé de renvoyer la question au comité directeur.

M. DRYSDALE: Il va falloir faire venir M. Gordon.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Avez-vous reçu l'ordre de ne pas transmettre ces renseignements au Comité, ordre explicite ou sous-entendu?

M. CÔTÉ: J'ai reçu l'ordre de m'opposer à la révélation de ces renseignements.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Puis-je vous demander qui vous a donné cet ordre?

M. CÔTÉ: La direction de la compagnie.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: De qui s'agit-il?

M. CÔTÉ: Eh bien! il s'agit surtout du vice-président exécutif, mais on ne m'a pas donné l'ordre de refuser de donner ces renseignements.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: A moins qu'on ne les demande.

M. CÔTÉ: Naturellement, nous admettons que le Comité a le droit d'avoir ces renseignements, s'il les désire; il n'y a aucun doute là-dessus, et nous l'admettons.

M. HOWE: Il vient d'admettre qu'il nous donnera volontiers les renseignements, si nous insistons; pourquoi alors ne les donne-t-il pas?

M. CÔTÉ: Eh bien! je ne crois pas...

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Le seul qui puisse nous donner ces renseignements est M. Gordon, n'est-ce pas?

M. CÔTÉ: Pas nécessairement.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Ou quelqu'un qu'il va déléguer, en son nom, pour nous les donner.

M. CÔTÉ: Pas nécessairement, monsieur Campbell.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: C'est lui qui doit donner l'autorisation, n'est-ce pas?

M. CÔTÉ: Non.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Ou quelqu'un en son nom.

M. CÔTÉ: M. Gordon ne m'a pas donné d'ordre de ce genre.

M. HORNER *(Acadia)*: Monsieur le président, nous devrions nous occuper de la première proposition.

Le PRÉSIDENT: Nous avons une proposition de M. Drysdale: l'avez-vous mise par écrit, monsieur Drysdale?

M. DRYSDALE: Non, mais la proposition vise tout simplement à faire renvoyer la question au comité directeur.

Le PRÉSIDENT: M. Drysdale dit que sa proposition vise à faire renvoyer cette question au comité directeur. M. Côté assisterait à la réunion du comité directeur pour faire part des raisons pour lesquelles ces renseignements ne peuvent pas être donnés. Est-ce le sens de votre proposition?

M. DRYSDALE: Oui, monsieur le président, c'est l'essentiel.

Le PRÉSIDENT: Et ensuite le comité directeur en fera rapport au comité principal?

M. HORNER *(Acadia)*: Mettons la chose aux voix.

Le PRÉSIDENT: Faire rapport de quoi au Comité?

M. DRYSDALE: Il s'agirait de faire rapport des conclusions au Comité. La seule raison qui m'incite à agir ainsi est que nous ne désirons nuire en rien au sujet de questions que M. Côté n'est pas en mesure de révéler publiquement, mais qui pourraient être révélées au comité directeur.

M. CÔTÉ: Monsieur le président, il serait peut-être utile aussi que quelqu'un vienne avec moi donner des explications au comité directeur.

Le PRÉSIDENT: Je crois que votre proposition pourrait en faire mention?

M. DRYSDALE: Oui.

M. SMITH *(Calgary-Sud)*: Pourrait-on alors me donner, monsieur, une explication complète de la proposition que je vais appuyer? Veut-on dire que le comité directeur va recevoir des explications générales relativement aux raisons qui empêchent de révéler ces renseignements? Est-ce le principe qui est en cause?

Le PRÉSIDENT: Il semble que ce soit le principe en cause; mais la difficulté provient de ce que le comité directeur est en plus mauvaise posture que jamais. Le comité directeur transmet son rapport pour que notre Comité étudie l'affaire de nouveau à fond; mais il ne serait pas plus avancé qu'il l'est actuellement.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Monsieur le président, afin de résoudre le dilemme, je propose que les renseignements soient révélés.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes déjà saisis d'une proposition.

M. HORNER *(Acadia)*: Mettons la proposition actuelle aux voix.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Je modifie donc la proposition pour que la question reçoive une réponse ou pour que M. Gordon ou une autre personne, au nom du National-Canadien, comparaisse devant le comité plénier et nous donne la raison pour laquelle on ne peut répondre à la question.

Le PRÉSIDENT: La proposition que vous venez de faire, monsieur Campbell, nie la proposition principale. Elle est donc irrecevable.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Très bien! Mettons la première proposition aux voix.

Le PRÉSIDENT: M. Drysdale a proposé que cette question soit renvoyée au comité directeur. Quels sont ceux qui appuient cette proposition?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Quatre membres l'appuient.

Le PRÉSIDENT: Quels sont ceux qui s'y opposent?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Il y en a dix.

Le PRÉSIDENT: La proposition est repoussée. Il est maintenant 5 heures et demie, messieurs . . .

M. HORNER *(Acadia)*: Réglons la question.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Que faites-vous de ma proposition?

Le PRÉSIDENT: Il va falloir la proposer de nouveau.

M. FISHER: Je propose l'ajournement.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Je propose que les renseignements soient fournis au Comité ou que quelqu'un . . .

Le PRÉSIDENT: Avant cela, M. Fisher a proposé l'ajournement.

M. HORNER *(Acadia)*: Non, je m'y oppose.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: J'étais debout longtemps avant que M. Fisher fasse sa proposition. Je propose que les renseignements demandés soient révélés au Comité ou que quelqu'un vienne convaincre le Comité qu'il vaut mieux retirer la question. Autrement dit, qu'on réponde à cette question.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, j'ai un mot à dire. Je crois qu'il est tout à fait ridicule de faire des propositions à ce sujet-là. On a posé une question au témoin. Il est sous serment et il possède les renseignements. Il est obligé de répondre, quels que soient ses propres désirs. Il doit répondre ici même.

Je parle en mon nom personnel et j'exige qu'il réponde. S'il ne répond pas, il devra subir les conséquences de son geste de mépris.

M. ROGERS: C'est stupide! Quel manque d'expérience!

Le PRÉSIDENT: Monsieur McPhillips, M. Côté a dit, au début, qu'il ne croyait pas que c'était d'intérêt public de révéler ces renseignements.

M. MCPHILLIPS: Ce n'est pas à lui qu'il appartient de décider si une chose est d'intérêt public ou non.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: C'est nous qui sommes les représentants du public, non pas lui.

M. PAYNE: Le témoin a déclaré que cela pourrait nuire à la vente du pont et que cela n'était pas d'intérêt public. Si ce n'est pas la sottise la plus flagrante et la plus ridicule à avoir jamais été proférée à un comité parlementaire, que quelqu'un se présente avec une plus grosse chaudronnée de poissons.

Notre Comité a clairement fait voir, non pas qu'il désire, mais qu'il exige que les renseignements soient donnés, et qu'ils soient donnés immédiatement. De grâce, agissons!

Le PRÉSIDENT: M. Campbell a fait une proposition.

M. DRYSDALE: Personne ne l'a appuyée.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: La proposition n'est pas nécessaire, si l'on est tenu de nous donner les renseignements. Je crois que le Comité est persuadé qu'il ne devrait pas être privé de ces renseignements.

Le PRÉSIDENT: Je vais prier M. Ollivier de dire un mot là-dessus.

M. MAURICE OLLIVIER *(légiste de la Chambre des communes)*: Je serai bref, monsieur le président. Je crois que le témoin a le droit de déclarer qu'il ne

croit pas qu'il soit d'intérêt public de fournir les renseignements; toutefois, si le Comité désire obtenir les renseignements en question, quelqu'un peut proposer qu'ils soient fournis et ils le seront.

Je crois que c'est aussi simple que cela. Je ne pense pas, cependant, qu'il faille s'en prendre au témoin, ni faire quelqu'autre chose de ce genre. Je crois qu'il a le droit d'être protégé au Comité. Il a le droit de déclarer, dans sa réponse, qu'il ne croit pas qu'il soit d'intérêt public de donner ces renseignements. Si vous ne le croyez pas, faites une proposition pour que les renseignements vous soient fournis. Cela règle le problème.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Je propose que les renseignements soient fournis.

Le PRÉSIDENT: Il a été proposé par M. Campbell, avec l'appui de M. Bourbonnais, que les renseignements demandés relativement aux revenus du pont Victoria soient produits lors de notre prochaine séance.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Très bien!

Le PRÉSIDENT: Que pensez-vous de cette proposition, messieurs? Quels sont ceux qui l'appuient? Quels sont ceux qui s'y opposent? La proposition est adoptée à l'unanimité.

Maintenant, messieurs, nous avons un document...

M. DRYSDALE: Recevons-nous les renseignements?

Le PRÉSIDENT: Les renseignements ont été demandés. Une proposition a été faite pour qu'ils soient produits à la prochaine séance. Je vais en dire un mot dans un instant.

Nous avons ici un document qui a été produit par M. Côté aujourd'hui. Je voudrais savoir, messieurs, si vous désirez qu'il paraisse en appendice. Désirez-vous que ceci paraisse en appendice au procès-verbal de la séance? *(Voir appendice D, ci-après)*.

M. DRYSDALE: Je fais une proposition dans ce sens-là.

Le PRÉSIDENT: M. Drysdale propose, avec l'appui de M. Fisher, que ce texte soit imprimé en appendice.

Mardi prochain, à 9 heures et demie, c'est-à-dire le mardi 10 mai, MM. Roberts, Murphy et Poole témoigneront. Désirez-vous que M. Côté et M. Henderson reviennent comme témoins devant les membres du Comité, le jeudi 12 mai?

M. HORNER *(Acadia)*: M. Côté va-t-il déposer les renseignements relatifs aux revenus annuels? Seront-ils inclus dans le compte rendu pour la prochaine séance?

Le PRÉSIDENT: Non, ils n'y seront pas encore, à ce moment-là. M. Côté ne les a pas encore produits. Les renseignements en question ont été demandés.

M. MCPHILLIPS: Le Comité a décidé qu'il doit les produire. Qu'il les produise immédiatement.

M. CÔTÉ: Monsieur le président, je n'ai pas la compétence requise pour donner des renseignements sur les revenus; c'est un représentant de notre service de la comptabilité, qui est préposé aux revenus, qui va vous donner les renseignements. Nous allons le faire venir ici et c'est lui qui vous fournira les renseignements en question.

Le PRÉSIDENT: La proposition visait à faire produire ces renseignements à notre prochaine séance.

M. HORNER *(Acadia)*: Non, non, telle n'était pas la proposition.

Le PRÉSIDENT: C'était compris dans la proposition.

M. HORNER *(Acadia)*: La proposition visait à faire produire les renseignements.

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire l'a par écrit.

M. CAMPBELL *(Stormont)*: La proposition me satisfait, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Les renseignements seront fournis lors de notre prochaine séance, lorsque M. Côté et M. Henderson seront ici. Cela vous paraît-il satisfaisant?

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Non: j'ai cru comprendre que la prochaine séance aurait lieu mardi. Il n'est peut-être pas nécessaire que M. Henderson et M. Côté soient présents à la séance de mardi prochain, car il est possible que nous désirions entendre de nouveau M. Roberts. J'ai cru comprendre, d'après la proposition, que les chffres seraient fournis mardi, lors de la prochaine séance du Comité. Dans le sens où j'ai compris la proposition, je consens volontiers à accepter cette interprétation.

M. BOURGET: Monsieur le président, ai-je raison de comprendre que M. Côté et M. Henderson seront présents à d'autres séances?

Le PRÉSIDENT: C'est ce à quoi nous avons pensé, qu'ils seraient ici le mardi 12 mai.

M. FISHER: Puis-je avoir le privilège d'ajourner le débat?

Le PRÉSIDENT: MM. Roberts, Murphy et Poole ont déjà été convoqués pour mardi, et ils seront ici mardi matin. Ils ne seront peut-être pas disponibles à une date ultérieure, mais nous savons qu'ils sont libres mardi. Voici à quoi je veux en venir au sujet de ces chiffres: aurons-nous le temps, mardi, d'entendre M. Henderson ou M. Côté?

M. CAMPBELL *(Stormont)*: Monsieur le président, à tout événement, nous désirons étudier ces chiffres. Nous voulons les avoir mardi. Peu importe que nous entendions ou non M. Côté et M. Henderson. Nous voulons étudier les chiffres, dans l'intervalle, et il vaudrait beaucoup mieux que M. Henderson et M. Côté ne fussent pas ici, mardi, pour que nous ayons l'occasion d'étudier ces chiffres; ainsi, lorsque nous les aurons examinés à fond, nous pourrons poser des questions intelligentes à ces messieurs.

Le PRÉSIDENT: Qui veut proposer l'ajournement? M. Fisher fait la proposition.

M. DRYSDALE: J'appuie la proposition.

APPENDICE «A»

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Service du trafic-voyageurs

PONT DU JUBILÉ VICTORIA

RÈGLEMENT GÉNÉRAL
et
TARIF DES PÉAGES

Approuvé par décrets du conseil
en date du 17 août 1935 (C.P. 2539)
et du 19 février 1952 (C.P. 994)

MISE EN VIGUEUR LE 1er OCTOBRE 1954

Publié le 27 septembre 1954 par le Bureau du tarif-voyageurs, à Montréal (P.Q.)

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

Péage:

1. Les droits de péage pour véhicules, qui figurent aux présentes, comprennent le passage gratuit du conducteur du véhicule ou de la personne qui en a charge. Tout occupant d'un véhicule, sauf le conducteur, doit payer des droits en conformité de l'annexe des péages ci-jointe.

Passage gratuit:

2. Aucune droit de péage n'est demandé pour les enfants de moins de cinq (5) ans, non plus que pour les voitures pour enfants, voiturettes ou traîneaux pour enfants.

Taux combinés—Camions et/ou tracteurs et remorques ou semi-remorques:

3. S'il arrive que, le taux combiné pour véhicules commerciaux, camion et/ou tracteur et remorque ou semi-remorque, soit moindre que le droit prévu dans l'annexe à l'égard d'un seul véhicule commercial d'une même capacité, c'est le taux dudit véhicule commercial qui s'applique. Par exemple, le péage pour un camion ou un tracteur de 4 tonnes, ainsi qu'il est indiqué à l'article 5 du tarif, page 5 des présentes, est de 60c., tandis que le péage pour une remorque ou une semi-remorque d'une capacité d'une tonne est de 20c., ce qui fait un total de 80c. pour une capacité globale de 5 tonnes; mais comme le péage pour un véhicule commercial de 5 tonnes est de 90c., il faut percevoir ce dernier montant.

Interchangeabilité des billets:

4. *a)* Les catégories suivantes de billets seront acceptées pour le passage au pont Victoria aussi bien qu'au pont Jacques-Cartier:

Billet (en tranches) de 10 passages pour voyageurs.
Billet de 10 passages pour automobiles particulières.
Billet de 50 passages pour automobiles particulières.

Billet de 50 passages pour camions de ferme d'une tonne.
Billet de 50 passages pour camions de ferme d'une tonne et demie.
Billet de 50 passages pour camions de deux tonnes.
Billet de 50 passages pour camions de ferme de deux tonnes et demie.
Billet de 50 passages pour camions de ferme de trois tonnes.
Billet de 100 passages pour autobus de 16 voyageurs ou moins.
Billet de 100 passages pour autobus de 21 voyageurs.
Billet de 100 passages pour autobus de 25 voyageurs.
Billet de 100 passages pour autobus de 29 voyageurs.
Billet de 100 passages pour autobus de 31 voyageurs.
Billet de 100 passages pour autobus de 33 voyageurs.
Billet de 100 passages pour autobus de 37 voyageurs.
Billet de 100 passages pour autobus de 41 voyageurs.
Billet de 100 passages pour autobus de 45 voyageurs.
Billet aller et retour de promenade du soir en voiture particulière.

b) Les billets valables pour passage du pont du jubilé Victoria à bord des trains du National-Canadien et de la *Montreal and Southern Counties Railway Company* seront également valables sur la voie pavée du pont, pour le passage des particuliers, en conformité des conditions afférentes à ces billets.

RÈGLEMENT DE LA CIRCULATION

Circulation en général:

1. *a)* Tous les véhicules doivent être conduits du côté droit de la chaussée et laisser l'autre moitié de cette dernière aux véhicules venant en sens contraire.

b) Les voyageurs à bicyclettes, tricycles et autres véhicules analogues, ainsi que les piétons, doivent emprunter le trottoir qui leur est réservé; ils n'ont pas le droit de circuler sur la chaussée.

Circulation interdite:

2. *a)* Les rouleaux à vapeur ne sont pas autorisés à passer le pont.

b) Les véhicules contenant du feu ne pourront pas franchir le pont, à moins que ce feu ne soit éteint.

c) Le passage est interdit aux véhicules contenant de la dynamite ou d'autres puissants explosifs.

d) Ni véhicules automobiles, ni remorques ou semi-remorques y attachées ne peuvent emprunter la chaussée du pont à moins d'être pourvus de roues à pneumatiques.

Véhicules tirés par des chevaux:

3. Les véhicules tirés par des chevaux et pourvus de bandages de roue en acier ou en caoutchouc plein seront autorisés à emprunter la chaussée du pont si la charge par pouce de largeur d'acier à l'une ou l'autre des roues ne dépasse pas 400 livres.

Charge maximum:

4. *a*) Le poids brut des camions ou des tracteurs (poids du véhicule et de son contenu) est limité à neuf tonnes (18,000 livres), dont au plus six tonnes (12,000 livres) pourront porter sur un même essieu.

b) les mêmes restrictions qu'à l'alinéa *a*) ci-dessus s'appliquent aux remorques et aux semi-remorques.

c) Le poids brut d'un camion ou d'un tracteur combiné à une remorque ou à une semi-remorque (poids des véhicules combinés et de leur contenu) est limité à 13½ tonnes (27,000 livres).

Largeur maximum:

5. Les véhicules d'une largeur dépassant 7 pieds et 6 pouces, ou transportant des charges excédant cette largeur ne seront autorisés à passer le pont que si les conditions de la circulation le permettent et seulement sur entente spéciale.

Vitesse maximum:

6. *a*) Dans quelque secteur que ce soit de la chaussée du pont, aucun véhicule ne doit être conduit à une vitesse qui ne soit ni prudente ni raisonnable, compte tenu de la largeur de la chaussée, de la circulation et des autres conditions existantes, et ne jamais être conduit à une vitesse supérieure à 20 milles à l'heure.

b) Une vitesse maximum de 8 milles à l'heure doit être respectée aux approches du passage à niveau de l'extrémité ouest du pont et sur une distance de 300 pieds d'un côté et de l'autre de ce passage à niveau.

Doublement des véhicules:

7. Nul véhicule ne doit dépasser un autre véhicule allant dans la même direction, sauf si

a) La voie est libre et que le doublement ne comporte aucun risque d'accident.

b) Le doublement peut se faire sans dépasser la limite de 20 milles à l'heure.

c) Lorsqu'il se prépare à doubler un autre véhicule, le conducteur donne, avant de se porter à gauche, un avertissement suffisant et à temps au moyen de son appareil sonore.

Baisse des phares:

8. Les automobilistes sont tenus de baisser leur phares pour passer le pont.

— ANNEXE —

DROITS DE PÉAGE

	PÉAGES	
	Passage simple	Aller et retour
	$ c.	$ c.
(1) *Personnes:*		
a) Voyageurs à bord d'un véhicule quelconque,—exception faite du conducteur dudit véhicule,—et voyageurs à bicyclette, tandem, tricycle et autres véhicules analogues (non compris les motocyclettes) occupés par une ou plusieurs personnes:—		
Billets simples (chacun)	.05	.....
Billets en tranche de dix	.25	.....

	PÉAGES •Passage simple		Aller et retour	
	$	c.	$	c.
b) Cavaliers (chacun)		.15		.....

NOTA: Les billets *ne sont pas bons* à bord des trains du National-Canadien ni de la *Montreal and Southern Counties Railway Company.*

(2) *Bétail (animal) (seul ou troupeau):*				
Chevaux ou mules, par tête		.15		.....
Bêtes à cornes, par tête		.10		.....
Moutons, par tête		.03		.....
Veaux, par tête		.03		.....
Porcs, par tête		.03		.....
(3) *Véhicules à traction animale:*				
a) Véhicules à voyageurs (le péage comprend le passage du conducteur):				
Tirés par un animal (1)		.10		.....
Tirés par deux animaux (2)		.20		.....
Tirés par trois animaux (3)		.40		.....
Tirés par quatre animaux (4)		.55		.....
b) Véhicules commerciaux ne prenant pas de voyageurs (le péage inclut le passage du conducteur):				
Tirés par un animal (1)		.10		*.10
Tirés par deux animaux (2)		.20		.20
Tirés par trois animaux (3)		.45		.....
Tirés par quatre animaux (4)		.60		.....
c) Véhicules pétroliers tirés par deux animaux (le péage inclut le passage du conducteur)		.60		.....
d) Véhicules tirés par un chien ou par une chèvre (le péage comprend le passage du conducteur)		.15		.....
(4) *Voitures à bras:* (employées par les chiffoniers, les rémouleurs, etc.), y compris la personne qui a charge du véhicule		.15		.....
(5) *Véhicules à moteur:*				
a) Motocyclettes (le péage comprend le passage du conducteur)		.15		.....

NOTA: Les billets de 50 passages pour automobiles (voitures particulières) mentionnés à *b*), page 5, sont également acceptés pour le passage des motocyclettes et de leurs conducteurs.

---

*Le retour doit s'effectuer le jour de la vente du billet ou le lendemain.

•Passage simple, sauf lorsque le taux pour billets de dix, cinquante et cent passages est mentionné.

	PÉAGES	
	•Passage simple	Aller et retour
	$ c.	$ c.
b) Automobiles (voitures particulières dont le nombre normal de places ne dépasse pas sept):		
Billets simples	.25	.....
Billets pour 10 passages, non négociables, bons pour un mois (1)	1.50	.....
Billets pour 50 passages, non négociables, bons pour quatre mois (4)	3.00	.....

NOTA: Les catégories de billets mentionnés ci-dessus ne sont bons que pour le passage de l'automobile et de la personne qui en a charge. Les autres occupants de l'automobile doivent payer des péages séparés.

c) Véhicules commerciaux (camions et/ou tracteurs) ne transportant pas de voyageurs (le péage comprend le passage du conducteur):		
1 tonne ou moins. Billets simples	.25	.....
Plus d'une tonne jusqu'à 2 tonnes Billets simples	.40	.....
Plus de 2 tonnes jusqu'à 4 tonnes Billets simples	.60	.....
Plus de 4 tonnes jusqu'à 5 tonnes Billets simples	.90	.....
Plus de 5 tonnes jusqu'à 6 tonnes Billets simples	1.00	.....
Plus de 6 tonnes jusqu'à 7 tonnes Billets simples	1.20	.....
Plus de 7 tonnes jusqu'à 8 tonnes incl. Billets simples	1.50	.....

(5) *Véhicules à moteur* (fin)

d) Remorques ou semi-remorques tirées par des véhicules commerciaux (ne prenant pas de voyageurs):		
Une tonne et moins. Billets simples	.20	.....
Plus d'une tonne jusqu'à 2 tonnes. Billets simples.	.30	.....
Plus de 2 tonnes jusqu'à 4 tonnes. Billets simples	.45	.....
Plus de 4 tonnes jusqu'à 5 tonnes incl. Billets simples	.70	.....

•Passage simple, sauf lorsque le taux pour billets de 10, 50 et 100 passages est mentionné.

	PÉAGES •Passage simple		Aller et retour	
	$	c.	$	c.
e) Camions (chargés de produits agricoles, de fumier ou d'engrais artificiel. Voir *Nota* ci-dessous):				
Billets pour 50 passages, non négociables, bons pour six mois (les péages comprennent le passage du conducteur):				
Camion d'une tonne	3.00		.....	
Camion d'une tonne et demie	5.00		.....	
Camion de 2 tonnes	7.00		.....	
Camion de 2½ tonnes	10.50		.....	
Camion de 3 tonnes	14.00		.....	
Remorques (chargées de produits agricoles, de fumier ou d'engrais artificiel). (Voir *nota* ci-dessous)	.10		.....	
Remorques (non chargées)	Gratis		.....	

Nota: Les billets de ces catégories et les passages payés comptant ne valent que pour le passage des camions et des remorques de 1, 1½, 2, 2½, et 3 tonnes, *qui portent une plaque courante délivrée à un «véhicule de ferme», expression définie dans la loi sur les véhicules à moteur de la province de Québec,* lorsque ces véhicules sont chargés de produits agricoles, de fumier ou d'engrais chimique, sur présentation, par l'agriculteur, d'un certificat signé par le maire ou le secrétaire de la municipalité dans laquelle cet agriculteur exploite une ferme.

Le préposé aux billets inscrira au verso de chacun des billets de cette nature qui a été vendu, le numéro du certificat et le numéro de l'immatriculation provinciale du véhicule. Ces billets ne sont pas acceptés pour le passage de camions de ferme ou de remorques de ferme qui transportent d'autres produits que des produits agricoles, du fumier ou de l'engrais chimique.

f) Camions transformés ou adaptés temporairement ou en permanence en vue du transport de plus de sept personnes (7). (Le péage comprend le passage du conducteur)	.60		.....	

(6) *Autobus* (Servant au transport de voyageurs):

Les droits de péage suivants sont perçus en fonction du nombre de places qu'offrent ces véhicules, indépendamment du nombre de voyageurs au moment de l'entrée ou de la traversée. Les billets se vendent en carnets de 100, aux

---

▲ Les billets par tranches de 50 pour les camions de 1 tonne sont acceptés à la place du paiement en espèces.

•Passage simple, sauf lorsque le taux pour les billets par tranches de 10, 50 ou 100 est mentionné.

taux spécifiés, et ils sont bons pour la traversée du pont dans l'un et l'autre sens:

Nombre maximum de places de l'autobus	*Prix par 100 billets*
16 voyageurs ou moins	80.00
21 voyageurs ou moins	90.00
25 voyageurs ou moins	95.00
29 voyageurs ou moins	100.00
31 voyageurs ou moins	102.00
33 voyageurs ou moins	105.00
37 voyageurs ou moins	110.00
41 voyageurs ou moins	115.00
45 voyageurs ou moins	120.00

Les billets par tranches de 100 sont bons pour un an.

(7) *Billets spéciaux de promenade du soir en automobile, aller et retour*

	PÉAGE Aller et retour $ c.
Le droit de péage aller et retour, pour le passage d'une automobile ordinaire à voyageurs, y compris le conducteur et les occupants	.40

Le droit de péage aller et retour s'applique aux automobiles à voyageurs, dont le nombre de places assises ne dépasse pas sept (7) et dont le nombre réel d'occupants n'excède pas le nombre de places normales.

Les billets délivrés à ce taux d'aller et retour sont bons comme il suit:

Aller: de 7 heures du soir à minuit, le jour de la délivrance.

Retour: jusqu'à 7 heures du matin, le lendemain du jour de la délivrance.

APPENDICE «B»

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Service du trafic-voyageurs

TARIF-VOYAGEURS SPÉCIAL, DE PORTÉE LOCALE

E. 23-6

(Annule le tarif E. 23-5)

INDEX 23

Estampillage par l'agent

Date de réception

RÈGLEMENT DE LA CIRCULATION ET DROITS DE PÉAGE SUR LE PONT VICTORIA

Règlement de la circulation

Circulation permise

1. Sous réserve des prescriptions relatives au poids et à la hauteur, ainsi que des autres restrictions ci-après établies, seuls pourront franchir le pont

a) les véhicules à moteur ayant au plus deux (2) essieux et six (6) pneus;

b) les remorques ou autres véhicules remorqués, ayant au plus deux (2) essieux et quatre (4) pneus;

c) les ensembles tracteur-remorque à l'égard desquels le conducteur possède une feuille de poids indiquant que le poids brut de l'ensemble n'excède pas treize tonnes et demie (27,000 livres), dont neuf (9) tonnes (18,000 livres) au plus portent sur un même essieu.

Circulation interdite

2. Il est interdit à tout véhicule à moteur, avec ou sans remorque, de franchir le pont,

a) s'il n'est pas muni de pneus;

b) s'il transporte de la dynamite ou un autre explosif brisant, soit une matière enflammée;

c) si son poids brut (charge comprise) excède treize tonnes et demie (13½) (27,000 livres); le conducteur de tout véhicule doit présenter un certificat de poids si le préposé du pont le lui demande;

d) si sa hauteur (charge comprise) excède douze (12) pieds;

e) si sa largeur (charge comprise) excède huit (8) pieds.

Vitesse maximum

3. Il est interdit de conduire un véhicule à moteur sur le pont à une vitesse dangereuse ou déraisonnable; la vitesse ne devra en aucun cas dépasser trente (30) milles à l'heure.

Restrictions de passage

4. *a*) Il est interdit à tout véhicule à moteur de doubler ou de dépasser un autobus en mouvement sur une des voies du pont.

b) Les autobus ou camions automobiles munis de plus de quatre (4) pneus ne doivent, en aucun cas, tenter de doubler sur le pont un autobus ou un camion du même genre en mouvement ou non.

c) Il est interdit aux véhicules à moteur ayant plus de quatre (4) pneus, sauf les autobus, d'emprunter entre 7 h. et 9 h. et demie du matin, les voies qui conduisent de Saint-Lambert à Montréal et, entre 4 h. de l'après-midi et 6 h. et demie du soir, d'emprunter celles qui conduisent de Montréal à Saint-Lambert.

Véhicules en panne

5. Tout véhicule à moteur en panne sur le pont sera immédiatement remorqué jusqu'à un lieu convenable, au delà de la sortie du pont. Si le service de remorquage peut être effectué par un véhicule de la Compagnie, il sera imposé une taxe de deux dollars ($2). S'il est effectué par un autre véhicule, les frais réels, fixés par le dépanneur, seront à la charge du propriétaire du véhicule en panne.

DROITS DE PÉAGE

Véhicules à moteur

1.	a) Véhicules à voyageurs: motocyclettes, voitures particulières, taxis ou station-wagons, chacun	$ .25
	b) Cinquante (50) passages	4.00
2.	Corbillards ou ambulances	.25
3.	Véhicules commerciaux de camionnage ou camions de ferme:	
	a) Deux (2) essieux et quatre pneus	.25
	b) Deux (2) essieux et six pneus d'au plus 10 pouces chacun	.50
	c) Deux (2) essieux et six pneus d'au plus 10 pouces chacun	1.00
	d) Ensembles tracteur-remorque à trois (3) essieux	1.50
4.	Camions de ferme:	
	a) Deux (2) essieux et quatre (4) pneus (billets par tranches de 50)	4.00
	b) Deux (2) essieux et six (6) pneus (billets par tranches de 50)	7.50

c) Les billets par tranches de 50 sont bons pour six mois à compter de la date d'achat. Ils sont acceptés seulement si le camion porte une plaque courante délivrée à «un véhicule de ferme», expression définie dans la loi sur les véhicules à moteur de la province de Québec et s'il ne transporte rien ou transporte uniquement des produits agricoles, du fumier ou des engrais chimiques.

5.	Autobus	1.00

Les propriétaires d'autobus exploitant un service à horaire régulier entre Montréal et les municipalités de la rive sud, via le pont Victoria, peuvent obtenir, sur demande par écrit adressée au National-Canadien, un taux réduit de passage simple, qui doit être deux fois le prix comptant du passage aller seulement d'un adulte entre Montréal et le point le plus éloigné du service en cause.

Véhicules à la remorque

6. Tirés par motocyclette, automobile ou camion:

a) Un (1) essieu et deux (2) pneus ..... .25

b) Deux (2) essieux et quatre (4) pneus ..... .50

Échange des billets

7. La Compagnie peut décider d'accepter, en totalité ou en partie, le prix du passage payé à l'égard du pont Jacques-Cartier, au conditions et suivant les modalités qu'elle déterminera.

APPLICABLE À PARTIR DU 26 FEVRIER 1959

J. T. WHITEFORD,
directeur général du
trafic-voyageurs,
MONTRÉAL (P.Q.)

Emis par:—
H. C. McLAREN
directeur du bureau de la
circulation et des billets,
MONTRÉAL (P.Q.)

(331.12-350-JC)

APPENDICE "C"

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

LISTE D'ANCIENNETÉ DES EMPLOYÉS—PERCEPTION DU PÉAGE—PONT VICTORIA,
du 1er janvier 1955 au 31 mars 1960

LÉGENDE:
A. Péagers
B. Examinateurs de véhicules
C. Surveillants

S.R.B.	Nom	Date d'entrée au service du Canadien-National	Date d'engagement au pont Victoria	Date de départ du pont	Motifs
A 133741	Redmond, J.	17 juin 1918	16 avril 1929	Encore au pont Victoria	
C 283690	Efford, G.W.	4 août 1920	11 juin 1926	31 août 1955	Mis à la retraite.
A 025290	Warren, D.J.	17 août 1925	17 août 1925	Encore au pont Victoria	
B-A 173973	Reddy, J.J.	21 août 1925	25 août 1925	Encore au pont Victoria	
A 189850	Laprairie, J.-B.-L.	16 juillet 1926	16 juillet 1926	Encore au pont Victoria	
A 187914	Milloy, T.G.	23 mars 1927	23 mars 1927	Encore au pont Victoria	
A 231420	Bénard, J.-P.	1er mai 1928	1er mai 1928	Encore au pont Victoria	
A 283844	Paquette, J.-P.	3 juin 1931	16 février 1951	Encore au pont Victoria	
C 301003	Bélanger, J.-D.-P.	1er février 1938	21 juillet 1955	Encore au pont Victoria	
C 301015	Braconnier, L.	1er février 1938	1er août 1955	Encore au pont Victoria	
C 301079	Giroux, A.	1er février 1938	22 juillet 1955	Encore au pont Victoria	
B 301106	Lamontagne, J.-D.-A.	1er février 1938	28 avril 1956	20 juillet 1959	Envoyé au transport routier.
A 301169	Vedrine, C.	1er février 1938	7 juin 1956	22 juillet 1959	Envoyé au transport routier.
A 300848	Trudeau, J.-A.	3 octobre 1938	21 juin 1955	Encore au pont Victoria	
C-A 303810	Mr. 1	29 septembre 1939	1er novembre 1955	3 septembre 1959	A démissionné pendant qu'il faisait l'objet d'une enquête pour manutention fautive des droits de péage.
A 303918	Bradbury, C.	2 octobre 1939	9 juin 1956	6 janvier 1959	Envoyé au transport routier.
A 309350	McRae, A.G.	16 août 1941	19 mai 1947	Encore au pont Victoria	
B 348402	Dery, A.	10 octobre 1941	16 avril 1956	Encore au pont Victoria	
A 354199	Gravel, J.G.	25 novembre 1941	1er juin 1956	26 novembre 1959	Affecté aux magasins.
B 348825	Beauregard, P.	1er décembre 1941	3 novembre 1958	2 février 1959	Affecté au service de transport des marchandises.
A 353736	Beauregard, J.W.	19 mai 1942	18 mai 1946	Encore au pont Victoria	
A 398943	Dicaire, R.-J.	14 mai 1953	13 février 1945	7 octobre 1959	A démissionné (raison de santé).
A 144779	Vanluven, G.F.	11 juillet 1945	11 juillet 1945	13 octobre 1955	Décédé.
A 442696	Burns, R.	30 mai 1946	28 juin 1950	Encore au pont Victoria	
A 434890	Foster, F.C.	14 août 1946	21 octobre 1952	Encore au pont Victoria	
A 441058	Orr, J.	22 avril 1947	16 mai 1955	10 novembre 1955	A démissionné.
A 449907	Mr. 2	12 décembre 1947	7 mai 1951	17 février 1960	Congédié pour avoir sciemment enfreint des instructions concernant la perception du péage.
C 310334	Christie, D.L.	31 juillet 1950	6 août 1959	Encore au pont Victoria	
A 468882	Noel, J.-G.	10 août 1950	14 juin 1954	Encore au pont Victoria	
A 176183	McQuillan, H.P.	12 avril 1951	12 avril 1951	Encore au pont Victoria	
A 442386	Murphy, T.P.	14 mai 1951	14 mai 1951	18 août 1959	A démissionné pendant qu'il faisait l'objet d'une enquête pour ébriété en cours de service.
A 478864	Roy, R.-L.	12 juillet 1951	6 mars 1957	22 décembre 1958	Affecté au service du chef du transport.
A 487705	Mr. 3	29 avril 1952	20 avril 1953	7 février 1957	Renvoyé pour manutention fautive des droits de péage.
C-A 493207	Mr. 4	21 octobre 1952	21 octobre 1952	21 août 1959	A démissionné pendant qu'il faisait l'objet d'une enquête pour manutention fautive des droits de péage.
A 395835	Hillman, J.G.	2 novembre 1952	8 août 1955	Encore au pont Victoria	
B 426021	Lorrain, A.-E.	5 novembre 1952	16 avril 1956	10 décembre 1959	Envoyé au transport routier.
B 486568	Elieff, J.S.	25 janvier 1957	15 avril 1959	29 juillet 1959	Envoyé au transport routier (relève de vacances).
B 723456	Beaucage, R.	6 mai 1957	22 juin 1957	25 septembre 1957	Envoyé au transport routier (relève de vacances).
B 714043	Thibault, J.-T.	30 juillet 1957	21 juin 1958	25 août 1958	Envoyé au transport routier (relève de vacances).
C 730760	DeDieu, E.-A.	24 avril 1959	6 août 1959	Encore au pont Victoria	

APPENDICE «D»

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

PONT VICTORIA

RÉSUMÉ DES VÉRIFICATIONS EFFECTUÉES PAR LE SERVICE DES ENQUÊTES, RELATIVEMENT AUX PÉAGERS, POUR UNE PÉRIODE DE 25 ANNÉES, DE 1934 à 1959 INCLUSIVEMENT

Année	Nombre de péagers ayant fait l'objet de vérifications	Nombre de vérifications	Irrégularités signalées	Mesures prises
1934	12	33	néant	
1935	6	8	néant	
1936	9	16	néant	
1937	3	4	néant	
1938	17	43	17	Par suite de vérifications effectuées en mars, 9 péagers ont été avertis; cet avertissement a été donné sous la forme d'une lettre circulaire émise aux péagers en avril, les prévenant de ce qu'on attendait d'eux quant aux carnets de 50 passages; aucun coupon détaché ne devait être accepté et les péagers devaient s'assurer que le livret n'était pas échu. Les péagers ont été également prévenus que ce détail serait vérifié de nouveau. Par suite de nouvelles vérifications en octobre, 8 péagers ont été réprimandés et on a pris acte de transgressions de la lettre circulaire et d'avertissement transmise en avril.
1939	12	24	néant	
1940	7	9	néant	
1941	13	40	néant	
1942	11	29	13	Par suite des vérifications effectuées en mars, 8 péagers ont été avertis et on a pris acte des infractions aux directives touchant la manutention des billets, infractions consistant à accepter des coupons détachés, dans 11 cas, et défaut de percevoir des droits à l'égard d'un ou de plusieurs voyageurs, dans 2 cas.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

PONT VICTORIA

RÉSUMÉ DES VÉRIFICATIONS EFFECTUÉES PAR LE SERVICE DES ENQUÊTES, RELATIVEMENT AUX PÉAGERS, POUR UNE PÉRIODE DE 25 ANNÉES, DE 1934 à 1959 INCLUSIVEMENT (suite)

Année	Nombre de péagers ayant fait l'objet de vérifications	Nombre de vérifications	Irrégularités signalées	Mesures prises
1943	2	2	néant	
1944	2	2	néant	
1945	10	28	néant	
1946	11	38	34	Par suite des vérifications effectuées en février et en mars, 18 irrégularités ont été signalées, qui consistaient en ce que des péagers acceptaient des coupons détachés et ne demandaient pas à voir le carnet. Des instructions ont alors été émises à tous les péagers, les prévenant que toute infraction ultérieure entraînerait des mesures disciplinaires. Par suite de nouvelles vérifications en avril, 16 irrégularités ont été signalées, 9 péagers étant en cause; 8 d'entre eux ont eu des mauvaises notes pour infractions des directives, c'est-à-dire pour avoir accepté des coupons détachés et avoir omis d'examiner les livrets au point de vue de la date. L'autre péager en cause avait été hospitalisé entretemps et l'on ne s'attendait pas qu'il revienne avant quelques mois.
1947	1	1	néant	
1948	4	4	néant	
1949	5	14	néant	
1950	4	4	néant	
1951				
1952	18	86	44	Par suite de vérifications effectuées en septembre, 2 péagers ont été congédiés: 1 pour avoir commis 4 irrégularités et ne pas avoir rempli correctement ses fonctions, ce qui avait entraîné une perte de revenu, pour avoir accepté des billets périmés et omis de délivrer des reçus à l'égard des péages au

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

PONT VICTORIA

RÉSUMÉ DES VÉRIFICATIONS EFFECTUÉES PAR LE SERVICE DES ENQUÊTES, RELATIVEMENT AUX PÉAGERS, POUR UNE PÉRIODE DE 25 ANNÉES, DE 1934 à 1959 INCLUSIVEMENT (suite)

Année	Nombre de péagers ayant fait l'objet de vérifications	Nombre de vérifications	signalées Irrégularités	Mesures prises
				comptant. L'autre, pour 7 irrégularités et pour ne pas avoir protégé les recettes de la Compagnie, pour avoir accepté des coupons détachés et avoir omis de demander le péage des voyageurs supplémentaires et de délivrer des reçus pour les péages en espèces. 33 autres irrégularités ont été signalées, mettant en cause 12 péagers qui avaient négligé de protéger convenablement les recettes de la Compagnie; qui avaient accepté des coupons détachés; qui n'avaient pas perçu des droits suffisants et qui avaient omis d'émettre des reçus pour péages au comptant. Ces péagers ont été réprimandés et mis en garde.
1953	18	42	24	Par suite des vérifications effectuées en mars, 19 irrégularités ont été signalées, mettant en cause 6 péagers qui ont reçu de mauvaises notes pour avoir omis de protéger convenablement des recettes de la Compagnie, c'est-à-dire pour avoir accepté des coupons détachés et ne pas avoir exigé la production du livret et pour avoir omis d'exiger des droits à l'égard d'un ou de plusieurs voyageurs. 5 irrégularités signalées, mettant en cause 4 péagers qui ont été prévenus de leur négligence à s'acquitter convenablement à leurs fonctions, c'est-à-dire avoir accepté des billets détachés et avoir fumé pendant leur service.
1954	11	56	13	Par suite de vérifications faites en septembre, 1 péager a été renvoyé pour avoir commis 8 irrégularités dans la manutention des droits de péage au comptant. Les 5 autres irrégularités

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

PONT VICTORIA

RÉSUMÉ DES VÉRIFICATIONS EFFECTUÉES PAR LE SERVICE DES ENQUÊTES, RELATIVEMENT AUX PÉAGERS, POUR UNE PÉRIODE DE 25 ANNÉES, DE 1934 à 1959 INCLUSIVENT (fin)

Année	Nombre de péagers ayant fait l'objet de vérifications	Nombre de vérifications	Irrégularités signalées	Mesures prises
				avaient été commises par 3 autres péagers; elles étaient de nature secondaire.
1955				
1956	2	2	néant	
1957	19	88	33	
				Par suite des vérifications effectuées en janvier, 1 péager a été renvoyé pour avoir négligé de protéger convenablement les recettes de la Compagnie, ce qui comportait 8 irrégularités, soit 6 cas où il n'avait pas été délivré de reçus et 2 cas où il n'avait pas exigé des droits de péage à l'égard de voyageurs supplémentaires.
				25 autres irrégularités signalées: 16 cas mettant en cause 10 péagers qui avaient omis d'émettre des reçus; 9 cas concernant 5 péagers qui n'avaient pas exigé de droits de péage pour les autres voyageurs. Ces irrégularités n'ont pas été signalées au service du transport routier à ce moment; leur examen a été différé et effectivement entrepris en 1958.
1958	18	61	néant	
1959	9	40	néant	
	2	27	27	
				Par suite des vérifications effectuées en juillet, (travail de notre personnel de la région de Montréal, **non** du service spécial), 2 surveillants ont donné leur démission pendant qu'ils faisaient l'objet d'une enquête pour détournement des revenus du pont dans 27 cas.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

CANADA
JUIN 27 1960
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. GORDON K. FRASER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 15

Perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal (Québec)

SÉANCE DU JEUDI 10 MAI 1960

TÉMOINS:

MM. A. G. Murphy, Montréal (Québec); B. J. Roberts, Ottawa (Ont.); Alfred Poole, Beaconsfield (Québec) et G. Beaudet, directeur du port de Montréal.

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960

COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser

Vice-président: M. W. Marvin Howe,

et MM.

Allmark
Asselin
Badanai
Baldwin
Bell *(Saint-Jean-Albert)*
Bourbonnais
Bourget
Bourque
Brassard *(Chicoutimi)*
Brassard *(Lapointe)*
Browne *(Vancouver-Kingsway)*
Bruchési,
Cadieu
Campbell *(Stormont)*
Campeau
Chevrier
Chown
Creaghan
Crouse
Denis
Deschatelets
Drysdale
Dumas
Fisher
Garland
Grills
Herridge
Horner *(Acadia)*
Horner *(Jasper-Edson)*,
Johnson
Keays
Kennedy
Lessard
MacInnis
MacLean *(Winnipeg-Nord-Centre)*,
Martin *(Essex-Est)*
Martini
Michaud
McBain
McDonald *(Hamilton-Sud)*
McGregor
McPhillips
Monteith *(Verdun)*
Pascoe
Payne
Phillips
Pigeon
Pratt
Rapp
Rogers
Rynard
Smith *(Calgary-Sud)*
Smith *(Lincoln)*
Smith *(Simcoe-Nord)*
Thompson
Tucker
Valade
Wratten—60.

Secrétaire du Comité:
Eric H. Jones

PROCÈS-VERBAUX

MARDI 10 mai 1960

(26)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 heures et demie du matin, sous la présidence de M. Gordon K. Fraser.

Présents: MM. Allmark, Badani, Baldwin, Bell *(Saint-Jean-Albert)*, Bourbonnais, Browne *(Vancouver-Kingsway)*, Crouse, Denis, Deschatelets, Drysdale, Fisher, Fraser, Howe, Johnson, Lessard, Martin *(Essex-Est)*, Martini, McGregor, McPhillips, Monteith *(Verdun)*, Pascoe, Pigeon, Rogers, Smith *(Calgary-Sud)*, Smith *(Simcoe-Nord)*, Tucker et Wratten—27

Aussi présents: MM. A. G. Murphy, ancien directeur du port de Montréal; B. J. Roberts, ancien président du Conseil des ports nationaux; Alfred Poole, ancien surveillant des péagers du pont Jacques-Cartier. *Du Conseil des ports nationaux:* MM. Maurice Archer, président; G. Baudet, directeur du port de Montréal, et J. F. Finlay, conseiller juridique; Walter Smith, d'Ottawa, représentant exécutif des chemins de fer Nationaux du Canada, et P.-M. Ollivier, légiste de la Chambre.

Le Comité reprend l'étude de la perception des droits de passage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria, à Montréal (Québec).

Le président fait savoir qu'il vient de recevoir de M. Walter Smith six documents au sujet des recettes du pont Victoria. Il dépose ces documents et des exemplaires en sont distribués aux membres du Comité.

Sur la proposition de M. McPhillips, appuyé par M. Drysdale,

Il est décidé—Que les documents se rapportant aux recettes du pont Victoria soient ajoutés en appendice aux procès-verbaux de la prochaine réunion qui doit avoir lieu le jeudi 12 mai 1960.

Le président donne lecture des vœux formulés par le sous-comité du programme et de la procédure à sa réunion du 9 mai:

a) Que les témoins soient entendus aujourd'hui dans l'ordre suivant: M. Murphy, M. Roberts et, enfin, M. Poole.

Le Comité accepte cette recommandation.

b) Sur division que les noms des quatre péagers du pont Victoria qui ont été congédiés ne soient pas produits.

Après débat, M. Denis, appuyé par M. Martin *(Essex-Est)*, propose:

Que les noms des quatre péagers du pont Victoria qui ont été congédiés soient révélés, comme l'ont été ceux des péagers du pont Jacques-Cartier. La proposition, mise aux voix, est rejetée par 12 voix contre 6.

c) Que, s'ils sont disponibles, les témoins suivants soient entendus à la réunion du mardi 17 mai: MM. Howe, Michaud, Chevrier, Marler et Hees.

Le comité accepte cette proposition et charge le secrétaire du Comité de s'assurer si ces personnes seront disponibles et de leur demander d'être présents à la réunion du 17 mai.

d) Que, s'il peut être disponible, M. R. K. Smith soit invité à témoigner à la séance du jeudi 19 mai ainsi qu'un autre des témoins proposés que le président pourra choisir.

Le Comité accepte cette proposition et charge le secrétaire de s'assurer si ces personnes seront disponibles et de s'entendre avec elles pour qu'elles assistent à la réunion.

L'interprète, Mlle Paulette Cyr, est toujours assermentée.

M. Murphy est appelé et prête serment. Il fait une courte déclaration, on l'interroge, puis il se retire.

Pendant que l'on interroge M. Murphy, M. Beaudet est rappelé; il est toujours assermenté. On lui pose rapidement quelques questions et il se retire.

M. Pigeon propose, appuyé par M. Johnson,

Que les noms des balayeurs qui ont été employés sur le pont Jacques-Cartier de 1952 jusqu'à ce jour soient produits.

Après débat, la proposition est rejetée par 8 voix contre 7.

Les questions posées et les réponses données en français au cours de la séance sont traduites en anglais par l'interprète et un sténographe de langue française les prend en note.

A 12 h. 12, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau cet après-midi lorsqu'on en sera à l'ordre du jour à la Chambre.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 10 mai 1960

(27)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 3 h. et 20 minutes de l'après-midi, sous la présidence de M. Gordon K. Fraser, et reprend l'étude de la perception des droits de passage sur le pont Jacques-Cartier, de Montréal.

Présents: MM. Allmark, Bourbonnais, Bourget, Bourque, Browne *(Vancouver-Kingsway)*, Bruchési, Denis, Drysdale, Fisher, Fraser, Howe, Lessard, MacLean *(Winnipeg-Nord-Centre)*, Martini, McBain, McPhillips, Monteith *(Verdun)*, Pascoe, Payne, Phillips, Rapp, Smith *(Calgary-Sud)*, Smith *(Lincoln)*, Tucker et Wratten—25.

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance du matin, sauf M. Murphy.

L'interprète, Mlle Paulette Cyr, est toujours assermentée.

M. Roberts est appelé et prête serment. On l'interroge et il se retire.

Pendant l'interrogatoire de M. Roberts, M. Beaudet est appelé de nouveau; il est encore sous serment. On lui pose rapidement quelques questions et il se retire.

M. Poole est appelé et prête serment. Le président lit une lettre en date du 10 avril 1960 qu'il a reçue de M. Poole. M. Poole est interrogé et se retire.

Les questions posées et les réponses faites en français au cours de la réunion sont traduites en anglais par l'interprète et prises en note par le sténographe de langue française.

A 5 h. et 55 minutes, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 9 heures et demie du matin le jeudi 12 mai 1960.

Le secrétaire du Comité
Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

MARDI 10 mai 1960

9 heures et demie du matin

Le PRÉSIDENT: Nous sommes en nombre, messieurs.

Avant d'appeler les témoins, je dois vous dire que j'ai ici une lettre de M. Côté, l'avocat général adjoint des chemins de fer Nationaux du Canada, au sujet d'une demande de renseignements qu'on lui a faite par rapport aux recettes du pont Victoria.

Cette lettre m'est adressée personnellement en tant que président du Comité. Voici son contenu:

Montréal 1, le 9 mai 1960

Gordon K. Fraser
Président du
Comité permanent des chemins de fer
canaux et lignes télégraphiques
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)

Monsieur,

Objet: Enquête sur la perception du péage du pont Victoria de Montréal.

Vous trouverez ci-joint soixante exemplaires de chacun des documents suivants relatifs aux recettes et dépenses du pont en question:

1. État des recettes et dépenses, de 1900 à 1959 inclusivement;
2. Revenus provenant des droits de péage, de 1900 à 1959 inclusivement;
3. État des dépenses relatives à la voie, de 1900 à 1959 inclusivement;
4. État des recettes et dépenses, 1955 à 1959 inclusivement;
5. État des dépenses d'établissement, 1859 à 1959 inclusivement;
6. Graphique des revenus provenant du péage, de janvier 1951 à mars 1960 inclusivement.

Ces documents ont été rassemblés en liasses afin d'en faciliter la distribution aux membres de votre Comité pendant la réunion de demain, et je présume qu'ils seront versés au dossier lorsque nous comparaîtrons devant votre Comité le jeudi 12 mai.

Veuillez agréer, monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués,

Le chef adjoint du contentieux,
(signature) Lionel Côté.

Pièces jointes

J'ai ces documents, et si vous êtes d'accord, nous allons les ajouter en appendice aux procès-verbaux d'aujourd'hui.

M. DRYSDALE: Est-ce qu'on pourrait commencer par nous distribuer ces documents, monsieur le président. D'après les quelques renseignements que vous venez de nous donner, il est assez difficile de savoir si tout est là. Il vaudrait peut-être mieux (évidemment, je ne sais pas ce que les autres membres en pensent) les inclure au procès-verbal de la réunion de jeudi, quand M. Côté et M. Henderson seront appelés de nouveau. De cette façon, toutes les preuves seront réunies au même endroit.

Le PRÉSIDENT: Si vous préférez qu'ils soient ajoutés au procès-verbal de la réunion de jeudi, ce sera facile. Cela vaudrait peut-être mieux, d'ailleurs, car, comme vous dites, tous ces renseignements seront ainsi réunis à l'endroit où il est question du pont Victoria.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: J'ai une simple remarque à faire au sujet de notre façon de procéder, monsieur le président.

Il est maintenant presque 10 heures moins quart et il nous a fallu attendre tout ce temps avant d'être en nombre. Ce n'est pas la première fois que cela arrive.

Ceux de nous qui font partie de l'opposition libérale...

M. DRYSDALE: Un seul député.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: ...qui cherchons à accomplir notre tâche le mieux possible, bien que tant de comités se réunissent pendant que la Chambre siège, trouvons qu'il est très difficile de le faire dans ces conditions.

Comme les conservateurs sont en majorité au Comité, au moins quelques-uns d'entre eux devraient pouvoir être ici à l'heure et je vous prierai de leur demander d'y veiller. Ce n'est pas juste que nous, qui sommes ici à l'heure, aient à supporter un tel manque de ponctualité de la part des députés ministériels.

Vous allez sans doute dire que je soulève de nouveau des obstacles, mais ce n'est pas la question. M. Fisher a dit au Parlement que certains d'entre nous négligeaient leurs responsabilités. Or, je dois aujourd'hui assister aux réunions de quatre comités et j'ai aussi mon travail à faire à la Chambre; par conséquent, j'estime que, si je dois m'acquitter de mes fonctions, les autres membres devraient être ici à l'heure.

Le PRÉSIDENT: Si vous vous souvenez, monsieur Martin, lorsqu'un autre parti formait l'opposition, c'était la même chose et les conservateurs restaient là à attendre que les membres du parti au pouvoir arrivent.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Je me permets de vous rappeler, monsieur le président, qu'en ce moment, les libéraux sont un peu moins nombreux que les conservateurs ne l'étaient à cette époque.

Une VOIX: Ce n'est pas notre faute.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Mais telle est la situation en ce moment.

M. PIGEON: C'est le peuple qui en a décidé.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Et voilà encore le rouleau compresseur!

M. WRATTEN: Jeudi après-midi, nous avons attendu trois quarts d'heure pour commencer parce que nous n'avions pas le quorum.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous n'en sommes pas à des discussions de ce genre en ce moment.

Monsieur Drysdale, en ce qui concerne ces documents sur les recettes qu'on vient de produire, est-ce que tous ceux que nous avions demandés sont là?

M. DRYSDALE: Ce n'est pas moi qui les ai demandés, mais je suppose qu'ils sont tous là.

Le PRÉSIDENT: Mais c'est vous qui en avez parlé et par conséquent je me suis demandé s'ils étaient en ordre.

Est-ce qu'il vous conviendrait que ces documents soient compris dans le procès-verbal de la réunion de jeudi?

M. MCPHILLIPS: Je le propose.

M. DRYSDALE: J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Est-ce qu'il y en a qui s'y opposent? Sinon, les documents seront imprimés en appendice aux délibérations de jeudi.

Messieurs, vu qu'il y a un dîner parlementaire, ce soir, le personnel préposé au ménage doit préparer la pièce en conséquence et nous serons, cet après-midi, dans la pièce 112-N, au lieu de celle-ci. Nous avons fait les arrangements nécessaires, ce matin.

Le sous-comité s'est réuni hier, à quatre heures, et il est convenu de recommander que la succession des témoins du mardi 10 mai se fasse de la façon suivante: M. Murphy, M. Roberts et M. Poole. J'espère que cette manière d'appeler les témoins vous convient.

(Assentiment.)

Quant à la question de donner le nom des quatre employés du pont Jacques-Cartier qui ont été renvoyés, le sous-comité, après un débat, à la pluralité des voix, a recommandé que les noms en question soient produits.

M. DENIS: Monsieur le président, j'aimerais, à cette heure, faire une remarque.

Comme vous le savez, j'ai assisté à la réunion du comité de direction. J'ai voté contre cette décision, parce que je prétendais qu'il n'était pas juste que les noms des péagers du pont Jacques-Cartier fussent mentionnés, alors que ceux du pont Victoria ne l'étaient pas. Je ne crois pas que ce soit juste. Tout d'abord, cette enquête a été exigée (comme l'a dit mon excellent ami le député d'Essex-Est) par le parti conservateur, afin que tous les faits fussent connus, au complet. Nous voulons connaître tous les faits, les noms des péagers du pont Victoria tout autant que ceux du pont Jacques-Cartier. Nous ne pouvons pas savoir les faits concernant le pont Victoria, si, au lieu des noms, nous avons des numéros. Nous ne connaissons rien des numéros. Nous ne pouvons obtenir de renseignements nulle part et nous ne pouvons pas connaître la source de ces renseignements.

Au fait, ce monsieur n° 1 peut avoir un casier judiciaire ou bien être communiste, nous ne savons pas. Il en est de même du n° 3.

Il y a la question de savoir si les autorités du National Canadien ont pris les précautions voulues avant d'engager ces péagers. Trois de ces quatre employés peuvent être Pigeon, Denis et Fisher. Je suppose que ces noms sont tout aussi importants que les autres. Bien que j'admette avec vous que cette façon d'agir puisse nuire, comme l'ont dit quelques membres du Comité, à ceux qui occupent maintenant les nouveaux emplois, nous savons tous que nous n'avons pas accordé la même protection aux péagers du pont Jacques-Cartier. Je pense que,

si vraiment il ne s'agit pas de bonnes gens, il est du devoir du Comité de les nommer et d'avertir ceux qui les ont embauchés qu'ils ont un dossier judiciaire. Si le National-Canadien n'a pas eu ces dossiers en rapport avec les nouveaux employés, peut-être les autorités n'ont-elles pas livré les dossiers de ces personnes, et pendant que nous jetons le blâme sur les autorités du National-Canadien, nous pourrions, en même temps, jeter le blâme sur les autorités du pont Jacques-Cartier, dans notre rapport.

Je répète, monsieur le président, qu'en toute justice nous devrions agir, pour ce qui est des noms des péagers du pont Victoria, de la même façon que pour les péagers du pont Jacques-Cartier.

Si vous me le permettez, je propose, monsieur le président, que les noms des péagers du pont Victoria soient fournis, tout comme ceux des péagers du pont Jacques-Cartier, afin que notre enquête soit plus complète et pour être juste envers tout le monde. Comme nous l'avons toujours dit entre nous, nous n'avons rien à cacher. Je ne sais pas pourquoi la plupart des membres de notre Comité, qui ont demandé cette enquête, auraient quelque chose à cacher. C'est la première fois de ma vie que j'entends parler de désigner des personnes par des numéros au lieu de leur propre nom.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un appuie-t-il votre motion, monsieur Denis?

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Je vais l'appuyer.

Le PRÉSIDENT: Comme vous le savez, il a été établi hier au sous-comité que l'un de ces hommes avait vingt années de service au National-Canadien, un autre treize, un autre cinq. Il n'y en a qu'un qui a passé tout ce temps au pont Victoria, soit sept années à travailler sur le pont. Les autres avaient fait du service au National-Canadien, avant de commencer à travailler sur le pont.

Quelqu'un a-t-il quelque chose à dire au sujet de la motion?

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je voudrais parler brièvement, peut-être uniquement pour corriger un malentendu.

Je pense que l'intention du Comité de direction, dans les circonstances présentes, n'est pas celle que prétend M. Denis. Le Comité n'a pas eu le désir de cacher le nom des péagers; mais j'ai l'impression (parlant pour moi-même, j'ignore si les autres membres du Comité seront de mon avis) qu'il est possible que nous ayons fait une erreur en mentionnant les noms des péagers du pont Jacques-Cartier. Je pense, pour prendre la défense du Comité, que la chose a été faite parce que nous avons eu tellement de documents, au début, et que nous n'avons pas eu le temps voulu pour bien nous rendre compte des documents qui nous étaient soumis.

Je prétends que, si nous avons fait une erreur en donnant les noms des péagers du pont Jacques-Cartier, ce n'est pas une raison pour que nous répétions l'erreur dans le cas du pont Victoria.

Je pense que la raison pour laquelle nous, à titre de comité de direction, avons recommandé de ne pas produire les noms, c'est qu'il ne nous a pas paru évident que l'on avait particulièrement besoin de ces noms ou qu'il fallait les avoir pour la discussion. Quoiqu'il en soit, si, comme le prétend M. Denis, il existe quelque pertinence, moi, pour ma part, je crois que je peux appuyer la motion, mais je le fais d'après sa déclaration et sur sa responsabilité et avec l'impression qu'il y a quelque justification pour la publication de ces noms et non dans l'intention de cacher quelque chose. Je crois que, s'il ne s'agit que de curiosité, le Comité rend un mauvais service, en ce qui concerne les péagers.

M. WRATTEN: Comme vous le savez, monsieur le président, j'ai remplacé quelqu'un, hier, au comité de direction et voici ce que j'aimerais dire:

Ces hommes sont depuis longtemps au service du National-Canadien et depuis bien des années dans le cas de quelques-uns d'entre eux. Bien qu'on puisse les soupçonner d'irrégularités, ils ont probablement obtenu un emploi ailleurs. Je ne voudrais pas leur faire tort dans leur nouvelle position. Je pense qu'ils ont mérité qu'on leur donne une chance.

Quand à avoir quelque chose à cacher, cette affirmation est sotte. Nous n'avons rien à cacher. Nous ne les avons pas nommés. Quoi qu'il en soit, ils travaillent et ils ont la chance de se réhabiliter. Je pense que nous devrions les laisser en paix.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un d'autre veut-il parler? Sinon, je vais mettre la motion aux voix. Ceux qui appuient la motion de M. Denis, soit que les noms soient produits, voudront l'indiquer.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Six

Le PRÉSIDENT: Ceux qui s'y opposent?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Douze.

Le PRÉSIDENT: Je déclare la motion rejetée.

Le sous-comité est convenu que ceux dont les noms suivent soient les témoins à la séance du mardi 17 mai: MM. Howe, Michaud, Chevrier, Marler et Hees, pourvu qu'ils soient disponibles.

Tous sont-ils acceptés.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Sont-ils tous convoqués pour le même jour?

Le PRÉSIDENT: Pour le même jour.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Est-il possible que tous ces gens témoignent en même temps?

Le PRÉSIDENT: Pourvu qu'ils soient disponibles. Il se peut que quelques-uns ne puissent venir ce jour-là.

M. JOHNSON: Peut-être M. Martin pourrait-il remplacer M. Chevrier, s'il ne parle pas toute la journée.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Quand tous ces témoins arriveront, nous aurons une brillante assemblée comme on n'en aura pas vu bien souvent.

Le PRÉSIDENT: Cela est-il agréable à tous, messieurs? Quelques-uns s'y opposent-ils? Nous allons donc prier le secrétaire du Comité de se mettre en communication avec ces anciens ministres et aussi M. Hees.

Le sous-comité est convenu de recommander que ceux dont les noms suivent soient les témoins à la séance du jeudi 19 mai, soit M. R. K. Smith, s'il est disponible, ainsi qu'un autre nom sur notre liste des témoins proposés. Est-ce adopté? Quelqu'un s'y oppose-t-il?

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Merci, messieurs.

Notre premier témoin, ce matin, est M. A. G. Murphy, ancien directeur du port de Montréal.

M. Murphy est maintenant ingénieur en chef à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Monsieur Murphy, je vais prier le secrétaire de vous faire prêter serment, si vous le voulez bien?

M. A. G. MURPHY *(ancien directeur du port de Montréal)*: Oui.

M. A. G. MURPHY, assermenté.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, d'abord. C'est lui qui a voulu faire venir M. Murphy.

M. FISHER: Quand avez-vous assumé les fonctions de directeur du port et quand les avez-vous quittées?

M. MURPHY: J'ai commencé le 1er avril 1947, et j'ai terminé mon travail le 31 juillet 1954.

M. FISHER: Avant d'occuper le poste, étiez-vous à l'emploi du Conseil des ports nationaux.

M. MURPHY: Oui, depuis le début.

M. FISHER: Vous étiez à l'emploi du Conseil des ports nationaux depuis ses débuts?

M. MURPHY: Oui.

M. FISHER: Par conséquent, dans une certaine mesure, le pont Jacques-Cartier vous est familier depuis son inauguration?

M. MURPHY: Je dirais que non. Mes fonctions au Conseil des ports nationaux, avant le moment ou j'ai assumé la direction du port de Montréal, ne concernaient pas du tout le pont Jacques-Cartier, sauf au point de vue du génie, quant à l'entretien.

M. FISHER: Je pense que vous êtes ingénieur?

M. MURPHY: Oui.

M. FISHER: Avez-vous eu l'occasion de prendre connaissance des délibérations de notre Comité?

M. MURPHY: J'ai lu quelques comptes rendus.

M. FISHER: Auriez-vous par hasard préparé un mémoire pour exposer en quoi consistaient vos fonctions au port?

M. MURPHY: J'ai un bref exposé se rapportant à l'administration du port, pendant la période où j'ai été directeur.

M. FISHER: Pourriez-vous nous en faire part maintenant de façon officielle, après quoi nous poursuivrons l'interrogatoire? Je pense que ce serait utile.

M. MURPHY: Pour une entreprise aussi compliquée que celle du port de Montréal, il fallait déléguer les pouvoirs administratifs à des fonctionnaires supérieurs. Pendant le temps où j'ai été directeur, l'administration générale de la perception des péages et l'application du règlement s'y rattachant ont été la responsabilité de feu M. P. G. Brown, secrétaire du port, jusqu'en 1952, alors qu'il est tombé malade, et de M. E. Beaudet, directeur adjoint du port. Le surveillant des péagers, dans le temps, M. A. Poole, adressait ses rapports et ses demandes de directives au directeur du port qui prenait les décisions; mais

d'après la manière de procéder, les rapports étaient d'abord soumis au secrétaire du port ou, alternativement, au directeur adjoint du port, pour revision et recommandations. Le surveillant des péagers discutait d'ordinaire ses problèmes avec le secrétaire du port ou le directeur adjoint, mais aussi avec moi, à certains moments.

Monsieur le président, sans laisser entendre que j'essaie de me soustraire à mes responsabilités, puis-je ajouter qu'il est à remarquer que, n'ayant pas été mêlé activement au pont Jacques-Cartier, pendant presque six années, il va de soi que ma mémoire des détails est limitée. Toutefois, pour la plupart des détails, c'est une affaire d'archives.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé votre mémoire?

M. MURPHY: Oui.

M. FISHER: Monsieur Murphy, n'importe quand, alors que vous aviez la responsabilité du pont, à titre de directeur du port (et votre responsabilité était fort étendue), avez-vous parlé de l'administration du pont même avec vos supérieurs du Conseil des ports nationaux ou avez-vous demandé que la question fût portée plus haut, jusqu'au ministre, relativement à des doutes que vous pouviez avoir quant à l'efficacité des rouages administratifs du pont.

M. MURPHY: Il y a eu, à l'occasion, certains entretiens avec le Conseil des ports. Naturellement, chaque fois qu'il était question de punir un employé, l'affaire était soumise au Conseil des ports nationaux, spécialement s'il était question d'un renvoi, car le Conseil devait nécessairement donner son approbation. Je ne me souviens d'aucune circonstance où il a été question de s'adresser à un niveau plus élevé que le Conseil même.

M. FISHER: Il est un point que je veux soulever. Quand vous avez assumé la responsabilité du port, ce qui entraînait l'ultime responsabilité de l'organisation du pont Jacques-Cartier, avez-vous étudié attentivement la façon dont le pont était administré, afin de vous assurer si tout était satisfaisant?

M. MURPHY: Naturellement, c'était une question d'intérêt. Tous les autres aspects du fonctionnement du port, ainsi que les façons de procéder, ont été discutées avec M. Brown et M. Beaudet.

M. FISHER: A n'importe quel moment, alors que vous aviez l'autorité, avez-vous fait des recommandations à vos supérieurs en vue de changer l'organisation au pont Jacques-Cartier?

M. MURPHY: Je ne me souviens pas d'en avoir fait.

M. FISHER: Vous ne vous rappelez pas avoir fait des propositions. A quelque moment que ce soit, y a-t-il eu, dans votre bureau, entre vos subalternes faisant partie de l'organisation du port de Montral, des discussions ou des doutes quant à l'efficacité de l'administration du pont?

M. MURPHY: A la suite des vérifications quotidiennes qui ont été faites pour chaque péager, chaque équipe, et pour les recettes comparées avec la vente des billets, à l'occasion, il est apparu que les employés n'observaient pas le règlement. Nous avons tenté de redresser les choses et avons appliqué de temps à autre des mesures disciplinaires. On a fait des enquêtes concernant les méthodes de perception des péages qui pouvaient à ce moment-là être différentes de la nôtre. On en a discuté, comme on a étudié les moyens à prendre pour surveiller les péagers, de temps à autre. On a eu recours aux vérifications surprise. Il s'agissait d'interrompre le travail des péagers et de confronter l'argent perçu avec les billets vendus.

Je ne suis pas certain d'avoir ainsi répondu à la question.

M. FISHER: Fort bien. Ces vérifications ont-elles servi à faire surgir en vous l'idée qu'il était nécessaire de faire des changements importants au pont? Avez-vous parfois songé, à la suite de ces vérifications, à des changements importants dans l'administration du pont?

M. MURPHY: Il y avait le constant désir de redresser la situation. Mais, pour autant que je me souvienne, à ce moment-là, nous ne pouvions pas décider d'un moyen qui fût préférable à celui que nous avions.

M. FISHER: Vous ne pouviez décider d'un meilleur mode de perception, mais vous songiez à la possibilité d'un meilleur mode. Disons-le, vous étiez à la recherche d'un meilleur mode.

M. MURPHY: Parfaitement.

M. FISHER: Avez-vous déjà reçu ordre du Conseil des ports nationaux, des autorités ou même du ministre des transports de considérer de très près l'administration du pont.

M. MURPHY: Je me rappelle une enquête émanant du Conseil des ports nationaux et visant à l'étude d'une certaine sorte d'appareil mécanique pour la perception des péages.

M. FISHER: Par hasard, vous souviendriez-vous de la date?

M. MURPHY: Non, je pense que c'était en 1951 ou 1952.

M. FISHER: Et cette demande est venue du Conseil des ports nationaux?

M. MURPHY: Oui.

M. FISHER: Vous n'êtes pas assez familier avec l'affaire, à cette heure, pour dire qui a fait la demande et quelles en ont été les conséquences?

M. MURPHY: Non. Je n'ai aucune idée qui a fait la demande.

M. FISHER: Quelles ont été les conséquences de la requête? Quelle réaction a-t-elle eu dans l'administration?

M. MURPHY: C'était une demande raisonnable.

M. FISHER: Qu'avez-vous fait?

M. MURPHY: Nous avons étudié un appareil d'enregistrement. Il s'agissait plus ou moins, pour autant que je me souvienne, d'une merveilleuse caisse enregistreuse.

M. FISHER: Où êtes-vous allé pour en faire l'essai.

M. MURPHY: J'ai confié la tâche au directeur adjoint du port. C'est lui qui a fait l'enquête.

M. FISHER: Est-il allé aux États-Unis?

M. MURPHY: Je ne sais pas. Je ne crois pas, je pense que c'était au Canada.

M. FISHER: Au moment où vous étiez directeur du port, avez-vous remarqué qu'il y avait un nombre exagéré de demandes d'emploi pour le pont Jacques-Cartier? J'emploie le mot «exagéré» par rapport aux emplois dans le port.

M. MURPHY: Non, pas spécialement.

M. FISHER: Nous avons compris que, sous l'administration de M. Beaudet, on avait coutume de constituer des dossiers de demandes d'emplois émanant de personnages politiques. Avez-vous fait la même chose?

M. MURPHY: Je ne me rappelle pas que j'aie gardé un dossier personnel. Il y a eu des demandes pour accorder quelque considération à des particuliers.

M. FISHER: Quelle a été votre ligne de conduite, dans le temps? Je sais quelle a été celle de M. Beaudet. Quelle a été la vôtre, dans le temps, en rapport avec ces demandes?

M. MURPHY: Nous accordions à ces demandes toute la considération voulue; mais les nominations se faisaient d'après la compétence, sans tenir compte des requêtes.

M. FISHER: La compétence était la première condition, sans considération des requêtes. Vous n'avez jamais remarqué, à ce moment-là, qu'il y avait quoi que ce fût d'inaccoutumé dans le nombre des demandes d'emploi?

M. MURPHY: Non.

M. FISHER: Durant votre administration, vous n'avez jamais eu de soupçons au sujet de l'administration du pont?

M. MURPHY: Non.

M. FISHER: Vous n'avez jamais eu de doute concernant l'administration du pont, quant à l'efficacité et à l'honnêteté.

M. MURPHY: Voilà une question à laquelle il est bien difficile de répondre. Il y a une question de degré.

M. FISHER: Il me semble, pour ainsi dire, que ce que nous tentons de faire, c'est d'obtenir une idée de l'administration générale du pont, afin de tâcher d'établir ce qu'il y avait dans l'esprit des hauts fonctionnaires, dans la hiérarchie, une idée des personnes qui avaient la direction.

M. MURPHY: Je ne pense pas qu'il ait été tellement question de soupçon quand nous avons voulu obtenir le mode le plus efficace. Nous avons eu des contraventions manifestes, de temps à autre, et qui ont été établies au moyen de ces vérifications quotidiennes qui ont été faites. Comme je l'ai dit, dans ces cas, des mesures disciplinaires ont été appliquées.

M. FISHER: En ce qui a trait à faire venir des enquêteurs de l'extérieur, spécialement ceux du National-Canadien, est-il arrivé, à n'importe quel moment, que vous ayez vous-même eu l'idée de ces enquêtes.

M. MURPHY: Je ne me souviens pas d'en avoir institué une seule.

M. FISHER: A n'importe quel moment, êtes-vous venu en contact avec le surveillant des péagers pour lui demander, en insistant, de prendre certaines mesures de vérification d'un caractère extraordinaire?

M. MURPHY: Non. Comme je l'ai dit, pour ces questions et au point de vue administratif, j'ai toujours procédé par l'entremise du secrétaire ou du directeur adjoint du port.

M. FISHER: Je ne crois pas que vous vouliez donner l'impression que vous ne vous êtes pas occupé de bien près des affaires du pont, à certains moments. Je suis certain que si. Quoi qu'il en soit, serait-il juste de mettre ensemble ce que vous avez fait sous ce rapport. Vous n'avez jamais considéré le pont Jacques-Cartier comme une préoccupation intense, en ce qui concerne vos fonctions de directeur du port, en général.

M. MURPHY: Non. Il y avait bien d'autres divisions de l'administration.

M. FISHER: A titre d'administrateur chargé de plusieurs sources de revenus, de quelle façon vous y preniez-vous pour la vérification de toutes ces sources, afin de vous assurer qu'elles fussent intactes, quant à la possibilité de perte?

M. MURPHY: Voulez-vous dire à part les péagers?

M. FISHER: A titre d'administrateur, vous avez la charge d'une très grande organisation où se trouvent quelques sources de revenus. Vous êtes directeur et vous êtes sans doute porté à vous occuper beaucoup plus de la construction des choses comme les quais et les ascenseurs qui ne sont pas des sources de revenus; le port est une exploitation qui rapporte des revenus.

M. MURPHY: Pour ces questions, il y avait une surveillance assez étroite de la part du bureau de l'auditeur général qui gardait un homme en permanence, à Montréal. L'une des grandes sources de revenus en argent était la division du quayage. Il y avait là beaucoup d'argent au bureau du caissier. Toutes les opérations se rapportant à l'argent faisaient l'objet de quotidiennes vérifications. La plupart du temps, à part cela, il y avait bien peu d'argent manipulé par les employés dans les autres divisions. La comptabilité incombait à un agent du trésor qui visait, en majeure partie, les notes, les comptes et les chèques qu'il recevait. Il tenait ces comptes à jour. Dans une large mesure, nous dépendions de l'agent du trésor quant à la surveillance de ces questions d'argent.

M. FISHER: Cela répond très bien à ma question au point de vue des recettes acquises; mais en réalité ma question visait plus particulièrement la réception même des recettes, où le danger de détournement était plus manifeste. Vous souvenez-vous si vous-mêmes ou l'un quelconque de vos collaborateurs immédiats avez déjà fait des efforts spéciaux pour mettre sur pied une méthode apte à protéger les recettes du pont à leur source même?

M. MURPHY: Il n'y a eu que les vérifications que j'ai mentionnées.

M. FISHER: Il s'agissait de vérifications courantes et rien ne s'est jamais produit qui eût éveillé chez vous de forts soupçons quant à l'exploitation du pont?

M. MURPHY: Non, à l'exception de quelques cas.

M. FISHER: Diriez-vous que ces cas étaient exceptionnels?

M. MURPHY: Oui. Lorsqu'un péager ne pouvait expliquer de façon satisfaisante un déficit exceptionnel ou encore un surplus exceptionnel, nous prenions alors des mesures disciplinaires.

M. FISHER: Quelles étaient vos fonctions quant au pont Victoria?

M. MURPHY: Nous n'avions pas à nous occuper directement du pont Victoria.

M. FISHER: Mais il y a rapport entre les opérations de l'autre pont et celles du pont Victoria.

M. MURPHY: Avant que je prenne en charge l'administration du port, il existait une entente selon laquelle les billets des deux ponts étaient interchangeables. Des billets communs avaient cours, que l'on acceptait à l'un comme à l'autre pont. Sauf erreur, cet échange faisait l'objet d'une comptabilité mensuelle.

M. FISHER: La situation du pont Jacques-Cartier, depuis son aménagement même, n'était guère solide du point de vue financier?

M. MURPHY: Certes pas.

M. FISHER: Cela préoccupait-il constamment vos supérieurs et vous-même?

M. MURPHY: Naturellement, oui.

M. FISHER: Du temps que la province de Québec et la ville de Montréal étaient tenues de verser certaines contributions au titre des pertes du pont, vous rappelez-vous les circonstances dans lesquelles elles ont toutes deux cessé de payer?

M. MURPHY: Oui. Autant que je me souvienne, c'est la ville de Montréal qui, la première, a refusé de payer au titre des pertes subies. J'en ai oublié le détail, mais je crois que c'est en raison de quelque subtilité dans la phraséologie de l'entente que la ville a déclaré ne plus être obligée de combler les pertes. Par conséquent, elle a cessé ses contributions. Le Conseil des ports a alors actionné la ville de Montréal en vue de recouvrer les sommes qui n'avaient pas été payées et de l'obliger à continuer ses paiements. A la même époque, la province aussi a décidé de ne plus payer. La raison m'en échappe, mais il est probable que ce fut en attendant le résultat de la cause de la ville de Montréal. La province n'a jamais continué, bien que le Conseil des ports ait eu gain de cause contre la ville.

M. FISHER: Comme directeur du port, avez-vous eu quelque chose à voir dans cela?

M. MURPHY: Pas d'une façon particulière.

M. FISHER: Vous êtes-vous occupé personnellement de l'engagement de quiconque au pont? Avez-vous effectivement interrogé et engagé quelqu'un pour le pont

M. MURPHY: Je n'ai jamais interrogé de candidats.

M. FISHER: Vous n'avez jamais émis d'instructions précises relativement à l'embauchage de certaines personnes?

M. MURPHY: Non. J'ai approuvé une recommandation.

M. FISHER: Mais non personnellement?

M. MURPHY: Non.

M. FISHER: En ce qui concerne le changement du régime de péage, c'est-à-dire du tarif, avez-vous envisagé de modifier ce tarif durant votre mandat d'administrateur?

M. MURPHY: Non, il n'a pas été sérieusement question d'apporter des changements, mais nous avons effectivement estimé, je me le rappelle très bien, que ce tarif était bien mal conçu et qu'il y aurait avantage à le simplifier, peut-être en exerçant un contrôle plus étroit. Je n'ai pris aucune mesure et n'en ai pas proposé la modification.

M. FISHER: Pourquoi?

M. MURPHY: Pour le moment, je puis seulement me rappeler, peut-être, le raisonnement que je me suis tenu à l'époque. C'est difficile, mes souvenirs ne sont pas précis. La simplification du tarif aurait entraîné, notamment, soit une

augmentation, soit une diminution des recettes ou encore une augmentation ou une diminution des recettes afférentes à quelque partie du tarif. Dans les premières années, j'étais à Montréal, et nous opérions à perte chaque année.

M. FISHER: Oui.

M. MURPHY: Il est apparu certain alors que toute baisse des recettes n'aurait pas été bien vue d'aucune des trois parties à l'entente. D'autre part, augmenter les péages alors que le public en général s'opposait aux ponts de péage semblait être un problème impossible à résoudre. Par conséquent, compte tenu du faible niveau des recettes et du fait que nous commencions seulement à sortir de notre situation déficitaire, il ne paraissait pas opportun d'apporter ou de proposer une modification.

M. FISHER: Il est deux autres points sur lesquels j'aimerais vous interroger. Nous avons entendu parler des difficultés que présentait la perception des péages dans le cas, notamment, des voyageurs en automobile durant l'hiver. En a-t-il jamais été question au cours de votre mandat?

M. MURPHY: Non, je ne me le rappelle pas.

M. FISHER: Vous vous ne souvenez pas que c'est ainsi qu'on aurait expliqué certaines difficultés?

M. MURPHY: Il n'en a pas été question avant la vérification à laquelle le bureau des enquêtes du National-Canadien a procédé, vérification qui a mis ce détail en lumière.

M. FISHER: Vous souvenez-vous de l'année de cette vérification?

M. MURPHY: Non; je crois que c'est en 1952.

M. FISHER: Vous rappelez-vous que peu de temps après votre entrée,—et cela à peut-être beaucoup d'importance,—vous êtes bien passé à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, n'est-ce pas?

M. MURPHY: En effet.

M. FISHER: Il y a eu réunion générale d'un certain nombre d'autorités,—y compris la ville, les chemins de fer, l'Administration de la voie maritime,—en vue de décider ce qu'il convenait de faire au port de Montréal relativement aux ponts et au détail dont nous venons de parler. Vous souvenez-vous de cette réunion?

M. MURPHY: Je ne me rappelle pas cette réunion en particulier, monsieur.

M. FISHER: Elle a eu lieu peu de temps après votre départ, et on y a fait certaines recommandations quant à l'avenir des ponts sur la rive sud. Vous le rappelez-vous? Les préparatifs de ces travaux de construction et d'aménagement le long de la rive sud étaient probablement en cours au Conseil des ports lorsque vous étiez directeur du port de Montréal. Ces circonstances vous reviennent-elles à la mémoire?

M. MURPHY: Je crains que non.

M. FISHER: Vous ne pouvez vous souvenir qu'avant votre départ du Conseil, on a étudié notamment la question de ce qu'il fallait faire au pont Victoria, la question de l'élargissement du pont Jacques-Cartier et celle du pont de l'île des Sœurs?

M. MURPHY: Je me rappelle qu'il était question d'élargir le pont Jacques-Cartier. Je ne crois pas avoir jamais siégé à la réunion générale touchant la situation du pont entre l'île de Montréal et la rive sud. Je ne me souviens vraiment pas d'avoir participé à une telle réunion. Cette question des voies de communication entre l'île et la rive sud a toujours préoccupé l'opinion publique.

M. FISHER: Cette préoccupation publique ne vous a-t-elle jamais été signalée par le Conseil des ports nationaux ou par le ministre des Transports?

M. MURPHY: Seulement en ce qui concerne l'élargissement nécessaire du pont Jacques-Cartier lui-même ou l'accroissement de sa capacité.

M. FISHER: Pendant nombre d'années, tandis que vous aviez charge du port de Montréal, des débats ont eu lieu à la Chambre des Communes, amorcés par des députés de Montréal, tendant à l'abolition du péage au pont Jacques-Cartier et à l'adoption de plusieurs vœux relatifs à ces ponts.

Avez-vous déjà entendu parler de ces débats, ou le Conseil des ports nationaux ou encore le ministre des Transports vous a-t-il déjà consulté à leur sujet?

M. MURPHY: Pas que je me souvienne.

M. FISHER: Autrement dit, ce qui se passait dans le domaine politique ne vous concernait guère?

M. MURPHY: Oui, c'est cela.

M. FISHER: Je n'ai pas d'autres questions.

Le PRÉSIDENT: M. Pigeon, puis M. Drysdale et M. Baldwin.

(Texte)

M. PIGEON: Seulement quelques questions.

Vous avez été «appointé» sur la recommandation de quelle personne, comme gérant du port de Montréal?

(Traduction)

M. MURPHY: Par personne en particulier. J'ai été nommé par le Conseil, par le Conseil des ports.

(Texte)

M. PIGEON: Vous n'aviez eu aucune interview au préalable avec le ministre des Transports du temps?

(Traduction)

M. MURPHY: Non.

(Texte)

M. PIGEON: Est-ce que durant votre terme d'office vous avez déjà fait des suggestions au ministre, pour améliorer le système de perception?

(Traduction)

M. MURPHY: Non.

M. PIGEON: C'est tout.

Le PRÉSIDENT: M. Drysdale?

M. DRYSDALE: Monsieur Murphy, vous êtes entré au service du Conseil des ports nationaux le 1er avril 1947. Je n'ai pas très bien compris, d'après les renseignements que vous avez donnés à M. Fisher relativement à vos fonctions touchant le pont Jacques-Cartier, ce qu'elles étaient au juste. Pourriez-vous me dire ce que vous estimiez être vos fonctions comme directeur du port, en ce qui concerne le pont Jacques-Cartier?

M. MURPHY: Je devais naturellement rendre compte au Conseil des ports de la bonne administration du pont et de la protection des recettes. Fondamentalement, il s'agissait de l'administration relative à la circulation sur le pont.

M. DRYSDALE: Lorsque vous êtes devenu directeur du port, étiez-vous au courant ou avez-vous cherché à savoir ce qu'il en était des vérifications antérieures effectuées auprès des péagers?

M. MURPHY: Je ne me rappelle pas précisément avoir été au courant de cela dès le début.

M. DRYSDALE: Quand cela est-il venu à votre connaissance?

M. MURPHY: Je crois que c'est au moment où l'enquête a été entreprise en 1952.

M. DRYSDALE: Qui a autorisé cette enquête?

M. MURPHY: Je l'aurais autorisée; mais des mesures ont été prises par M. Brown, qui était secrétaire du port et qui avait la surveillance administrative du pont.

M. DRYSDALE: Le rapport; mais vous aviez au point de vue administratif le dernier mot à dire quant au pont?

M. MURPHY: Oui.

M. DRYSDALE: Lorsque le rapport vous a été transmis, quelle a été votre réaction?

M. MURPHY: Il est difficile que je me le rappelle exactement; mais ayant passé en revue récemment le rapport, je me suis sûrement senti inquiet de constater qu'il se commettait autant d'infractions à l'égard de quelques-unes de ces règles. Autant que je me souvienne, on estimait peu opportun d'essayer de convaincre tel employé d'infractions au règlement peu de temps après l'enquête, à moins que des preuves directes d'actes répréhensifs, sous forme de preuves testimoniales, ne pussent être produites.

J'ai l'impression que le rapport du National-Canadien ne constituait pas le genre de preuve qu'il convenait d'apporter, eu égard aux ententes collectives visant les péagers.

M. DRYSDALE: Ceci concerne les enquêtes de septembre 1952 et figurent à la page 33 du fascicule n° 3, l'alinéa 2.

Je cite:

> En faisant rapport à la Commission, au sujet de cette enquête, le directeur du port a déclaré qu'il préférerait obtenir une nouvelle preuve concernant les préagers en question et aussi étendre l'enquête de façon à inclure d'autres péagers.

Avez-vous pris quelques mesures au sujet de cette proposition faite au conseil?

M. MURPHY: Oui, j'en ai pris.

M. DRYSDALE: Qu'avez-vous fait?

M. MURPHY: D'autres vérifications ont été entreprises, que nous avons poussées.

M. DRYSDALE: Entreprise par qui?

M. MURPHY: Elles ont été poussées principalement par MM. Brown et Beaudet de concert avec moi-même.

M. DRYSDALE: Allons plus loin. Vous avez déclaré que vous préféreriez obtenir d'autres éléments de preuve quant aux péagers en question et aussi étendre l'enquête de façon à inclure d'autres péagers.

Quelles mesures avez-vous prises au juste pour étendre l'enquête de façon à inclure d'autres péagers? Telle était votre recommandation au Conseil des ports.

M. MURPHY: Nous avons effectué ces autres vérifications sur place, des vérifications-surprises comme je l'ai mentionné plus tôt, en vue de contrôler l'encaisse au regard des ventes de billets, à des moments imprévus. Nous avons aussi entrepris de vérifier les voitures, en les arrêtant, pour voir s'il y avait le nombre de reçus voulus; de plus, nous avons, bien entendu, continué nos vérifications quotidiennes de l'encaisse par rapport aux ventes de billets, vérifications qui avaient toujours cours.

M. DRYSDALE: Étant donné que l'enquête a été effectuée par le National-Canadien, que les vérifications se faisaient à des intervalles fort irréguliers, que tous les relevés ont indiqué que des irrégularités se commettaient (la dernière vérification a été faite en février-mars 1946, immédiatement avant votre arrivée au port) et qu'environ six années plus tard une nouvelle vérification a été entreprise par les enquêteurs du National-Canadien, vérification qui a révélé d'autres irrégularités, vous avez déclaré qu'à votre avis les renseignements qui vous étaient transmis ne fournissaient pas suffisamment de preuves pour faire appel à la justice et vous avez proposé la tenue de nouvelles enquêtes. Pourquoi l'enquête déjà entreprise n'a-t-elle pas été poursuivie par le National-Canadien ou par quelqu'autre organisme enquêteur compétent?

M. MURPHY: Je ne saurais le dire.

M. DRYSDALE: Vous assumiez pourtant la responsabilité administrative de cela?

M. MURPHY: Oui, c'est exact.

M. DRYSDALE: Ces irrégularités,—et je suis bien sûr que vous aviez les relevés entre les mains, qui indiquaient que des irrégularités avaient été commises au cours des années, alors qu'il n'y avait pas eu d'enquête pendant six ans et que cette première vérification révélait un grand nombre d'irrégularités,—vous n'avez pas senti de responsabilité, de préoccupation quant au revenu du pont Jacques-Cartier?

M. MURPHY: Je ne dirais pas cela.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous me dire alors ce qu'il en est, puisque cette conclusion est erronée?

M. MURPHY: J'ai dit que nous avions procédé à de nouvelles vérifications de la nature et du genre de celles que j'ai mentionnées. Cependant, je ne saurais expliquer pourquoi le National-Canadien n'a pas été prié de faire immédiatement une nouvelle vérification.

M. DRYSDALE: Je me rends compte qu'il s'est écoulé une assez longue période de temps et je m'efforce d'être juste; mais immédiatement après les vérifications, vous avez recommandé au Conseil qu'il serait préférable d'obtenir une nouvelle preuve quant aux péagers en question et aussi d'étendre l'enquête de manière à inclure d'autres péagers.

Telle était votre recommandation et je voudrais savoir quelles mesures ont été prises à cet égard, puisque l'existence d'irrégularités était prouvée? Quelles dispositions avez-vous prises?

M. MURPHY: Autant que je me souvienne, celles que j'ai prises sont celles que j'ai mentionnées.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance de parler plus fort, monsieur Murphy. Les journalistes trouvent très difficile de saisir vos paroles et ils tiennent à bien vous entendre.

M. DRYSDALE: Vous ne vous êtes pas senti obligé de vérifier davantage ce qu'il en était, ni de faire des recommandations?

M. MURPHY: Je ne puis acquiescer à cela un seul instant.

M. DRYSDALE: Mais vous dites n'avoir rien fait; d'autre part, pourtant vous n'admettez pas la responsabilité de cela.

M. MURPHY: Je ne crois pas avoir dit que je n'ai rien fait; j'ai plutôt affirmé que nous avons mis en œuvre ces nouvelles méthodes de surveillance des péagers.

M. DRYSDALE: Quelle nouvelle preuve avez-vous obtenue, quelles dispositions avez-vous prises à l'égard des péagers?

M. MURPHY: Comme je l'ai dit, je ne puis en ce moment me rappeler le détail de cela, ni les résultats. Sauf erreur, les dossiers montrent que nous avons pris certains péagers en défaut et que des mesures disciplinaires ont été appliquées sous forme de supensions et, dans certains cas, d'affectations à l'équipe de nuit, ce que les péagers n'aimaient pas, autant que je me souvienne. Dans les autres cas, on en a congédié.

M. DRYSDALE: Mais vous n'avez jamais estimé qu'il était de votre devoir administratif d'entreprendre de nouvelles enquêtes, ainsi que vous l'aviez recommandé au Conseil des ports nationaux?

M. MURPHY: Je n'admets pas cette interprétation. Ce n'est pas le cas.

M. DRYSDALE: Eh bien! contrediriez-vous alors la déclaration qui vous est attribuée, selon laquelle, au fond,—et j'admets qu'il ne s'agit que d'un résumé,— . . .

M. MURPHY: Non, naturellement, s'il s'agit d'une déclaration écrite.

M. DRYSDALE: Il est dit en résumé que vous aviez accepté la responsabilité et que vous feriez de nouvelles enquêtes?

M. MURPHY: C'est juste.

M. DRYSDALE: D'après le contexte, il semblerait logique que les enquêtes eussent été entreprises par le National-Canadien ou la Gendarmerie royale ou par quelqu'autre organisme enquêteur. Mais vous avez déclaré en fait: «Nous ne l'avons pas fait. J'ignore pourquoi; nous n'avons pas entrepris d'aller plus loin. Mais je ne me reconnais aucune responsabilité à cet égard.»

M. MURPHY: Je crains que vous voulez me faire dire des choses que je ne suis pas prêt à admettre.

M.DRYSDALE: J'aimerais que vous me disiez ce qu'il en est. J'ai répété ce que vous avez affirmé, en bref. Si je suis dans l'erreur, auriez-vous l'obligeance de me rectifier?

M. MURPHY: A la lumière des circonstances de l'époque . . .

M. DRYSDALE: Quelles circonstances? Excusez-moi de vous interrompre.

M. MURPHY: A la lumière de ce qui faisait le fond de ce rapport du National-Canadien en 1952, qui est celui auquel vous vous reportez, je crois.

Le PRÉSIDENT: A quelle page?

M. DRYSDALE: A la page 33. Le rapport révèle ces nombreuses irrégularités?

M. MURPHY: Oui. Nous avons pris les mesures qui, à l'époque, nous semblaient opportunes. C'est tout ce que je puis dire.

M. DRYSDALE: Pourquoi avez-vous alors fait cette recommandation au Conseil qui semble indiquer que vous preniez de nouvelles dispositions, alors qu'en réalité vous n'avez rien fait?

M. MURPHY: Je ne suis pas certain que c'était une recommandation; il s'agisssait plutôt d'une suggestion quant à la marche que nous nous proposions de suivre. Cette suggestion se fondait en grande partie sur ce que, comme je l'ai mentionné, nous estimions que la preuve fournie par le rapport du National-Canadien n'était pas suffisamment concluante et qu'elle n'était pas de nature à motiver l'application de mesures disciplinaires.

M. DRYSDALE: Monsieur Murphy, si j'ai bien compris, vous avez lu le compte rendu de quelques-uns des témoignages qui ont été rendus ici.

M. MURPHY: Oui.

M. DRYSDALE: M. Beaudet,—et que cette citation soit officielle,—a déclaré, à la page 12, fascicule 4:

> Pour ce qui est du port, le directeur est chargé de l'organisation, de l'administration et de la mise en service du port de Montréal et du pont Jacques-Cartier.

Puis, à la page 14, M. Beaudet a mentionné qu'il avait entendu des rumeurs et même des plaisanteries relativement à l'inefficacité de la perception des péages et à l'incompétence des péagers.

M. Fisher avait demandé dans sa question:

> Avant que vous deveniez directeur du port?
>
> M. BEAUDET: C'est exact.
>
> M. FISHER: Une fois devenu directeur du port, quand le problème dont il s'agit ici a-t-il commencé à vous préoccuper?
>
> M. BEAUDET: Dès que je suis devenu directeur du port, parce que j'étais responsable de l'administration de ce port.

D'après ma façon d'interpréter ses déclarations, M. Beaudet semblait croire qu'il avait une certaine responsabilité; mais il semblerait qu'il n'en avait pas, à titre de votre adjoint, et cela semble presque laisser entendre que vous n'en aviez pas, vous non plus, dans ces circonstances particulières?

M. MURPHY: Je ne suis pas prêt à admettre cela.

M. DRYSDALE: La question se résume à ceci: pendant toute la période qui va de 1947 à 1954, une enquête a été faite par les autorités du National-Canadien et de nombreuses irrégularités ont été découvertes; mais vous n'avez pas proposé, à titre de directeur du port, que d'autres enquêtes soient faites?

M. MURPHY: Cela n'est pas exact. Comme je l'ai déjà dit, nous avons fait d'autres enquêtes.

M. DRYSDALE: Vous n'avez pas proposé que d'autres enquêtes soient entreprises par le National-Canadien, par la Gendarmerie royale ou par quelque autre service d'enquête indépendant?

M. MURPHY: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous répéter la déclaration que vous avez faite plus tôt?

M. MURPHY: Ce n'est pas dans l'ordre donné ici.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup.

A votre tour, monsieur Baldwin.

M. BALDWIN: Monsieur Murphy, je crois que vous avez dit à M. Drysdale que la question du pont Jacques-Cartier a commencé à vous préoccuper en 1952, pour la première fois, de façon sérieuse?

M. MURPHY: J'ai commencé à me préoccuper la première fois qu'il y a eu des signes positifs d'infractions de ce genre, comme l'a révélé l'enquête du National-Canadien.

M. BALDWIN: Cela est assez bien confirmé par ce que M. Beaudet a dit, car, à la page 45 du fascicule 9, je remarque les paroles suivantes de M. Beaudet:

> C'est en 1952 que mon prédécesseur au poste de directeur du port m'a demandé de faire enquête sur les opérations du pont.

C'est à ce moment-là que vous avez demandé à M. Beaudet de s'occuper spécifiquement de la question du pont?

M. MURPHY: Oui.

M. BALDWIN: Pouvez-vous rappeler présentement la teneur des directives que vous avez données à M. Beaudet, et la raison pour laquelle vous les avez données?

M. MURPHY: Non, je ne peux pas m'en souvenir de façon précise.

M. BALDWIN: Pensez-vous que je...

M. MURPHY: Je suppose... Puis-je dire tout d'abord que le changement a été fait à cause de la maladie du secrétaire du port de qui relevaient l'administration et la surveillance des opérations du pont. Naturellement, M. Beaudet aurait assumé toutes les responsabilités qui avaient été celles du secrétaire. Nous en avons parlé. Je ne suis pas certain si le rapport du National-Canadien a été reçu avant ou après que M. Beaudet eut été prié d'assumer la surveillance et l'administration du pont.

M. BALDWIN: Puis-je vous rafraîchir la mémoire en vous rappelant les circonstances dans lesquelles M. Beaudet a rendu ce témoignage? Cela pourrait être utile.

La question venait d'être posée à M. Beaudet par M. Chown:

> Monsieur Beaudet, je crois que vous avez dit ce matin que vous aviez commencé à soupçonner des négligences dans la perception des péages vers . . . quelle année était-ce, 1954?

C'est en réponse à cette question que M. Beaudet a dit que c'est en 1952 que vous lui aviez fait la demande; il avait donc à l'esprit les instructions qu'avaient fait naître les préoccupations relatives à l'inefficacité de la perception du péage. Cela vous permet-il de vous rappeler la raison pour laquelle vous avez demandé à M. Beaudet de faire enquête sur la question du pont?

M. MURPHY: La question des péagers sur les ponts a toujours été une source de préoccupations; mais elle a été certainement allégée par le rapport du National-Canadien. Je suppose que c'est sur ces entrefaites que cela a été signalé à M. Beaudet, même si je crois qu'il était au courant longtemps avant d'asumer l'entière responsabilité, et nous avons collaboré d'assez près.

M. BALDWIN: M. Beaudet a aussi dit, comme en fait foi la page 37 du compte rendu numéro 9:

> Lorsque j'ai été nommé directeur du port . . .

Nous avons dit que c'était en 1954.

> Lorsque j'ai été nommé directeur du port et que j'ai examiné le dossier confidentiel de l'ancien directeur, particulièrement l'enquête menée par la compagnie des chemins de fer Nationaux, j'ai cru que tout n'était pas absolument honnête.

Il semblerait donc qu'au moment où il a assumé ses responsabilités, en examinant vos dossiers confidentiels, qui, je le suppose, ont trait à ce pont-là, il semblerait donc, dis-je, qu'il ait eu l'impression, en examinant ces dossiers, qu'il y avait quelque chose d'anormal relativement à la perception du péage sur le pont?

M. MURPHY: Cette impression était bien naturelle à la suite, plus particulièrement, du rapport du National-Canadien.

M. BALDWIN: C'était deux ans plus tard?

M. MURPHY: La surveillance administrative du pont a été assumée par M. Beaudet en 1952 ou vers cette date.

M. BALDWIN: Il est devenu directeur du port en 1954?

M. MURPHY: Il est devenu directeur du port en 1954, année où il a assumé toute la responsabilité. Avant cette année-là, il était responsable, mais pas par rapport au Conseil; envers le directeur du port, naturellement.

M. BALDWIN: J'accorde peut-être trop d'importance à cette question-là; mais il me semble que c'est en 1952 qu'il a reçu l'ordre, pour la première fois, de s'occuper de cette affaire; et, en 1954, lorsqu'il a assumé réellement la responsabilité de l'administration et qu'il a examiné vos dossiers confidentiels, vous aviez encore des doutes sérieux?

M. MURPHY: Je ne me souviens pas qu'il y ait quoi que ce soit dans ces dossiers. De fait, c'était des dossiers confidentiels en ce qui concerne les rapports du National-Canadien, car le National-Canadien avait demandé, si je me souviens bien, que ces rapports soient gardés à titre confidentiel.

M. BALDWIN: Pourriez-vous affiirmer que rien n'avait été ajouté à ces dossiers confidentiels? Je ne vous demande pas de révéler leur contenu, mais de me dire si des choses y ont été ajoutées, entre 1952 et 1954?

M. MURPHY: Je ne crois pas qu'il y ait eu quoi que ce soit de caractère pertinent au sujet de la conduite des péagers, sauf des mesures de discipline qui auraient peut-être été prises contre certains péagers.

M. BALDWIN: Lorsque vous avez quitté votre emploi de directeur du port, êtes-vous parti avec l'impression que tout était normal en ce qui concerne les opérations du pont Jacques-Cartier? Je vous vois sourire. Cela constitue une réponse.

M. MURPHY: Il est très difficile de répondre à votre question et je ne crois pas que je puisse y répondre.

M. BALDWIN: D'après les paroles de M. Beaudet, les opérations relatives à la perception du péage sur le pont Jacques-Cartier n'étaient pas tout à fait parfaites?

M. MURPHY: C'est mon opinion.

M. BALDWIN: Quelle proportion emploieriez-vous? Pouvez-vous l'évaluer?

M. MURPHY: Non, je ne crois pas en être capable.

M. BALDWIN: Vous préférez ne pas répondre à la question. En ce qui concerne votre façon d'aborder la situation ou de l'évaluer, si une meilleure méthode de perception du péage vous avait été signalée, l'auriez-vous adoptée?

M. MURPHY: Oui.

M. BALDWIN: Vous n'étiez pas satisfaits de la méthode de perception du péage?

M. MURPHY: Non, je ne crois pas qu'aucun de nous ait pensé que c'était la meilleure méthode.

M. BALDWIN: C'est tout, merci.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Bourbonnais?

M. BOURBONNAIS: Vous étiez bien au courant de l'entretien du pont Jacques-Cartier?

M. MURPHY: Oui.

M. BOURBONNAIS: Vous aviez une équipe préposée à l'entretien?

M. MURPHY: Oui, nous en avions une pour la peinture principalement.

M. BOURBONNAIS: Aviez-vous une équipe spéciale pour le nettoyage du pont?

M. MURPHY: Oui, nous avions des balayeurs, si ma mémoire est fidèle.

M. BOURBONNAIS: Comment ces balayeurs étaient-ils engagés?

M. MURPHY: Je n'en suis pas certain. Je crois qu'ils étaient engagés par notre contrôleur des présences, mais je n'en suis pas certain.

M. BOURBONNAIS: Est-il possible qu'ils aient été engagés grâce à des recommandations de certains groupes ou de certains particuliers?

M. MURPHY: Peut-être, mais j'en doute; leur engagement ne résultait pas, du moins pas directement, de ces recommandations.

M. BOURBONNAIS: Est-ce possible que ces balayeurs aient ramassé les reçus jetés sur le pont par les voyageurs?

M. MURPHY: C'est possible.

M. BOURBONNAIS: Vous dites que c'est possible. Merci.

Le PRÉSIDENT: A votre tour, maintenant, monsieur Drysdale.

M. DRYSDALE: Monsieur Murphy, je m'excuse de vous demander si je pourrais continuer les questions dans une autre direction. Lorsque ce rapport a été fait, en 1952, au Conseil des ports, à qui avez-vous fait ce rapport?

M. MURPHY: Je l'ai adressé au Conseil des ports nationaux.

M. DRYSDALE: Le rapport était-il présenté par écrit?

M. MURPHY: Je crois qu'il s'agit d'un document, si je comprends bien, et qu'il a été déposé.

M. DRYSDALE: Eh bien! je vous demande si vous vous en souvenez.

M. MURPHY: Oui.

M. DRYSDALE: Pensez-vous que le rapport était fait par écrit?

M. MURPHY: Oui.

M. DRYSDALE: Quels étaient les membres du Conseil des ports nationaux, à ce moment-là?

M. MURPHY: Je crois que M. R. K. Smith en était président, M. Émile Saint-Laurent, vice-président, et M. B. K. Roberts, le troisième membre.

M. DRYSDALE: Lorsque ce rapport a été présenté au Conseil des ports par écrit, étiez-vous là lors de la présentation? Autrement dit, y a-t-il eu discussion avec les membres du Conseil des ports?

M. MURPHY: Je ne me souviens pas si je l'ai présenté en personne ou si je l'ai envoyé par la poste. Je suppose que j'ai dû l'envoyer par la poste.

M. DRYSDALE: Y a-t-il eu une discussion, par la suite, entre vous-même et l'un ou tous les membres du Conseil des ports?

M. MURPHY: Je ne me souviens d'aucune discussion particulière qui aurait eu lieu au cours d'une réunion spéciale, mais je ne doute aucunement que le rapport ait été étudié.

M. DRYSDALE: Comme résultat de ce rapport particulier, une recommandation vous a-t-elle été faite par le Conseil des ports relativement à d'autres enquêtes qui devraient peut-être avoir lieu, et ces recommandations ont-elles été faites par écrit ou verbalement?

M. MURPHY: Le Conseil des ports a fait par écrit une demande d'enquête de notre part. Je ne me rappelle pas le nom du système, mais il s'agissait d'appareils de perception du péage.

M. DRYSDALE: Ma question n'a peut-être pas été claire. Vu que, en 1952, les enquêteurs du National-Canadien ont fait certains rapports et que, à votre tour, vous avez fait un rapport au Conseil des ports nationaux en montrant alors le grand nombre d'irrégularités, je veux savoir s'il y a eu des discussions ou si des lettres vous ont été écrites au sujet de ces irrégularités. Autrement dit, le Conseil des ports aurait pu dire: «Ces irrégularités nous préoccupent; voulez-vous faire enquête à leur sujet?»

M. MURPHY: Je ne m'en souviens pas, mais cela doit être dans les procès-verbaux.

M. DRYSDALE: Vous ne vous souvenez pas si le Conseil des ports nationaux vous a demandé de faire quelque chose à ce sujet-là?

M. MURPHY: Non, je ne m'en souviens pas.

M. DRYSDALE: Vous avez laissé entendre, dans une réponse à M. Baldwin, que vous croyez que vous en étiez arrivé à l'opinion, dans le passé, que des améliorations pourraient être apportées à la méthode de perception du péage. Vous souvenez-vous à quel moment vous être arrivé à cette conclusion?

M. MURPHY: Je crois que, dès le début, nous avons toujours pensé que c'était une méthode assez gauche.

M. DRYSDALE: Et c'est ce que vous avez pensé lors de votre arrivée, au même moment ou peu après votre arrivée?

M. MURPHY: Oui, certainement.

M. DRYSDALE: Autrement dit, vous avez pensé que de l'argent disparaissait?

M. MURPHY: Non, pas nécessairement. Mais c'était toujours une source de préoccupations, lorsqu'un particulier manipule de l'argent, surtout lorsqu'il s'agit de petits montants, car il peut être très difficile d'exercer une surveillance absolue; toutefois, dans l'étude que nous avons faite de ce problème, nous n'avons pas pu trouver une méthode pour améliorer ce genre d'opérations.

Le système de caisse enregistreuse n'élimine pas la manipulation de l'argent par les péagers. Et il n'était pas beaucoup plus certain, comme je m'en rappelle, que les revenus augmenteraient à la suite de l'installation de caisses enregistreuses. Le coût n'entrait assurément pas en ligne de compte. De plus, il ne semblait pas y avoir de raison pour penser qu'un tel système augmenterait le volume de la circulation. Il n'en serait retiré aucun avantage.

M. DRYSDALE: Vous constatiez peut-être que de par sa nature même ce système pouvait comporter des irrégularités, et vous les acceptiez?

M. MURPHY: Je ne crois pas que nous les acceptions. Nous avons toujours cru qu'il y avait cette possibilité, et nous avons pensé à cette époque que peut-être nous devrions essayer de prévenir de telles irrégularités grâce en partie au rapport du National-Canadien; mais un tel moyen de prévention était loin d'être parfait.

M. DRYSDALE: Vous vous étiez rendu compte presque au début que des irrégularités pourraient se produire. Pourtant ce n'est qu'en 1952, quelque cinq années après que vous eutes assumé la responsabilité administrative, que vous avez songé à la nécessité de faire une enquête.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous parler un peu plus fort, s'il vous plaît, monsieur Drysdale.

M. DRYSDALE: Oui, excusez-moi.

M. MURPHY: Puis-je vous proposer de poser plus directement la question au lieu de simplement laisser entendre?

M. DRYSDALE: Je ne laisse rien entendre.

M. MURPHY: Je veux apporter toute ma collaboration.

M. DRYSDALE: Vous avez déclaré tout d'abord que vous étiez arrivé en 1947 et vous m'avez dit que vous vous rendiez bien compte que des irrégularités pouvaient se produire.

M. MURPHY: Je n'ai pas dit cela. J'ai mentionné qu'une telle possibilité nous préoccupait toujours et cela est naturel, je crois, dans le cas d'une personne qui manipule les fonds publics.

M. DRYSDALE: La possibilité d'irrégularités vous préoccupait. En dépit de cette préoccupation, ce n'est qu'en 1952 que vous avez songé pour la première fois pourtant qu'il vaudrait la peine d'instituer une telle enquête.

M. MURPHY: Non, je n'ai pas dit cela.

M. DRYSDALE: Bien, y a-t-il eu une autre enquête de faite?

M. MURPHY: Il y avait les vérifications que nous ne cessions de faire.

M. DRYSDALE: Que révélaient ces vérifications?

M. MURPHY: Les vérifications dont j'ai fait mention, les vérifications quotidiennes qui avaient été imposées en vue de comparer les recettes en espèces avec les billets vendus. Il nous arrivait occasionnellement de découvrir des déficits ou des excédents exagérés qui n'étaient pas raisonnablement expliqués, c'est-à-dire que le péager ne pouvait expliquer de façon satisfaisante. Celui-ci était alors puni, vu que, présumions-nous, il ne s'était apparemment pas conformé au règlement dans le cas en cause.

M. DRYSDALE: Mais ces irrégularités que permettaient de découvrir vos vérifications, ne s'étaient-elles pas produites presque au début de votre entrée en fonction?

M. MURPHY: Oui. Périodiquement, durant tout le cours de ces années, il y avait eu, du moins de temps à autre, des infractions flagrantes contre lesquelles des mesures disciplinaires avaient été prises.

M. DRYSDALE: Pour la première fois en 1952, soit cinq ans après votre arrivée, vous avez décidé que les administrateurs du National-Canadien devraient procéder à une enquête complète à ce sujet.

M. MURPHY: Je ne crois pas que ce soit moi qui ai décidé cela. Je ne me souviens pas très bien à quelles ententes premières en étaient venus le Conseil des ports nationaux et le National-Canadien quant aux moments où devaient se faire de telles vérifications.

M. DRYSDALE: Mais vous aviez la responsabilité administrative, et à cause de cela ne pouviez-vous pas instituer d'enquête n'importe quand depuis le moment où vous étiez entré en fonction comme directeur du port?

M. MURPHY: Peut-être.

M. DRYSDALE: Vous dites que vous auriez pu le faire. Vous étiez celui qui pouvait prendre sur lui de demander une enquête. Je ne saisis pas très bien un certain point et je voudrais être éclairé à ce sujet. Vous admettez que vous aviez la responsabilité administrative; par contre, vous n'avez pas décidé d'avoir une enquête avant 1952. Sur qui alors retombait la responsabilité d'instituer une enquête à cette époque?

M. MURPHY: Je ne sais pas très bien quelles dispositions préliminaires avaient été prises entre le National-Canadien et le Conseil des ports nationaux. J'avais l'impression qu'il avait été entendu que le National-Canadien enquêterait sur le pont Jacques-Cartier en même temps qu'au pont Victoria.

M. DRYSDALE: Comment en êtes-vous arrivé à cette impression. A la lecture du rapport?

M. MURPHY: Je ne sais vraiment pas; c'était l'entente qui existait.

M. DRYSDALE: Vous n'avez jamais pourtant cherché à savoir si une telle entente avait eu des suites ou non?

M. MURPHY: Non.

M. DRYSDALE: Savez-vous combien de fois le pont Victoria a fait l'objet d'une enquête?

M. MURPHY: Non.

M. DRYSDALE: Peut-être devrais-je vous dire qu'un des témoins a déclaré que le pont Victoria avait fait l'objet d'une enquête chaque année, à l'exception d'une ou deux fois.

M. MURPHY: Cela suppose qu'en pensant que le pont Jacques-Cartier ferait l'objet d'une enquête chaque fois qu'on enquêterait sur le pont Victoria, nous étions dans l'erreur.

M. DRYSDALE: En d'autres termes, vous ne vous êtes jamais vraiment intéressé directement au pont Jacques-Cartier pour ce qui était d'une enquête à son sujet?

Le PRÉSIDENT: Cette question n'est guère juste.

M. DRYSDALE: A quelle autre conclusion pouvons-nous en arriver? Il est permis au témoin d'apporter une rectification à l'interprétation que je donne à sa déclaration et j'aimerais qu'il le fasse. Mais il a dit qu'il avait la responsabilité administrative et qu'il avait été là jusqu'en 1952. Pourtant, ce n'est pas lui qui a vraiment institué l'enquête; il s'agissait simplement d'une entente prévoyant une enquête sur le pont Jacques-Cartier chaque fois qu'il y en avait une au pont Victoria, et il a dit qu'il ne savait pas que le pont Victoria devait faire l'objet d'une enquête.

Le PRÉSIDENT: J'ai cru comprendre, d'après les témoignages de M. Murphy, que cette règle a été établie avant son entrée en fonction.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je préférerais que ce soit M. Murphy plutôt que vous qui rende témoignage. Monsieur Murphy, voudriez-vous éclaircir le point que le président a soulevé. Si je suis injuste, veuillez me le dire.

M. MURPHY: Je crois plutôt que vous tirez de mes réponses des conclusions qui ne concordent pas avec ce que je pense.

M. DRYSDALE: Précisez tant qu'il vous plaîra. J'essaie d'être juste envers vous. Vous avez dit qu'en 1952 ce n'était pas vous qui aviez institué l'enquête et que quelqu'un d'autre l'avait fait. Vous avez dit cela.

M. MURPHY: Mes souvenirs ne sont pas très précis au sujet de cette enquête; mais j'ai l'impression qu'elle a été instituée par M. Brown ou M. Beaudet. Comme je vous le dis, je ne me rappelle pas la date exacte où l'un a succédé à l'autre; mais il y a rapport entre cette date et celle à laquelle a été instituée l'enquête. Le seul point sur lequel je puis être catégorique, c'est que ce n'était pas moi qui ai alors pris les dispositions avec le National-Canadien.

M. DRYSDALE: Vous aviez peut-être l'impression que sur vous retombait la responsabilité de prévoir des dispositions avec le National-Canadien. Sinon, qui aurait dû les prendre?

M. MURPHY: L'administration du pont relevait de M. Brown pour autant que la responsabilité de MM. Brown ou Beaudet, pour autant que leur rapports avec moi étaient concernés; quant à moi, j'étais naturellement responsable en ce qui regardait le Conseil des ports nationaux.

M. DRYSDALE: Aviez-vous l'impression d'avoir délégué cette responsabilité que vous aviez vis-à-vis M. Beaudet ou de feu M. Brown en ce qui concernait l'établissement de toute enquête?

M. MURPHY: Oui, la responsabilité du pont représenterait une des attributions déléguées.

M. DRYSDALE: J'essaie de savoir exactement à qui revenait, selon vous, la responsabilité d'instituer cette enquête particulière. J'essaie d'être juste envers vous. Mais il semble qu'il demeure un certain point obscur. Ou vous aviez délégué votre responsabilité à M. Beaudet ou à M. Brown en n'y pensant plus aucunement. En ce cas, vous ne vous étiez apparemment pas arrêté à la question de savoir s'il fallait faire ou non une enquête, ou à qui devait revenir la responsabilité de la faire. Vous êtes-vous préoccupé de cette question d'enquête?

M. MURPHY: Comme je l'ai dit, nous nous préoccupions de toute l'entreprise comme de chacun des services du Conseil des ports nationaux.

M. DRYSDALE: Qui avait la responsabilité de s'assurer si oui ou non une enquête était instituée au sujet du pont Jacques-Cartier?

M. MURPHY: Le responsable aurait pu être M. Brown ou M. Beaudet.

M. DRYSDALE: De 1947 à 1952, vous ne saviez pas si des enquêtes se faisaient à l'égard du pont Jacques-Cartier, et vous ne pensiez pas qu'à vous revenait la charge d'instituer une enquête?

M. MURPHY: Non, je n'essaie pas d'esquiver les responsabilités qui auraient pu m'incomber en qualité de directeur du port.

M. DRYSDALE: Ce n'est pas ce que je veux savoir. Je vous ai posé une question précise. J'essaie de savoir qui avait, selon vous, la responsabilité d'instituer l'enquête du National-Canadien durant la période de 1947 à 1952.

M. MURPHY: Je dirais que c'était M. Brown.

M. DRYSDALE: Vous voulez dire M. Brown qui est maintenant décédé et non M. Beaudet?

M. MURPHY: C'est cela.

Le PRÉSIDENT: A vous maintenant, monsieur Johnson.

M. JOHNSON: Monsieur Murphy, je me reporte à la page 8 du fascicule 12 des tmoignages, et j'aimerais attirer votre attention sur une question que j'ai alors posée à M. Shea et qui était ainsi conçue:

> 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 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.
>
> 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...

Auriez-vous l'obligeance de me dire s'il y avait eu une raison particulière pour laquelle on n'avait pas demandé au National-Canadien de faire une enquête durant la période s'étendant depuis votre nomination en 1947 jusqu'en 1952?

M. MURPHY: Je ne puis répondre à cette question.

M. JOHNSON: Je poursuis la citation:

> 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.

Est-ce exact?

M. MURPHY: Je ne me souviens pas d'avoir rencontré M. Shea. Je ne dis pas que je ne l'ai pas rencontré, mais que je ne m'en souviens pas.

M. JOHNSON: Vous souvenez-vous que vous ne lui avez jamais demandé de faire une enquête pour le compte du National-Canadien?

M. MURPHY: Je ne me souviens aucunement de lui avoir demandé de faire une enquête.

M. JOHNSON: Y avait-il quelque raison particulière pour laquelle vous ne vouliez pas demander à M. Shea, ou à son service, de faire des enquêtes?

M. MURPHY: Je ne peux vous donner de raison particulière.

M. JOHNSON: Que voulez-vous dire? Vous ne voulez pas en donner, ou vous avez un motif particulier pour ne pas en donner?

M. MURPHY: Non, je n'ai pas de raison particulière à donner.

M. JOHNSON: Était-ce parce que, comme vous le dites, la responsabilité ne vous incombait pas de lui demander une enquête?

M. MURPHY: Non, je ne dirais pas cela.

M. JOHNSON: Quelqu'un a-t-il exercé quelque pression sur vous pour que vous ne demandiez pas d'enquête?

M. MURPHY: Non.

M. JOHNSON: En ce qui concerne les recommandations, vous en a-t-on fait de verbales à l'endroit de quelque péager au cours de votre durée d'office?

M. MURPHY: Oui.

M. JOHNSON: Avez-vous accepté certaines de ces recommandations?

M. MURPHY: Non. Je crois que j'ai déjà expliqué que toutes les nominations étaient faites en tenant compte de la compétence.

M. JOHNSON: Comment déterminiez-vous la compétence qui s'imposait?

M. MURPHY: Les candidats devaient subir des examens. Ces examens étaient préparés sous la surveillance de M. Brown ou de M. Beaudet. Il y avait vérification de l'emploi antérieur, si je me souviens bien, et nous exigions une recommandation quant au caractère; et je crois que, dans le cas des péagers, si ma mémoire est bonne, comme à l'égard de certains autres employés, nous nous assurions auprès de notre service de police s'ils avaient un casier judiciaire.

M. JOHNSON: Avez-vous jamais communiqué avec le National-Canadien afin de vous assurer si, à la suite de vos demandes, ils avaient institué des enquêtes à l'endroit des péagers du pont Victoria? Vous êtes vous mis en rapport avec cette compagnie en vue de connaître la façon avec laquelle elle avait procédé et avait pris des mesures à l'égard de la conduite de tels employés?

M. MURPHY: Non.

M. JOHNSON: N'avez-vous pas pensé que c'était un point qui pourrait vous être utile, cette façon de procéder du National-Canadien dans son enquête sur les péagers?

M. MURPHY: Je ne me rappelle pas avoir tout particulièrement considéré cet aspect.

M. JOHNSON: D'après ce que je comprends, vous avez établi une façon de procéder par rapport aux griefs, vous aviez un comité des griefs, et ainsi de suite, qui s'occupait de la fraternité et des employés du Conseil des ports nationaux. Est-ce que vous avez essayé de découvrir comment les chemins de fer Nationaux du Canada pouvaient discipliner leurs employés ou congédier un péager du pont Jacques-Cartier sans que les syndicats s'en plaignent?

M. MURPHY: Non.

M. JOHNSON: Vous ne vous souvenez pas si vous avez essayé d'obtenir des renseignements de la compagnie de chemin de fer à ce sujet?

M. MURPHY: Non.

M. JOHNSON: Vous ne vous souvenez pas si vous avez essayé de découvrir comment la compagnie des chemins de fer Nationaux menait les enquêtes sur ses péagers?

M. MURPHY: Non, je ne m'en souviens pas.

M. JOHNSON: Si vous l'avez pas fait, était-ce pour une raison spéciale ou parce que vous avez oublié, ou avez trouvé préférable d'oublier de le faire?

M. MURPHY: Je ne puis vous fournir aucune raison pour le moment.

M. JOHNSON: Est-ce que les fonctionnaires supérieurs du Conseil des ports nationaux vous ont obligé d'éviter une enquête?

M. MURPHY: Non, jamais.

M. JOHNSON: Est-ce que l'une ou l'autre personne vous a donné des instructions?

M. MURPHY: Non, jamais.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Monteith.

M. MONTEITH *(Verdun)*: Est-ce que, pendant que vous occupiez ce poste, on a attiré votre attention à un moment quelconque sur les agissements d'un de ces péagers? Est-ce qu'on vous a fait remarquer qu'il se commettait des irrégularités sur le pont ou, mettons, qu'un péager en particulier en commettait? Avez-vous eu à signaler des cas de ce genre?

M. MURPHY: On nous signalait de temps à autre qu'un péager enfreignait le règlement. Comme je l'ai dit plus tôt, il s'agissait surtout de vérifier les recettes en les comparant avec les ventes de billets et on ne pouvait jamais prendre de mesures disciplinaires sans obtenir d'abord l'approbation du directeur du port. Des employés m'ont, en effet, été envoyés pour des questions semblables.

M. MONTEITH *(Verdun)*: Et des mesures disciplinaires ont été prises?

M. MURPHY: Oui, souvent.

M. MONTEITH *(Verdun)*: Vous a-t-on dit à un moment ou à un autre que les péagers avaient fait l'objet de menaces?

M. MURPHY: Non.

M. MONTEITH *(Verdun)*: Comme suite à la question de M. Bourbonnais, vous avez répondu, je crois, que les balayeurs du pont auraient pu ramasser les reçus et qu'ils auraient pu s'en servir ou les revendre?

M. MURPHY: C'eût été possible, si par hasard, un reçu était tombé à côté de la boîte à mutiler, ou par inadvertance.

M. MONTEITH *(Verdun)*: Est-ce que des faux reçus auraient pu exister?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il en a déjà été question. On nous a dit qu'il n'y a jamais eu de reçus contrefaits.

M. MONTEITH *(Verdun)*: Je voudrais poser cette question à chaque témoin.

M. MURPHY: Pour autant que je sache, il n'y a eu aucune trace de reçus contrefaits.

M. MONTEITH *(Verdun)*: Mais cela aurait été possible?

M. MURPHY: Je ne crois pas qu'ils auraient passé inaperçus.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Denis.

M. DENIS: Monsieur Murphy, pendant votre période d'activité, est-ce que vous avez eu l'occasion de voir un autre système de péage ou de visiter les installations d'un autre pont de péage?

M. MURPHY: Non.

M. DENIS: Vous n'en avez pas vu par hasard dans la province de Québec ou dans l'Ontario?

M. MURPHY: Non.

M. DENIS: Saviez-vous qu'il existait d'autres systèmes de péage pour les ponts?

M. MURPHY: Il y a celui dont jai parlé. Le Conseil des ports nationaux nous avait demandé de faire une enquête, et je crois que c'est M. Beaudet qui s'en est chargé et qui en a fait rapport.

M. DENIS: Et savez-vous si ces systèmes étaient différents, étaient meilleurs ou moins satisfaisants que le vôtre?

M. MURPHY: Nous avons conclu qu'il n'y aurait aucun avantage à installer un système du genre de ceux qui existaient à ce moment-là.

M. DENIS: A votre connaissance, pendant que vous étiez en activité, connaissiez-vous un autre moyen de recueillir les péages?

M. MURPHY: Non.

M. DENIS: Je suppose que les employés du pont travaillent par équipes qui peuvent être différentes. Est-ce que, en comparant les recettes obtenues pendant les périodes de service de diverses équipes, ou plutôt, aviez-vous idée qu'une équipe était moins compétente ou faisait rapport de moins de revenus qu'une autre?

Est-ce qu'il y a moyen, en comparant les équipes, de découvrir s'il y a des irrégularités?

M. MURPHY: Non, je ne crois pas. Ce ne serait pas pratique de faire des vérifications de cette façon.

M. DENIS: Mais, supposons qu'à un moment donné les recettes sont de tant, et qu'à un autre moment comparable, elles sont à peu près semblables ou pas du tout les mêmes? Est-ce que ce ne serait pas une façon de vérifier, à part la vérification faite par votre enquêteur et celle effectuée par le National-Canadien?

M. MURPHY: Un des moyens, ou plutôt un des instruments à la disposition du directeur du port de Montréal, dont les services sont bien complexes, pour étudier et se rendre compte si ces services fonctionnent de manière satisfaisante ou non est le rapport financier que nous recevons chaque mois de tous les services. On se rend facilement compte d'après ce rapport qu'il y a eu des changements exceptionnels pendant un mois donné par rapport au même mois de l'année précédente.

Je crois que vous contaterez d'après les dossiers, que, pendant toute la période où j'ai été directeur du port, les péages chaque année ou chaque mois accusaient une augmentation par rapport au mois correspondant de l'année précédente; et je crois que vous constaterez également, d'après ces dossiers, que le revenu global annuel a augmenté chaque année de 10 à 16 p. 100 environ dans l'ensemble.

J'estime que la nature de ces études indique nettement qu'il n'y a eu aucune perte ou détournement de fonds dans un service en particulier.

M. DENIS: Est-ce parce que vous constatiez d'après ces chiffres que les recettes augmentaient régulièrement que vous n'avez pas demandé que votre enquêteur, ou celui des chemins de fer Nationaux, fasse davantage de recherches

M. MURPHY: Pas nécessairement, mais il se pourrait que cela ait influé sur notre façon de penser.

M. DENIS: Est-ce qu'au moyen de la même comparaison, j'ai parlé des équipes, vous pouvez obtenir à peu près les mêmes résultats, ou les mêmes indications, en comparant les recettes d'une équipe avec celles d'une autre pendans une période de temps comparable?

M. MURPHY: Je ne pense pas que cela nous aurait donné une idée bien nette; ou plutôt, les renseignements obtenus de cette façon n'auraient pas été très utiles.

(Texte)

M. PIGEON: Durant votre terme d'office, est-ce qu'il est possible d'avoir la liste de ceux qui étaient préposés au balayage du pont?

(Traduction)

M. MURPHY: Je n'ai pas ce renseignement.

(Texte)

M. PIGEON: Est-ce que c'est confidentiel ou si ça peut être rendu public?

(Traduction)

M. MURPHY: Je ne sais pas. Il se pourrait que ces renseignements soient dans le dossier. En toute probabilité, ils le sont.

M. DENIS: Il ne s'agit pas de documents confidentiels?

M. MURPHY: Non.

M. JOHNSON: Est-ce que M. Denis cherche à savoir si les documents que ces gens ont ramassés étaient confidentiels?

(Texte)

M. PIGEON: Encore une fois, est-ce qu'il est possible d'avoir les noms et adresses (durant l'année, durant votre terme d'office,) de ceux qui étaient préposés au balayage?

(Traduction)

M. MURPHY: Pourrait-on répéter la question s'il vous plaît? Je ne sais pas trop bien ce qu'on me demande.

L'INTERPRÈTE: Pourrait-on obtenir une liste de ceux qui ont travaillé comme balayeurs sur le pont pendant que vous étiez en fonctions?

M. MURPHY: Ce renseignement se trouve dans les dossiers, mais je ne les ai pas sous la main.

(Texte)

M. PIGEON: Est-ce que c'est confidentiel, ou si ça peut être rendu public?

(Traduction)

M. MURPHY: Je crois que d'habitude des questions de cette nature ne sont pas rendues publiques; mais au stade où nous en sommes, ce n'est pas à moi d'en décider.

Le PRÉSIDENT: A l'heure actuelle, ce n'est pas M. Murphy qui a ces dossiers.

M. DRYSDALE: Puis-je poser la question suivante, monsieur le président? Monsieur Murphy, avez-vous encore des dossiers ou des documents que vous avez emportés quand vous avez quitté votre emploi, quand vous avez cessé de vous occuper du pont Jacques-Cartier?

M. MURPHY: Non, aucun.

M. DRYSDALE: Vous avez laissé tous les dossiers confidentiels et autres?

M. MURPHY: Je n'ai rien emporté lorsque j'ai quitté le Conseil des ports nationaux.

M. JOHNSON: Même pas une passe?

(Texte)

M. PIGEON: Encore une fois, est-ce qu'il est possible d'avoir les noms et adresses de ceux qui étaient préposés au balayage durant votre terme d'office?

(Traduction)

M. MURPHY: Je ne suis pas en mesure de . . .

M. PIGEON: Puis-je proposer qu'on nous fournisse ces noms et adresses, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas M. Murphy qui pourra vous fournir ces renseignements. M. Murphy ne travaille plus pour le Conseil des ports nationaux, il est maintenant l'ingénieur en chef de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

M. PIGEON: Oui, mais j'aimerais beaucoup proposer qu'on nous fournisse cette liste.

M. MURPHY: Je ne l'ai pas.

M. DENIS: Il ne peut pas fournir ce qu'il n'a pas.

M. PIGEON: Pas lui, mais le Conseil.

M. DRYSDALE: M. Pigeon demande que ces renseignements soient fournis par ceux qui sont en mesure de le faire.

Le PRÉSIDENT: Il faudra le demander à une personne qui peut vous fournir ces renseignements.

M. JOHNSON: Il propose que quiconque est en mesure de fournir ces documents le fasse, et j'appuie cette proposition. Pourrions-nous la mettre aux voix?

M. PIGEON: Et aussi, si possible . . .

Le PRÉSIDENT: Un instant, je vous prie. Avant que nous puissions mettre la proposition aux voix, il faudrait que nous rappelions M. Beaudet, afin que vous lui fassiez cette demande. Mais vous ne pouvez pas le faire pendant que M. Murphy témoigne. Je ne pense pas que ce soit conforme au Règlement.

Nous pourrions rappeler M. Beaudet plus tard, car il est encore parmi nous. Je crois que c'est alors qu'il conviendrait de lui faire cette demande.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, M. Pigeon s'efforce d'obtenir ces renseignements du Conseil des ports nationaux. Je crois que nous avons eu l'habitude jusqu'à présent, lorsqu'il s'agissait de renseignements, de les demander de façon générale. Or, M. Pigeon ne connaît pas ces différentes personnes et M. Beaudet pourrait peut-être obtenir les renseignements désirés. Si nous voulons agir selon le Règlement, nous devons obtenir ces renseignements de la personne qui les possède.

Le PRÉSIDENT: C'est juste.

M. DRYSDALE: Mais je crois que M. Pigeon a fait sa demande de façon générale et ces messieurs qui sont présents pourraient en prendre note et fournir ces renseignements, si cela leur était possible.

Le PRÉSIDENT: Pourrait-on mettre cette proposition aux voix? La proposition n'a pas encore été acceptée et je ne sais pas si ces messieurs ont ces documents?

M. DRYSDALE: C'est justement l'objet de la proposition, de savoir s'ils les ont ou non.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous attendre un peu avant de faire votre proposition, afin que nous puissions demander à M. Beaudet de revenir témoigner. Je crois qu'il conviendrait mieux de procéder de cette façon. Nous pourrons ainsi découvrir si oui ou non de tels documents existent.

M. DRYSDALE: Si la proposition était faite, il les produirait ou il ne les produirait pas. Je ne vois pas à quoi cela servirait de le rappeler et de lui demander s'il a ces renseignements. Il faudrait qu'il s'en assure. Or, c'est justement ce que la proposition lui permettrait de faire.

M. JOHNSON: Pourrions-nous appeler M. Beaudet maintenant, afin de lui demander de produire ces documents s'il existent?

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions rappeler M. Beaudet. Monsieur Beaudet, voulez-vous avancer s'il vous plaît?

M. JOHNSON: A quoi cela servirait de procéder autrement?

Le PRÉSIDENT: M. Beaudet est encore sous serment.

(Texte)

M. PIGEON: Monsieur Beaudet, d'abord je ne croyais jamais avoir le plaisir de vous entendre de nouveau. Croyez-vous qu'il soit possible d'avoir la liste que j'ai demandée?

M. G. BEAUDET *(directeur du port de Montréal)*: Je regrette de ne pouvoir être en «position» de vous dire si cette liste peut être produite ou non. Quoique je m'excuse d'avoir à....

Si vous me le permettez, j'aimerais faire une remarque à ce sujet. Ce matin, je me suis rendu compte que, «sous» motion, le Comité a accepté de ne pas donner les noms des percepteurs au pont Victoria. Pourquoi le Conseil des ports nationaux serait-il obligé de donner d'autres noms?

M. JOHNSON: Parce que le Comité va en décider, monsieur Beaudet.

M. BEAUDET: Je suis entièrement à la disposition du Comité pour produire ce qu'il veut. C'était simplement une remarque de ma part.

M. PIGEON: C'est superflu de votre part puisque, monsieur Beaudet, je voudrais avoir le nom des balayeurs du pont Jacques-Cartier, parce que je croyais qu'eux ramassaient les reçus; c'est un autre genre de perception.

M. BEAUDET: Si, toutefois, ces noms doivent être «produits», j'aimerais connaître la période spécifique. Parce qu'il y avait parmi les balayeurs du pont il y aura un grand nombre de noms à «produire».

M. PIGEON: Depuis 1946, si c'est possible. Et aussi est-ce qu'il serait possible d'avoir les recommandations qui ont été faites, le nom des personnes qui ont recommandé les balayeurs?

M. BEAUDET: Avant 1952? Comme je l'ai déjà dit dans mon témoignage, ces lettres ont été détruites.

M. PIGEON: De 1952, en «montant», est-ce que vous avez en mémoire qu'avant 1952 des membres du Parlement ont recommandé à votre attention d'employer des balayeurs?

M. BEAUDET: Non

M. PIGEON: Je tiens à vous faire remarquer, monsieur Beaudet, également, que je demanderais les mêmes renseignements concernant le pont Victoria.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: La proposition de M. Pigeon a été appuyée. Vous avez proposé que les documents soient produits, monsieur Pigeon, et qui vous a appuyé?

M. PIGEON: Monsieur Johnson.

Le PRÉSIDENT: Que ceux qui sont d'accord veuillent lever la main.

M. WRATTEN: A quoi est-ce que cela peut servir de fournir les noms des balayeurs du pont à notre Comité? S'il faut rechercher les noms des gens qui ont rempli cette fonction au cours de dix ou douze années, cela représente beaucoup de travail et va coûter très cher. Je ne crois pas que ces renseignements vont nous aider dans notre travail ou dans nos conclusions.

M. PIGEON: Permettez que je vous explique. Si je cherche à obtenir ces renseignements, c'est parce que je crois que ces balayeurs auraient pu ramasser les reçus et s'entendre ensuite avec les péagers.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que quelqu'un d'autre désire faire des commentaires au sujet de cette proposition? Il est proposé que les noms des balayeurs du pont, ceux qui y ont été employés à partir de 1952, avez-vous dit? . . .

M. PIGEON: Oui.

Le PRÉSIDENT: . . . soient fournis. Que tous ceux qui appuient la proposition veuillent bien lever la main.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Sept.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui s'y opposent?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Huit.

M. JOHNSON: J'essaie d'obtenir quelque chose et je n'y parviens pas. Je ne parviens pas à obtenir des renseignements de M. Murphy, ni même l'appui des membres de notre Comité; par conséquent j'estime que nous perdons notre temps ici.

Le PRÉSIDENT: La proposition est rejetée. Monsieur Fisher.

M. FISHER: Monsieur Murphy, en prenant connaissance des comptes rendus du Comité, avez-vous remarqué ce qu'a dit M. Hees au sujet des fonctionnaires? Vous souvenez-vous qu'il a demandé s'il n'y aurait pas un certain avantage à ce que tous les postes administratifs du port de Montréal soient remplis par des membres de la fonction publique?

M. MURPHY: Non, je ne m'en souviens pas. Je ne faisais pas très attention à ce qui se passait aux réunions, sauf lorsque j'étais directement intéressé.

M. FISHER: Est-ce que, à un moment quelconque, quand vous étiez responsable de l'administration du port, il a été question de changer de procédé par rapport aux employés et de les englober dans le service civil?

M. MURPHY: Pas que je sache.

M. FISHER: Selon vous, quels sont les avantages du système actuel par rapport à l'administration du service civil?

M. MURPHY: Je ne tiens pas beaucoup à exprimer une opinion à ce sujet. Il me semble que cela ne fait partie, ni de mes responsabilités antérieures, ni de celles que comporte mon poste actuel auprès du gouvernement.

M. FISHER: Vous avez été chargé pendant assez longtemps de l'administration du port. Or, nous essayons de découvrir pourquoi cette administration était telle, et nous devrons peut-être proposer que quelques améliorations y soient apportées.

J'essayais simplement de connaître votre opinion, puisque vous en avez été en poste pendant assez longtemps, et de savoir si vous avez trouvé que les dispositions qui avaient été prises par rapport au Conseil, au port et aux employés étaient satisfaisantes ou si vous estimiez que le personnel aurait dû faire partie du service civil?

M. MURPHY: En ce qui concerne le service civil, j'estime, pour autant que je sache, que le système adopté par le Conseil des ports nationaux est parfaitement satisfaisant.

M. FISHER: Pendant la plupart du temps où vous avez été responsable de l'administration du port, M. Chevrier était ministre des Transports, n'est-ce pas?

M. MURPHY: Oui.

M. FISHER: Est-ce que vous avez eu de longues conversations ou des pourparlers officiels avec M. Chevrier au sujet du port?

M. MURPHY: Non. Les services administratifs étaient établis de façon telle que le directeur du port devait faire rapport directement au Conseil et n'avait aucun contact direct à part celui-là.

M. FISHER: La hiérarchie était établie de cette façon et vous ne l'avez jamais contournée de manière à vous trouver en tête-à-tête avec M. Chevrier pour lui parler des problèmes du port de Montréal?

M. MURPHY: Si, parfois, quand M. Chevrier assistait à une réunion du Conseil. Je me souviens d'une telle réunion à Montréal; mais il était question alors de l'installation d'élévateurs à grain. C'est la seule occasion dont je me souvienne.

M.FISHER: M. Chevrier, ou quelqu'un que vous saviez être un représentant de M. Chevrier n'est jamais allé vous trouver pour vous proposer ou vous conseiller de procéder de telle ou telle façon par rapport au personnel du port?

M. MURPHY: Non.

M. FISHER: Et, pour être tout à fait précis, aucun représentant de M. Chevrier, ni M. Chevrier lui-même, ne vous ont parlé à un moment quelconque du pont Jacques-Cartier et de la situation qui existait par rapport au personnel?

M. MURPHY: Non.

M. FISHER: Une des questions que je voulais vous poser est semblable à celle que j'ai posée à M. Beaudet, et, évidemment, les raisons pour lesquelles je cherche à savoir ceci relèvent du domaine de la statistique.

Lorsque vous étiez directeur du port, et qu'il vous fallait étudier et suivre la courbe de la statistique par rapport aux recettes, aux personnes qui traversaient le pont Jacques-Cartier en autobus et en automobile, au nombre d'abonnés, au nombre de billets simples vendus et autre chose de la sorte, comment procédiez-vous? Établissiez-vous, d'une année à l'autre, des données statistiques fondées sur le passé ou aviez-vous, à votre disposition, des tableaux statistiques des méthodes d'exploitation du passé?

M. MURPHY: Je ne me rappelle pas que nous ayons établi des tableaux spécifiques là-dessus. Bien entendu, je l'ai déjà dit, nous faisions des comparaisons entre les recettes des diverses époques. Encore une fois, je crois que, sans exception, les recettes ont augmenté continuellement, au pont Jacques-Cartier.

M. FISHER: Oui, mais plusieurs d'entre nous voudraient avoir le pourcentage de l'augmentation.

Ainsi, prenons comme exemple l'opération le plus simple, celle qui semblait ouvrir le plus facilement la porte aux abus. Lorsque vous avez assumé la pleine responsabilité de l'administration du pont, en 1947, il s'est vendu un total de 3,180,000 billets. L'année de votre départ, il s'en est vendu 5,100,000. En d'autres termes, il y a eu une augmentation de deux millions dans le nombre de billets de passagers vendus.

Si vous aviez fait une vérification statistique d'année en année, vous auriez constaté que cette augmentation différait totalement de celle qui s'était manifestée dans la vente des billets de camions et d'autobus, et, pour les automobiles, le péage en espèces et la vente des billets d'abonnés. Je vous pose la même question que je posais à M. Beaudet. Vous n'avez jamais remarqué . . .

Le PRÉSIDENT: À quelle page retrouve-t-on ces renseignements?

M. FISHER: Je crois que c'est au document n° 2, appendice «B» du fascicule n° 11. Il révèle que, de 1947 à 1954, le nombre total des véhicules est passé de trois millions à huit millions et plus, soit au-delà du double. Et pourtant, le nombre des billets de voyageurs n'a pas augmenté.

Ce décalage qui a persisté pendant un certain nombre d'années nous semble, du moins rétrospectivement, fort étonnant. Je me demande pourquoi vous-même et M. Beaudet ne l'avez jamais remarqué.

M. MURPHY: J'ai bien peur de ne pouvoir répondre à cette question.

M. FISHER: Le pourriez-vous si je la posais autrement? N'avez-vous pas fait une vérification ou une étude suffisante de vos statistiques qui auraient éveillé vos soupçons, en présence d'une pareille situation?

M. MURPHY: Non.

M. FISHER: N'avez-vous pas institué, à titre d'administrateur du port, une méthode de vérification des recettes ou établi d'autres données statistiques du genre qui vous auraient permis de suivre chaque phase de votre administration?

M. MURPHY: Nous tenions compte surtout des recettes globales. Comme je l'ai dit, nous comparions les rentrées, d'une année à l'autre. Au cours de la période mentionnée, nous avons établi les tableaux de comparaison avec les années précédentes et, de 1946 à la fin de 1953, nous avons constaté une très forte augmentation des recettes.

M. FISHER: Vous dites que vous avez constaté une très forte augmentation des recettes. Pourtant, si l'on analyse tous les éléments de ces recettes, on constate que certaines augmentations sont renversantes, alors qu'il n'y en avait aucune dans d'autres secteurs.

M. MURPHY: En effet, mais je ne puis me rappeler tous les détails.

M. FISHER: Vous n'avez jamais analysé de près chacun des éléments de revenu; vous ne vous en êtes tenus qu'à la compilation du gain réel, d'une année à l'autre?

M. MURPHY: C'est exact; Autant que possible en comparant les mois d'une année à l'autre.

M. FISHER: J'admets qu'il est toujours facile, et c'est ce que nous faisons tous, de sembler habile après coup. Donc, en jetant un regard rétrospectif sur le passé, ne constatez-vous pas qu'il eût été préférable de surveiller, d'un mois à l'autre, les fluctuations de chacun des éléments de revenu relatifs au pont Jacques-Cartier?

M. MURPHY: J'en doute, car notre mode de procéder, nos vérifications n'ont jamais indiqué d'infractions graves au règlement. Évidemment, il reste toujours la possibilité qu'une enquête d'une autre nature en aurait révélé plus.

M. FISHER: Nous avons à peine effleuré la question des passes. Les difficultés que les passes créaient aux péagers vous apportaient-elles des problèmes sérieux qu'il vous fallait rapporter à vos supérieurs?

M. MURPHY: Non, je ne crois pas. Nous avions hérité du système; il nous paraissait, dans le temps, que c'était la méthode à suivre.

M. FISHER: Vous ne critiquiez rien; vous acceptiez ce qui se faisait?

M. MURPHY: Je n'ai jamais rien critiqué. Il fallait passer par là, c'est tout.

M. FISHER: Vous n'avez jamais proposé que le Conseil des ports nationaux étudie la situation pour décider de la possibilité d'abolir le système des passes?

M. MURPHY: Non.

M. FISHER: N'avez-vous jamais pensé que le système des passes nuisait à la véracité des chiffres ou à l'efficacité de votre système de péage?

M. MURPHY: Non, pas tellement. Nous aurions pu le faire, si, par une méthode de décompte, nous avions calculé le nombre des passes au regard du nombre des voitures ou encore des catégories de péages perçus. Mais avec le système de péage, il eut été difficile d'en arriver à des conclusions exactes.

M. FISHER: Au cours de votre durée d'office à Montréal, quelles étaient vos relations avec le Conseil des ports nationaux? Lequel des directeurs du Conseil s'occupait plus particulièrement des affaires du port de Montréal? Je vous le demande parce que j'ai cru comprendre, par ce que disait M. Archer, que les membres du Conseil avaient tendance à se partager les responsabilités.

M. MURPHY: J'ai toujours, et très méticuleusement, adressé ma correspondance au Conseil lui-même et non à un directeur en particulier. J'étais d'avis que je devais des comptes au seul Conseil et j'étais très méticuleux là-dessus.

M. FISHER: Voici maintenant une question d'ordre général. Nous serions intéressés de savoir à quel point le Conseil des ports nationaux se tenait au courant des problèmes du port et, plus spécifiquement, de ceux du pont Jacques-Cartier. Pourriez-vous nous donner des explications là-dessus?

M. MURPHY: Je crois que le Conseil était au courant de tout ce que j'en savais moi-même, ni plus ni moins.

M. FISHER: Voulez-vous dire que le Conseil était tenu au courant par correspondance ou si les membres du Conseil suivaient de près, régulièrement et personnellement, les différentes phases de l'exploitation du port?

M. MURPHY: Je crois que le Conseil se guidait surtout sur nos rapports et sur son propre examen de la statistique et des recettes.

M. FISHER: Pendant vos années de service, est-il arrivé qu'un membre du Conseil manifestât un intérêt spécial pour les affaires du port ou du pont Jacques-Cartier.

M. MURPHY: Non; je crois que les trois membres du Conseil s'y intéressaient également. Je ne sais si la tradition le voulait ainsi, mais dans le temps le président du Conseil était avocat, le vice-président ingénieur et le troisième membre spécialiste en finances. Je crois que chacun suivait les affaires du port selon sa compétence professionnelle. Quant aux lignes générales de conduite, d'après ce que j'ai pu en observer, le Conseil agissait alors de concert.

M. FISHER: Le Conseil ne vous a jamais donné d'instructions au sujet du favoritisme politique, des directives, des lettres ou conseils reçus de gens de la politique?

M. MURPHY: Non, sauf pour l'embauchage, dans certaines classes d'employés. Dans les premiers temps de mon service, nous avions l'habitude de transmettre nos recommandations aux autorités, pour les faire approuver.

Subséquemment, et en ce qui concernait les péagers, nous faisions nous-mêmes l'embauchage des employés temporaires; mais tous les emplois à temps continu devaient être approuvés par procès-verbal du Conseil. Il n'y a jamais eu, cependant, intervention directe des autorités en matière d'embauchage; elles n'ont jamais même examiné les formules de demandes des candidats. Ces questions étaient toutes du ressort du directeur du pont.

M. FISHER: Il me reste une dernière question. Je veux vous demander votre avis et j'espère que vous me répondrez en toute liberté. Auriez-vous des propositions à faire, en vue de l'exploitation du port et des relations qui existent entre la direction et l'administration du pont, qui, d'après vous, contribueraient à améliorer la situation?

M. MURPHY: Si la question m'avait été posée avant l'installation des appareils de perception automatique, j'aurais répondu par l'affirmative. Mais j'ai observé ce qui se passe, depuis l'installation du nouveau système qui enlève entièrement aux péagers la manipulation de l'argent. J'en ai conclu que c'est à peu près ce qu'il y a de plus parfait dans ce genre. Il y aura peut-être encore des améliorations technique à apporter; mais, comme système, c'est très bien.

M. FISHER: Ce que dit le témoin provoque une autre question et je m'excuse de la poser. Le pont ne constitue que l'une des sources de revenu du port. Le quayage en est une autre et il y a d'autres concessions portuaires qui sont autant d'autres sources.

M. MURPHY: Oui.

M. FISHER: Cette histoire du pont tournera peut-être au scandale, mais nous n'en savons rien encore. À votre avis, y a-t-il possibilité que des enquêtes soient nécessaires pour examiner d'autres aspects de l'administration du port? Se peut-il que des doutes s'élèvent, dans d'autres secteurs, comme c'est arrivé dans le cas du pont Jacques-Cartier?

M. MURPHY: Je ne le crois pas. Vous parlez d'un tout autre genre d'exploitation; les mêmes difficultés ne peuvent se présenter. Toutefois, je ne suis guère en mesure de me prononcer là-dessus. En somme, voilà six ans que j'ai quitté la direction du port et l'on m'interroge, actuellement, sur le régime de M. Beaudet. Il y a eu des améliorations dans l'administration générale, comme il y en a eu, je l'espère, au cours des six ou sept années que j'y ai passées.

M. FISHER: N'avez-vous pas formulé des critiques après votre départ?

M. MURPHY: Non, aucune.

Le PRÉSIDENT: À vous la parole, monsieur Drysdale.

M. DRYSDALE: Monsieur Murphy, qui était ministre des Transports pendant toute la période de votre administration du port?

M. MURPHY: Monsieur Chevrier l'a été pendant presque toute la période.

M. DRYSDALE: Et M. Marler?

M. FISHER: Il n'est arrivé que vers la fin.

M. DRYSDALE: Je vous en prie, permettez à M. Murphy de répondre lui-même.

M. MURPHY: Je ne saurais dire à quelle date M. Marler est devenu ministre des Transports.

M. DRYSDALE: Vous avez dit à M. Fisher que vous aviez participé à des discussions des autorités du Conseil des ports nationaux en présence de M. Chevrier, lors de certaines réunions. Combien de fois ces réunions ont-elles eu lieu et où?

M. MURPHY: Je ne me rappelle que d'une réunion où M. Chevrier était présent, au sujet du port de Montréal. Il s'agissait du programme d'expansion des installations d'élévateurs à grains.

M. DRYSDALE: Et à quelle date était-ce?

M. MURPHY: Je ne me le rappelle pas.

Le PRÉSIDENT: Cette question dépasse les limites de notre mandat.

M. DRYSDALE: J'espère que vous me permettrez d'interroger le témoin. Je veux aussi éprouver sa mémoire, savoir quels sont les événements dont il se rappelle et ceux qu'il a oubliés. Je n'ai pas l'intention d'aborder le sujet des élévateurs à grain. Alors, vous ne vous rappelez pas?

M. MURPHY: Je ne me rappelle pas la date exacte.

M. DRYSDALE: Et l'année? Était-ce avant ou après 1952 ou peu après votre arrivée, en 1947? Je sais que c'est assez difficile, mais donnez-nous au moins une date approximative.

M. MURPHY: Je ne me rappelle pas. C'était peut-être quatre ou cinq ans après mon arrivée, vers 1952, mais je ne puis l'affirmer.

M. DRYSDALE: Vous ne vous rappelez de la présence de M. Chevrier qu'à une seule de ces réunions?

M. MURPHY: Je me rappelle que cette séance ne réunissait pas tout le Conseil; c'était une réunion à Montréal en vue d'étudier l'agrandissement des élévateurs à grains.

M. DRYSDALE: Aviez-vous l'habitude de rencontrer tous les membres du Conseil ou vous borniez-vous à les informer des détails de votre administration?

M. MURPHY: Nous présentions des rapports mensuels au Conseil des ports nationaux et les directeurs nous rendaient visite périodiquement, à intervalles réguliers et assez fréquents. Il m'est arrivé aussi de devoir aller à Ottawa.

M. DRYSDALE: Avez-vous déjà rencontré M. Chevrier en dehors des visites officielles? Est-il déjà allé faire l'inspection du pont Jacques-Cartier, alors que vous l'auriez peut-être accompagné?

M. MURPHY: Non.

M. DRYSDALE: Vous n'avez jamais communiqué directement avec lui?

M. MURPHY: Non, jamais. Le directeur du port n'était tenu, dans l'exercice courant de ses fonctions, de communiquer directement avec qui que ce soit d'autre que les membres du Conseil.

M. DRYSDALE: Lorsque vous présentiez un rapport au Conseil des ports nationaux, qu'en advenait-il? Était-il transmis ensuite au ministre?

M. MURPHY: Je n'en sais rien.

M. DRYSDALE: Avez-vous déjà reçu des instructions, à la suite d'un rapport?

M. MURPHY: Rien de défini, non.

M. DRYSDALE: Vous ne vous en êtes jamais informé. Voici, spécifiquement, ce que je vous demande: vous avez fait un rapport, en 1952, à la suite d'une enquête du Conseil des ports nationaux. Ce rapport contenait certaines propositions. Savez-vous si, oui ou non, il a été transmis au ministre?

M. MURPHY: Je ne le sais pas.

M. DRYSDALE: Vous est-il revenu de la correspondance ou des réponses du Conseil, à la suite des propositions que vous aviez présentées ou des commentaires que vous aviez faits?

M. MURPHY: Je ne me rappelle d'aucune correspondance.

M. DRYSDALE: Vous rappelez-vous d'avoir formulé certaines demandes?

M. MURPHY: Je ne me le rappelle pas.

M. DRYSDALE: Eh bien! de 1947 à 1952 ou 1954 (l'enquête du National-Canadien de 1954 l'a fait ressortir et vous avez déclaré également qu'il y avait eu plusieurs irrégularités), avez-vous attiré l'attention du Conseil sur ces irrégularités?

M. MURPHY: Oui, je les ai soumises à l'autorité du Conseil.

M. DRYSDALE: Savez-vous si le Conseil a attiré l'attention du ministre sur ces irrégularités?

M. MURPHY: Je ne sais pas.

M. DRYSDALE: Avez-vous essayé de découvrir ce que le Conseil a fait par rapport aux vœux que vous aviez exprimés?

M. MURPHY: Non. Je ne lui ai pas exprimé de vœux, à vrai dire, j'ai plutôt proposé une façon de procéder.

M. DRYSDALE: Le mot «vœux» ne convient peut-être pas; mais, de 1947 à 1954, il s'est produit des irrégularités dans la perception du péage, qui, selon ma propre interprétation, ont pu entraîner une diminution des recettes.

Or, j'étais en train de me demander si, du fait que vous vous occupiez de l'administration du pont, vous teniez à ce que vos vœux parviennent jusqu'à la direction et, dans le cas de l'affirmative, si l'on vous a dit indirectement ce que vous devriez faire?

M. MURPHY: En ce qui me concernait, vu le poste que j'occupais, c'était le Conseil des ports nationaux qui représentait la direction. Comme vous le savez, cet organisme est une société de la Couronne.

M. DRYSDALE: Le Conseil des ports nationaux n'a pas laissé entendre que cela l'ennuyait que rien ne soit fait par rapport à ces irrégularités?

M. MURPHY: Je ne puis vous répondre pour le Conseil des ports nationaux.

M. DRYSDALE: Le Conseil des ports nationaux ne s'est jamais mis en rapport avec vous au sujet de ces irrégularités?

M. MURPHY: Si, cette question le préoccupait; mais je ne me souviens d'aucune lettre à cet égard. Il se pourrait qu'il y en ait eu. En tout cas, je suis sûr que nous avons eu des pourparlers à cet égard.

M. DRYSDALE: Quel genre de pourparlers? Est-ce que vous en avez simplement parlé ensemble, en disant: «Il paraît y avoir quelques irrégularités de plus ce mois-ci?»

M. MURPHY: Mais non. Les membres du Conseil des ports nationaux étaient des hommes sérieux et j'estime que, nous aussi, nous avons vu ces choses sous leur vrai jour et que ces questions nous préoccupaient beaucoup.

M. DRYSDALE: J'aimerais bien que vous me donniez un peu plus d'explications, car je suis obligé de vous indiquer à chaque instant où j'essaie d'en venir avec mes questions, et j'ai du mal à obtenir des renseignements. Si vous pouviez me parler de votre propre gré des pourparlers que vous avez eus au sujet de la perception des péages, cela nous aiderait. Je sais très bien que vous ne voulez pas rendre l'une ou l'autre personne responsable et je vous comprends parfaitement; mais j'aimerais tout de même que vous nous donniez une idée de la nature de ces pourparlers.

M. MURPHY: Eh bien! disons ceci: le Conseil des ports nationaux s'attendait que, en tant que directeur du port, je m'occupe du pont Jacques-Cartier et d'autres installations portuaires à cette époque. Le Conseil indiquait bien qu'il se souciait beaucoup de la perception des droits de passage et je crois que tous ses membres se rendaient compte qu'il y avait certaines faiblesses dans la façon de procéder. Néanmoins, les efforts que nous avons faits pour obtenir des preuves concluantes n'ont pas entièrement réussi. Je crois que le Conseil estimait au fond qu'il fallait essayer de trouver un autre moyen de percevoir les péages. Ce changement a eu lieu. Il n'existait rien de semblable à l'époque. Sauf erreur, cette nouvelle méthode de perception des péages n'a été adoptée qu'il y a environ cinq ans. Les méthodes qui ont été inventées à ce moment-là, (celle-ci en particulier était considérée comme une des plus modernes qui existaient), ne semblaient offrir aucun avantage réel en comparaison de la méthode que nous avions adoptée. Or, une telle méthode présente un inconvénient fondamental, du fait qu'il y a une personne qui manipule l'argent.

M. DRYSDALE: Estimiez-vous, en tant qu'administrateur du port et en tant qu'homme d'affaires qui occupait un poste de grandes responsabilités, que lorsque ces irrégularités se produisaient depuis plusieurs années, le Conseil, après que vous lui en aviez fait rapport, devait logiquement les porter à la connaissance du ministre des Transports qui, en fin de compte, était la personne responsable quand il était aussi possible que des fonds soient détournés?

M. MURPHY: Il m'est difficile d'en juger.

M. DRYSDALE: Je ne vous demande pas votre opinion. Vous occupiez un poste qui comportait une grande responsabilité.

M. MURPHY: Je ne pense pas nécessairement. Le Conseil des ports nationaux est une société de la Couronne et il a certainement ses responsabilités envers la Couronne; mais je ne vois pas qu'il était nécessaire, ni qu'il aurait eu avantage à soumettre de tels problèmes au ministre.

M. DRYSDALE: Vous n'estimez pas que lorsqu'on est en train de détourner les recettes d'un pont, il faudrait au moins attirer l'attention du ministre?

Je ne suis pas un homme d'affaires, je suis tout simplement un député; mais il me semble néanmoins que quelqu'un aurait pu faire parvenir au ministre des renseignements au sujet de ces irrégularités.

M. MURPHY: Comme je l'ai dit, nous avons pensé jusqu'en 1952 que les irrégularités, s'ils existaient, étaient relativement peu importantes.

M. DRYSDALE: Mais vous avez proposé qu'une autre enquête soit faite sans vous en charger vous-même?

M. MURPHY: Nous n'avons pas fait faire une autre enquête par le National-Canadien à ce moment-là.

M. DRYSDALE: Non.

M. MURPHY: Mais nous avons pris l'initiative de lancer d'autres enquêtes nous-mêmes. Je crois que j'en ai parlé deux ou trois fois déjà.

M. DRYSDALE: Ce qui confirme qu'il y avait toujours des irrégularités dans la perception des droits de péage?

M. MURPHY: Pardon?

M. DRYSDALE: Ce qui confirme que, comme vous avez dit plus tôt, pendant toutes ces années il y avait toujours des irrégularités dans la perception des péage; mais vous en avez averti votre Conseil et, pour autant que vous sachiez, le Conseil n'en a pas fait rapport au ministre?

M. MURPHY: Non, j'estime qu'il ne m'appartenait absolument pas de le faire.

M. DRYSDALE: Même pas par simple curiosité?

M. MURPHY: Non, je ne trouve pas.

M. DRYSDALE: Vous n'étiez pas intéressé à savoir si ces renseignements avaient été transmis au ministre ou si, en tant qu'agent d'administration responsable, vous ne deviez pas prendre certaines mesures?

M. MURPHY: Cela ne me regardait pas, si le Conseil transmettait ou non ces renseignements.

M. DRYSDALE: Si les recettes du pont étaient détournées, cela ne vous regardait pas en tant qu'agent d'administration?

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous interrompre, monsieur Drysdale? M. Murphy était responsable envers le Conseil des ports nationaux et il lui faisait rapport. Et d'après ce que j'en juge, sa responsabilité s'arrêtait là, car une fois que le Conseil avait été saisi de la question. c'était à lui d'agir si c'était nécessaire.

M. DRYSDALE: Je vous remercie du renseignement, monsieur le président, mais je tiens néanmoins à obtenir des explications du témoin.

Je sais quelle est la relation qui existe. Je voudrais tout simplement que M. Murphy explique la situation, car elle est très difficile à comprendre. En tant que directeur du port et agent d'administration, il était responsable des revenus du pont Jacques-Cartier et il a dit que, pendant sept ans, il avait constaté qu'il y avait des irrégularités. Il se pourrait qu'une demande ait été faite au Conseil des ports nationaux et il ignore si le Conseil en a fait part au ministre intéressé; et il ne sait pas si le ministre était au courant. Il a fait certaines propositions au Conseil des ports, mais il n'a jamais demandé ce qu'il en était advenu pourtant, c'était lui qui était responsable des revenus du pont. Or, pendant la période à l'étude, il y a eu des manquants considérables dans le cas de ces revenus.

J'essaie de découvrir (il est extrêmement difficile d'obtenir des renseignements de M. Murphy) s'il peut fournir une explication raisonnable de cet état de choses. C'est tout ce que je suis en train de faire; j'essaie d'être parfaitement juste envers M. Murphy.

M. MURPHY: Les relations qui existaient entre les membres du Conseil des ports nationaux et le ministre ne regardaient certainement pas le directeur du port. J'estime qu'il serait très présomptueux de la part du directeur du port de dire ce que le Conseil devrait faire dans un tel cas.

M. DRYSDALE: En tant que directeur du port, pour ce qui est de vos relations avec le Conseil des ports nationaux, n'avez-vous pas senti le besoin, lorsque vous avez mentionné ces irrégularités incessantes, de découvrir s'il faisait quelque chose pour remédier à la situation ou pour savoir s'il s'en préoccupait?

M. MURPHY: Je suis tout à fait certain que le Conseil s'en préoccupait.

M. DRYSDALE: Je ne vous demande pas si vous êtes «certain». Est-ce que le Conseil s'en préoccupait ou non?

M. MURPHY: Il me semble que ce n'est pas à moi mais plutôt au Conseil qu'il faudrait poser cette question.

M. DRYSDALE: Comme vous vous occupiez des finances et de l'administration, vous étiez responsable envers le Conseil des ports nationaux quant à l'argent. Vous avez proposé certaines mesures au Conseil, ou vous avez attiré son

attention sur l'affaire, et j'estime que vous aviez tout intérêt, de même que le Conseil, à voir si la question était étudiée, si les mesures proposées étaient adoptées ou critiquées. En somme, c'était bien vous qui risquait d'être critiqué, n'est-ce pas?

M. MURPHY: Je ne me souviens pas du détail de ces discussions qui, somme toute, ont eu lieu il y a huit ans déjà. Je puis simplement généraliser d'après mes souvenirs, vous donner une idée générale de nos études et de nos enquêtes.

M. DRYSDALE: En d'autres termes, vous vous rappelez de peu de chose et, pour ce qui est de l'administration, vous ne vous sentiez pas de responsabilité personnelle. Autrement dit, vous n'aviez pas l'impression que vous deviez suivre l'affaire jusqu'au bout?

M. MURPHY: Monsieur le président, ces questions constituent encore une insinuation et j'estime qu'elles sont quelque peu injustes, du fait qu'elles pourraient être mal interprétées. Le député essaie de me mettre des paroles dans la bouche.

M. DRYSDALE: Je n'essaie pas de vous mettre des paroles dans la bouche, mais d'en faire sortir, monsieur Murphy; mais il est très difficile d'obtenir une réponse sur des questions au sujet desquelles, en tant qu'homme d'affaires, vous devriez pouvoir répondre logiquement. Vous n'avez pas l'air de vous intéresser beaucoup à ce qu'il advenait des fonds ou de vos recommandations.

Le PRÉSIDENT: Je vous ai dit que M. Murphy était responsable envers le Conseil des ports nationaux et, par conséquent, il ne pouvait agir sans le consulter.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, on dirait que je passe plus de temps à discuter avec vous qu'avec M. Murphy. Or, pendant que nous discutons, je devrais peut-être fournir l'occasion à M. Murphy d'ajouter quelque chose à la réponse. Donc, il était directement responsable envers le Conseil des ports nationaux et lui faisait rapport.

Lorsqu'il a fait remarquer au Conseil, d'après ce qu'il a dit, je suppose qu'il l'a fait, que pendant un certain nombre d'années il y avait beaucoup d'irrégularités, il faut croire que le Conseil a agi d'une manière ou d'une autre? Il a saisi le Conseil des ports nationaux de l'affaire et à un moment donné le Conseil a sans doute étudié l'affaire avec lui. Or, j'essaie de découvrir quelle a été la base de ces discussions. Je n'ai pas essayé de prouver le lien qui existait entre le Conseil des ports et M. Chevrier. En tant que directeur du port, M. Murphy devait être au courant de ces questions; mais il semble les ignorer totalement et c'est cela qui m'intrigue.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'une fois qu'il avait fait rapport au Conseil des ports nationaux, l'affaire ne lui appartenait plus et c'était au Conseil d'agir.

M. DRYSDALE: Je préférerais que ce soit M. Murphy qui témoigne.

M. MURPHY: Comme je l'ai dit, j'ai fait rapport au Conseil des ports nationaux à ce sujet. Évidemment, le Conseil comptait sur moi en grande mesure pour que je poursuive ces enquêtes. Comme je l'ai dit, nous lancions des enquêtes de notre propre initiative. Nous n'avons pas demandé au National-Canadien de le faire à cette époque, nous ne nous sommes adressées à lui qu'environ quatre ans plus tard.

M. DRYSDALE: Et après cela vous êtes parti?

M. MURPHY: Oui, après cela je suis parti. Pendant les deux dernières années ou les dix-huit derniers mois que j'ai été là, nous n'avons pas demandé au National-Canadien de faire d'autres enquêtes. Comme je l'ai dit, nous en faisions de notre propre initiative afin d'éclaircir l'affaire.

M. DRYSDALE: Et qu'est-ce que ces enquêtes ont révélé? Des irrégularités?

M. MURPHY: Rien de grave.

M. DRYSDALE: Dans ce cas, qu'est-ce que vos enquêtes ont révélé? Quelle était la nature de ces enquêtes?

M. MURPHY: Elles n'ont rien donné de définitif. Nous trouvions de temps à autre qu'un péager était incapable d'expliquer un excédent ou un déficit et, dans ce cas-là, il faisait l'objet de mesures disciplinaires et, dans certains cas même, il était congédié. Ce sont des cas qui figurent dans nos dossiers.

M. DRYSDALE: Et ces enquêtes étaient effectuées par vos employés sur le pont Jacques-Cartier?

M. MURPHY: Oui.

M. DRYSDALE: Qui, sans doute, devaient connaître les péagers. Est-ce qu'il n'aurait pas mieux valu que les gens du National-Canadien, qui étaient probablement inconnus des péagers, et qui avaient fait une enquête auparavant (en 1934, on avait décidé de confier ces enquêtes au National-Canadien), n'aurait-il pas mieux valu que ce soit eux qui les fassent?

M. MURPHY: C'est possible, mais ce qui rendait la chose difficile, c'est qu'on ne pouvait pas se servir des preuves qu'ils récoltaient pour entamer des poursuites de la façon prévue pour les plaintes dans l'entente sur les négociations collectives.

Une VOIX: Jusqu'à quand allons-nous siéger, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: J'aimerais que l'interrogatoire de M. Murphy se termine ce matin. Le Comité est convenu de siéger jusqu'à midi et demi.

M. DRYSDALE: Croyiez-vous que vos propres employés, qui devaient être connus des péagers, pouvaient vous fournir de meilleurs renseignements que les enquêteurs du National-Canadien qui, sans doute, leur étaient inconnus?

M. MURPHY: Ce n'est pas facile de condamner un homme.

M. DRYSDALE: Je ne m'occupe pas des condamnations, mais des mesures que vous avez proposées après avoir reçu le rapport du National-Canadien, selon lequel d'autres enquêtes devaient être faites.

Les enquêteurs du National-Canadien ont fait les premières recherches et ensuite vous avez eu recours à vos propres employés du pont Jacques-Cartier, que les péagers devaient sans doute connaître, pour qu'ils fassent des enquêtes et vous avez dit que celles-ci, relativement parlant, n'avaient pas été concluantes. Vous ne vous êtes pas arrangé pour que les enquêteurs du National-Canadien soient rappelés?

M. MURPHY: Pas pendant les derniers temps que j'occupais ce poste.

M. DENIS: Au sujet des remarques de M. Fisher par rapport à la différence des augmentations pour les abonnés et les camionneurs, j'aimerais demander à M. Murphy s'il sait pourquoi il y a eu une telle différence dans les augmentations?

M. MURPHY: Je me permets de m'en rapporter de nouveau aux comptes rendus de vos réunions. Je les ai lus et je crois que M. Beaudet a fourni une explication à ce sujet.

M. DENIS: Croyez-vous que c'est à cause de l'essor des quartiers d'habitation du sud ou de la tendance de l'industrie de se servir davantage de camions qu'il y a eu cette augmentation des abonnés et des camions?

M. MURPHY: A première vue, je pense que c'est à cause de l'essor de la rive sud et que la nature des augmentations de la circulation, du nombre de voitures particulières en comparaison des camions, suit la tendance générale. Quant à savoir jusqu'à quel point celles-ci peuvent varier, je ne suis pas en mesure de juger.

M. FISHER: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je n'ai aucune objection à faire contre la question de M. Denis; mais il a mal interprété ce que je demandais et ce que j'essayais d'établir. J'ai démontré le contraste qui existait, non pas entre les camions, les autobus et les abonnés, mais entre l'accroissement du nombre de personnes transportées dans des voitures et l'accroissement réel du nombre de véhicules qui passent sur le pont. Vous avez parlé des camions et des abonnés. Or, les véhicules qui traversent le pont sont des voitures qui appartiennent à des abonnés et aussi à des automobilistes qui paient comptant.

Les chiffres que je vous ai cités représentaient le nombre global de voitures particulières qui traversent le pont, et la relation qui existe entre ce total et le nombre de personnes voyageant dans des automobiles pour lesquelles la traversée a été payée.

Ce que j'essayais de faire ressortir, c'est que le nombre de véhicules qui traversent le pont a bien plus que doublé pendant que M. Murphy occupait son poste, alors que le nombre de personnes voyageant dans ces véhicules et ayant payé la traversée du pont n'a pas augmenté dans les mêmes proportions.

Voilà où je voulais en venir et je crois qu'il faut en prendre note, car il me semble que ce que M. Denis a dit obscurcit un peu les choses.

M. DENIS: Je crois que nous visons tous deux le même point. Si, par exemple, le quartier d'habitation se développait considérablement dans la région du sud, il se pourrait, je crois, que plus de voyageurs fassent le voyage aller et retour à Montréal tous les jours en passant par le pont pour aller travailler et pour rentrer chez eux. Or, c'est ce que j'ai demandé à M. Murphy, à savoir, s'il pouvait m'expliquer de quelque façon pourquoi il y avait ces différences dans l'augmentation.

J'ai également demandé à M. Murphy si l'industrie a tendance à se servir davantage de camions et, de nouveau, s'il voudrait bien m'expliquer ces différences dans les augmentations des un et des autres?

M. MURPHY: Il me semble que tous les genres de véhicules doivent suivre l'orientation générale et doivent tendre à augmenter à mesure qu'un quartier s'agrandit; mais je ne pense pas qu'ils doivent et nécessairement suivre le même rythme d'accroissement.

Le PRÉSIDENT: C'est tout?

M. DENIS: C'est tout.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Murphy, messieurs?

M. FISHER: Il y a juste une question que j'aimerais poser.

M. Beaudet nous a dit que des députés étaient allés le trouver pour diverses questions se rapportant aux employés du pont pendant qu'il s'occupait du pont et du port. Est-ce que vous avez également reçu des visites de ce genre et, le cas échéant, quels étaient ces visiteurs?

M. MURPHY: Je me souviens que feu M. Healy, qui était le député de cette circonscription, m'appelait assez souvent. Je crois qu'il est venu me voir plusieurs fois.

M. FISHER: Et M. Roch Pinard?

M. MURPHY: Je ne pense pas qu'il m'ait rendu visite .

M. FISHER: Et M. Auguste Vincent?

M. MURPHY: Je lui ai parlé une ou deux fois au téléphone et il venait me voir de temps à autre.

M. FISHER: Et qu'est-ce qui intéressait ces messieurs?

M. MURPHY: Je crois qu'ils voulaient surtout recommander des employés. Il n'y avait rien d'anormal à ces visites.

M. FISHER: Et ce sont les seuls dont vous vous souvenez, M. Vincent et M. Healy.

M. MURPHY: Je ne me souviens pas que d'autres soient venus me voir.

M. FISHER: Est-ce que cela ne vous a pas semblé curieux que ces gens voulaient obtenir cet emploi en particulier.

M. MURPHY: Vous voulez dire de préférence à d'autres emplois?

M. FISHER: Oui.

M. MURPHY: Non, pas nécessairement.

M. FISHER: Une dernière question. Est-ce que le député de Saint-Denis, M. Denis, est allé vous voir?

M. MURPHY: Je ne me rappelle pas l'avoir vu avant ce matin.

M. FISHER: Vous le voyez pour la première fois aujourd'hui?

M. MURPHY: Oui.

M. FISHER: Dommage que vous ayez dû attendre si longtemps pour avoir ce plaisir!

M. WRATTEN: En réponse à une question qu'on lui a posée il y a quelque temps déjà, M. Beaudet a dit que quelqu'un avait blagué avec lui au sujet des automobiles des surveillants et, si je me souviens bien, il conduisait une vieille Chevrolet. Est-ce qu'on vous a également raconté des blagues semblables, monsieur Murphy? Est-ce que vous avez remarqué les automobiles des surveillants?

M. MURPHY: Non.

M. WRATTEN: Vous n'avez pas trouvé que c'était assez curieux et que ça valait la peine de faire une enquête?

M. MURRAY: Non, je ne me souviens même pas d'avoir remarqué leurs voitures.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Murphy? Non? Dans ce cas, nous allons ajourner.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 10 mai 1960,
3 h. 20 de l'après-midi

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Cet après-midi, le témoin sera M. B. J. Roberts, ancien président du Conseil des ports nationaux. Actuellement, il est le président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Monsieur Roberts, voulez-vous prendre place à la table principale. Je m'excuse d'avoir retardé l'ouverture de cette séance, mais les membres du Comité étaient occupés.

M. B. J. ROBERTS *(président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent)* est assermenté.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, c'est M. Fisher qui a demandé que M. Roberts soit appelé à témoigner. Mais M. Fisher n'est pas ici actuellement. Désirez-vous poser quelques questions à M. Roberts?

M. DRYSDALE: M. Roberts a-t-il quelque déclaration à faire?

M. ROBERTS: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Il n'a aucune déclaration à faire.

M. DRYSDALE: Quand êtes-vous entré à l'emploi du Conseil des ports nationaux, monsieur Roberts?

M. ROBERTS: Dès son institution. J'étais alors employé au ministère des Finances; en octobre 1935, j'ai été nommé membre du conseil temporaire du port de Montréal. J'ai été nommé de façon définitive en 1936, lorsque la loi établissant le Conseil des ports nationaux a été proclamée.

J'étais membre du conseil temporaire, et j'ai été nommé en attendant l'adoption de la loi sur le Conseil des ports nationaux. Lorsque cette loi a été promulguée à l'automne de 1936, j'ai été nommé membre du Conseil des ports nationaux.

M. DRYSDALE: Et jusqu'à quelle date êtes-vous demeuré membre de ce Conseil?

M. ROBERTS: Jusqu'au 1er février 1958, et je suis devenu président du Conseil à la fin de l'année 1955.

M. DRYSDALE: Vous avez entendu, ce matin, les dépositions qui ont été rendues, ainsi que la discussion avec M. Murphy relativement aux diverses enquêtes qui ont été faites au sujet des péagers. Vu que vous avez fait partie du Conseil presque constamment, avez-vous quelques commentaires concernant ces irrégularités?

Quelles mesures, s'il en est, le Conseil des ports nationaux a-t-il adoptées durant cette période et, particulièrement, quelles démarches a-t-on faites pour informer les ministres des Transports?

M. ROBERTS: Lorsque le Conseil a été formé, nous avons visité toutes les installations du port qui nous intéressaient et nous nous sommes enquis du mode d'administration.

Je me rappelle notamment que nous avons examiné le système utilisé pour la perception des péages sur le pont Jacques-Cartier; nous en avons causé avec le directeur du port, qui était alors M. Alec Ferguson, administrateur compétent, qui était ingénieur et comptable.

Il nous a soumis un rapport concernant les moyens d'assurer la meilleure administration possible de ce pont, l'outillage utile qu'on pourrait se procurer, le prix, et le reste.

Il a signalé au Conseil qu'à ce moment il était impossible d'obtenir un outillage mécanique qui aurait assuré un contrôle parfait des recettes, advenant quelque défaillance de la part d'un employé.

M. DRYSDALE: En quelle année était-ce?

M. ROBERTS: Je crois que c'était en 1938. Sauf erreur, M. Murphy a mentionné ce matin que le Conseil avait adressé une requête de ce genre en 1951.

Cependant, nous avons accepté la recommandation du directeur du port et nous avons conclu que la meilleure façon de prévenir tout relâchement de la part des employés consistait à enquêter sans cesse sur l'administration du pont et à assurer, dans la mesure du possible, une bonne perception. Pour cela, il fallait appliquer le règlement.

De cette époque jusque vers l'année 1956 ou 1957, alors que j'ai été nommé président, je puis dire que, en notre qualité de surveillants généraux des ports, nous n'avons reçu aucune information de nature à nous faire soupçonner qu'il existait une situation dangereuse, pour ainsi dire, ou qui pouvait révéler incompétence dans l'administration; le seul danger pouvait provenir de l'omission des employés à appliquer, dans tous détails, les méthodes et les instructions, telles que, par exemple, la présentation du carnet d'abonnement avec chaque billet.

Maintes fois, il a été constaté qu'un péager acceptait un billet détaché. Je n'ai jamais entretenu de doutes au sujet d'incidents de ce genre, parce qu'on nous a dit que, maintes fois, lors des périodes d'expiration, un abonné remet un carnet renfermant un nombre considérable de billets non utilisés. J'ai décidément eu l'impression que le mode de perception était efficace, que les carnets étaient présentés et que les abonnés les remettaient à l'expiration des délais.

Je suis certain que j'ai demandé ou proposé au directeur du port de faire instituer une enquête par les chemins de fer Nationaux. Depuis que cette enquête a été entreprise en 1957, parce que je connaissais la finance, plusieurs fois, lorsque j'assistais à Montréal à des réunions des directeurs de ports, j'ai insisté sur l'importance d'assurer la discipline et d'éviter tout relâchement, parce que, dans le maniement de deniers, des faiblesses peuvent se produire si l'administration n'est pas suffisamment sévère.

Je désire signaler que le pont Jacques-Cartier n'était pas le seul pont à péage qu'administrait le Conseil des ports nationaux; relevait aussi de nous le pont Second Narrows à Vancouver. Je ne sache pas qu'on nous ait soumis quelque rapport défavorable au sujet de ce pont, ou qu'on ait laissé entendre que l'administration n'en était pas efficace; le tarif était à peu près le même sur ces deux ponts, et le mode de perception absolument identique.

Je ne crois pas que l'on ait signalé une augmentation des recettes lorsque l'administration de ce pont a été confiée aux municipalités, une fois la dette éteinte au moyen des péages.

Chaque fois que j'allais à Vancouver, je m'informais de l'administration du pont First Narrows, qui appartenait à une société privée.

M. DRYSDALE: Je ne veux pas vous interrompre.

M. ROBERTS: Je répondais simplement à la question que vous avez posée au sujet de l'administration du pont.

M. DRYSDALE: Oui, mais je veux parler du pont Jacques-Cartier.

M. ROBERTS: Très bien; je cesserai, si ce sujet ne vous intéresse pas.

M. BOURGET: Monsieur le président, ce sujet nous intéresse, et je crois que nous devrions permettre au témoin de continuer, car il n'y a rien à cacher.

M. DRYSDALE: Il n'y a rien à cacher, il s'agit simplement de tenir les choses au clair. M. Roberts nous parle du pont Second Narrows, en Colombie-Britannique, lequel m'intéresse du point de vue géographique, car je viens de cette région; et il nous parle également du pont First Narrows.

Je désire signaler que notre ordre de renvoi nous restreint aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, qui nous intéressent en premier lieu. Si le Comité désire élargir l'ordre de renvoi, M. Roberts y consentira sans doute.

Le PRÉSIDENT: Il nous est impossible de le faire, mais je croyais que M. Roberts voulait établir des comparaisons.

M. ROBERTS: Ce ne sont pas des renseignements essentiels; je gaspille peut-être le temps du Comité. Je désirais simplement signaler que nous ne dormons pas, que nous nous sommes enquis de ces systèmes pour savoir comment d'autres ponts étaient exploités.

M. DRYSDALE: Je désire poser une ou deux autres questions. Monsieur Roberts, comment les chemins de fer Nationaux ont-ils entrepris ces enquêtes? Était-ce votre responsabilité, celle du Conseil ou celle du directeur du port?

M. ROBERTS: Je crois que la responsabilité en incombe essentiellement au directeur du port, car il en est l'administrateur. En outre, le membres du Conseil assument certaines responsabilités. Nous n'étions pas toujours à Montréal, sauf durant une période relativement brève. Je crois qu'il incombait en premier lieu au directeur du port et à ses adjoints de surveiller l'administration de ce système afin de déterminer s'il fonctionnait de façon aussi efficace que possible.

M. DRYSDALE: Saviez-vous que des enquêtes étaient effectuées au pont Victoria? Les avez-vous étudiées pour fins de comparaison?

M. ROBERTS: Je crois qu'en 1938 M. Ferguson nous a informés qu'il avait pris des dispositions avec les chemins de fer Nationaux. J'avais l'impression que lorsque leurs enquêteurs effectuaient une vérification sur leur pont, ils en feraient ainsi sur le nôtre. Il est possible qu'elle n'ait pas été continuée. Je sais que, à plusieurs reprises, j'ai dit au directeur du port qu'il devrait faire faire une nouvelle vérification, s'il n'en avait pas déjà effectué une.

M. DRYSDALE: Mais vous n'aviez aucune méthode régulière de vous assurer que des vérifications étaient effectuées? On a dit ici que les enquêteurs de la compagnie des chemins de fer Nationaux tenaient une vérification annuelle, sauf deux ou trois ans. Cependant, vous avez déjà dit que vous saviez ce qui se passait. Des enquêtes ont été tenues au cours des années suivantes: 1934, 1938, 1942, 1946, 1952, 1957, 1958 et 1959. Avez-vous reçu des rapports relatifs à ces enquêtes?

M. ROBERTS: Ordinairement, nous ne nous attendons pas à recevoir un rapport du directeur du port, sauf lorsqu'il nous faut apporter une attention particulière à une affaire telle que la suspension d'un employé ou une mesure disciplinaire qui relève de notre compétence et non de celle du directeur. Il est possible que l'on nous ait informé de certaines vérifications; mais des rapports qui nous ont été présentés, nous avons eu l'impression générale (c'est l'impression que j'ai eue, quant à moi) que rien de grave ne nous était signalé, à part les manquements attribuables à la faiblesse humaine, à la négligence ou à la fébrilité dans l'accomplissement du travail.

M. DRYSDALE: Monsieur Roberts, c'est une question d'interprétation; cependant, comme l'a admis M. Murphy ce matin, il semble qu'il ait existé une série d'irrégularités dès la mise en marche de ce pont. Je puis peut-être me référer à la recommandation suivante qu'il a soumise relativement à l'enquête tenue en 1952:

> En faisant rapport au Conseil, au sujet de cette enquête, le directeur du port a déclaré qu'il préférait obtenir une nouvelle preuve concernant les péagers en question et aussi étendre l'enquête de façon à inclure d'autres péagers.

Qu'avez-vous fait sur réception de ce rapport?

M. ROBERTS: Nous avons accepté sa parole: l'enquête n'avait rien dévoilé qui pût motiver quelque mesure grave.

M. DRYSDALE: Le directeur du port a dit qu'il préférait obtenir des renseignements supplémentaires au sujet des péagers en cause.

M. ROBERTS: Oui.

M. DRYSDALE: Avez-vous essayé de savoir si l'on avait obtenu d'autres renseignements?

M. ROBERTS: Je ne me rappelle pas ce qui s'est passé; le directeur du port était responsable de celà, et les seules irrégularités qu'il nous a signalées étaient certains manquements à appliquer en détail le règlement et la façon de procéder. Il n'était pas question de malhonnêteté ni d'infractions de ce genre de la part de quiconque; je suppose que nous lui avons laissé le soin de décider s'il fallait poursuivre ses enquêtes et vérifications.

M. DRYSDALE: Au sujet de la deuxième recommandation qu'est-il advenu? Et aussi étendre l'enquête de façon à inclure d'autres péagers. A-t-on fait enquête au sujet de tous les péagers?

M. ROBERTS: Je ne puis répondre à cette question. Je sais qu'il y a eu plusieurs vérifications, et l'on en a donné ici la nature et les dates. On m'a dit,—et je crois que cette pratique a été appliquée pendant quelque temps,—que l'on fouillait les péagers lorsqu'ils se présentaient au travail. Je crois que cela a été mentionné au Comité. Mais je crois qu'alors certains hauts préposés fouillaient ces péagers pour s'assurer du montant d'argent qu'ils avaient sur leur personne. J'ignore quand on a mis fin à cette pratique. On a dit qu'on y avait mis fin parce que, légalement, nous ne pouvions agir ainsi. Je crois qu'il eut été préférable de continuer ces fouilles et de risquer d'encourir des embarras d'ordre juridique.

M. DRYSDALE: Est-il exact de dire que l'on vous a signalé le résultat de ces enquêtes lorsque vous étiez membre du Conseil?

M. ROBERTS: Je ne crois pas que le directeur du port nous ait signalé les faits qu'ont révélés ses propres enquêtes ou celles de la compagnie des chemins de fer Nationaux, sauf lorsqu'il croyait que le Conseil des ports nationaux devait s'occuper directement de certains incidents.

M. DRYSDALE: Pouvez-vous nous dire exactement quelles enquêtes vous ont été signalées?

M. ROBERTS: D'après le dossier, il semble que celle de 1952 l'ait été.

M. DRYSDALE: Vous n'étiez pas là en 1934?

ROBERTS: Non.

M. DRYSDALE: A-t-on attiré votre attention sur l'enquête tenue en 1938?

M. ROBERTS: Je ne m'en souviens pas.

M. DRYSDALE: Vous a-t-on signalé celle de 1942?

M. ROBERTS: J'en doute.

M. DRYSDALE: Celle de 1946 vous a-t-elle été signalée?

M. ROBERTS: J'en doute, parce que je ne crois pas que ces rapports révélaient quelque situation que le directeur du port ne pouvait régler lui-même.

M. DRYSDALE: Il a été dit que, lors d'une réunion du Conseil tenue à Montréal le 6 mars 1946, le directeur a soumis un rapport concernant l'enquête de 1946 et qu'on lui a dit d'avertir les péagers de nouveau. Vous rappelez-vous cette discussion, si vous étiez là?

M. ROBERTS: Probablement, mais je ne m'en souviens pas. Je remplissais régulièrement toutes mes fonctions, et j'ai sans doute assisté à cette réunion. Cependant, si vous consultez ce rapport, vous y verrez qu'il n'y est pas indiqué qu'un grand nombre de péagers ne s'acquittaient pas de leurs fonctions consciencieusement; nous ne recevions pas d'autres renseignements que ceux que l'on nous fournissait dans ces rapports.

M. DRYSDALE: Avez-vous vu ces renseignements, monsieur Roberts?

M. ROBERTS: Je les ai examinés.

M. DRYSDALE: Alors vous savez qu'en certaines occasions, par exemple en 1934, on n'a vérifié qu'au cours de dix-sept perceptions l'argent que recevait les péagers ou la présentation des carnets d'abonnement. Je crois qu'en certaines occasions on vérifiait les recettes, et, en d'autres, la présentation des carnets. Savez-vous qu'on n'a jamais effectué de vérification à l'égard des camions au cours de n'importe quelle période d'enquête?

M. ROBERTS: J'ignore certainement cela.

M. DRYSDALE: En d'autres occasions, comme il appert d'après les dépositions, la chose a été soumise au Conseil des ports nationaux. En 1946 et en 1952, le Conseil a-t-il informé le ministre des Transports de ces irrégularités?

M. ROBERTS: Toute communication entre le Conseil et le ministre se faisait par l'entremise du président. Je ne puis répondre que de ce que j'ai fait lorsque j'étais président.

M. DRYSDALE: Durant quelle période avez-vous été président?

M. ROBERTS: De la fin de 1955 au 1er février 1958.

M. DRYSDALE: Durant cette période, avez-vous signalé à l'attention du ministre d'alors,—M. Marler ou M. Hees,—qu'il existait des irrégularités dans la perception des péages?

M. ROBERTS: Quel genre d'irrégularités?

M. DRYSDALE: Les irrégularités qui ont été découvertes lors de l'enquête qu'a tenue le National-Canadien.

M. ROBERTS: Vous voulez savoir si j'ai signalé à l'attention du ministre qu'un péager n'avait pas remis un reçu?

M. DRYSDALE: Oui, si vous voulez expliquer la chose de cette façon.

M. ROBERTS: Je ne l'ai pas fait, parce que ce sont des détails dont on n'embarasse pas le ministre.

M. DRYSDALE: Ne lui avez-vous pas signalé le résultat de l'enquête qu'a tenue le National-Canadien?

M. ROBERTS: Je ne me rappelle pas avoir discuté avec le ministre des Transports l'omission de certains de nos péagers à appliquer dans tous les détails le règlement concernant la perception.

M. DRYSDALE: Les chemins de fer Nationaux tenaient une enquête tous les ans au pont Victoria; cela ne vous semblait-il pas indiquer que vous auriez pu en faire au moins autant?

M. ROBERTS: Tout dépendait des autres vérifications qu'effectuait notre personnel, ainsi que des constatations qui en résultaient. Il en dépendait aussi de l'opinion que le directeur du port se formait au sujet de l'efficacité des enquêtes tenues par le National-Canadien.

M. DRYSDALE: Était-ce le directeur du port qui décidait s'il devait vous transmettre ces renseignements?

M. ROBERTS: Oui, mais il ne signalait que les incidents qui méritaient d'être portés à notre attention ou à l'égard desquels nous devions prendre quelque mesure.

M. DRYSDALE: Lors de ces deux occasions, aussi bien qu'en 1946, vous n'avez pas transmis ces renseignements au ministre des Transports d'alors?

M. ROBERTS: Pas que je sache, parce que je n'aurais pas communiqué avec le ministre à moins qu'il n'ait soulevé la question de la perception des péages sur le pont Jacques-Cartier et n'ait exprimé le désir de discuter cette affaire avec le Conseil au complet.

M. DRYSDALE: A-t-il soulevé la question des perceptions et a-t-il manifesté le désir d'en discuter avec le Conseil?

M. ROBERTS: Pas que je sache.

M. DRYSDALE: Vous n'avez jamais discuté avec le ministre, officiellement ou non, ces irrégularités qui ont été découvertes lors des enquêtes de la compagnie des chemins de fer Nationaux?

M. ROBERTS: Je ne puis parler que de ce dont j'ai eu connaissance.

M. DRYSDALE: Je vous demande exactement de parler de ce dont vous avez eu connaissance.

M. ROBERTS: Oui, c'est ce que je fais. En 1956, avec M. Marler, alors ministre des Transport, j'ai étudié l'a-propos d'installer un système de perception automatique et de simplifier le tarif afin qu'il soit adapté à la perception automatique. Nous avons examiné ce sujet, non parce que nous éprouvions de graves difficultés, mais pour les raisons suivantes: ce système serait peut-être plus économique, il enlèverait toute occasion à ceux qui seraient tentés d'être malhonnêtes, et, à notre avis, il faciliterait la perception des recettes et faciliterait le passage des automobiles.

Nous avons tenu compte de ces trois raisons. Je crois que les procès-verbaux indiqueront que le Conseil a accordé son autorisation après la recommandation de M. Beaudet, qui s'intéressait beaucoup à ces questions. Dès que nous l'avons pu, nous avons approuvé un nouveau tarif (nous y avons travaillé plusieurs jours) qui réglerait cette situation. Nous avons également approuvé, en

principe, l'installation des appareils automatiques, aussitôt qu'il serait raisonnablement possible de le faire, compte tenu des ouvrages alors en cours sur le pont et de la construction des abords, du côté sud.

M. DRYSDALE: Vous avez parlé d'employés qui pouvaient être tentés.

A ce sujet, lorsque vous étiez membre du Conseil des ports nationaux, avez-vous jamais eu l'impression que certaines recettes pouvaient,—disons,—disparaître?

M. ROBERTS: Peu importe l'impression que j'aie pu avoir; il s'agit toujours d'obtenir des preuves. Dans toute entreprise qui comporte le maniement de deniers—grands magasins ou autre entreprise,—il faut se fier à l'honnêteté des employés et effectuer toute vérification possible afin d'empêcher un employé malhonnête de prendre avantage de toute occasion qui puisse s'offrir.

M. DRYSDALE: Je comprends cela; mais je vous demanderais de bien vouloir répondre à la question spécifique que j'ai posée. Je vous ai demandé si, oui ou non, durant cette période, vous avez parfois eu l'impression que l'argent disparaissait?

M. ROBERTS: Je ne puis répondre à cette question, car mes impressions n'ont rien à voir avec une preuve de vol.

M. DRYSDALE: Je m'excuse, mais je crois que vos impressions importent, et je désirerais connaître votre opinion.

M. ROBERTS: Je ne forme aucune opinion sur un pareil sujet, tant que je n'aie pas obtenu quelque preuve contre quelqu'un.

Voici la ligne de conduite que je suivais lorsque j'étais président du Conseil: lorsqu'il était prouvé qu'un employé enfreignait le règlement, des mesures disciplinaires étaient prises à son sujet, probablement d'abord sous forme d'avertissement. Ensuite, on lui assignait un autre genre de travail. Voilà le procédé que nous suivions en 1957, lorsque j'étais président du Conseil. J'ai insisté pour que les sept employés impliqués dans cette enquête, et qui, apparemment, négligeaient constamment d'observer le règlement, soient mutés à un autre poste, au port, où ne se présenteraient pas les mêmes occasions qui avaient causé ces irrégularités.

M. DRYSDALE: Je parle en particulier de l'enquête de 1952, où l'on a prétendu que le directeur du port vous avait communiqué ces renseignements. On a dit que l'enquête avait duré dix jours et que les enquêteurs avaient traversé ce pont environ 75 fois. Quatorze fois, des péagers ont détaché un billet d'un carnet d'abonnement périmé. Ils ont accepté 17 fois un billet détaché. Vingt fois, on a négligé de percevoir le péage d'un ou deux passagers, et, dans 7 occasions, on n'a pas remis au conducteur de l'automobile un reçu pour le péage payé en espèces.

Vu ce rapport et les recommandations du directeur du port d'après lesquelles une nouvelle enquête devait être tenue, personnellement, à cette epoque, soupçonniez-vous que des recettes pouvaient disparaître?

M. ROBERTS: J'ai toujours cru que l'on pouvait accorder un certain nombre de faveurs. Un péager a des amis qui traversent le pont; c'est une source qui peut expliquer la disparition de recettes; elle n'est peut-être pas grave, mais il vaut la peine d'y voir. En général, je n'ai eu connaissance d'aucun incident qui pouvait laisser soupçonner quelque relâchement de la part des péagers.

J'ai visité le pont maintes fois durant les heures de pointe. Les difficultés relatives à la perception des péages et la bousculade des gens qui se hâtent de regagner leur domicile, expliquent que, accidentellement, un péager puisse accepter un billet détaché d'un carnet périmé. Je crois que ce péager a droit au bénéfice du doute, tant qu'on n'a pas recueilli d'autre preuve.

J'ai remarqué que l'on a remis maints carnets qui renfermaient encore des billets attachés; ces billets n'étaient plus valides; cela prouve qu'apparemment on ne négligeait pas d'appliquer le règlement.

M. DRYSDALE: Étiez-vous membre du Conseil au mois de mars 1957?

M. ROBERTS: Oui.

M. DRYSDALE: Durant la période s'étendant du 16 mars au 21 mars, les enquêteurs ont traversé le pont environ 100 fois. A 90 reprises, les péagers n'ont remis aucun reçu pour le péage en espèces, et, 88 fois, ils n'ont pas exigé de péage pour les occupants. Avez-vous alors soupçonné que l'argent pouvait disparaître?

M. ROBERTS: Cela m'a révélé que la situation était plus grave que tout ce que l'on m'avait signalé auparavant; et vous savez que ces péagers ont été assignés à d'autres emplois. Le syndicat a fortement protesté. J'ai fait tout ce que j'ai pu en vue de maintenir ces mesures, et j'y ai réussi.

M. DRYSDALE: Vous connaissiez les recommandations que vous avait soumises le directeur du port, à qui il semble que vous aviez délégué votre autorité en ce qui concernait les vérifications. Durant cette période de cinq ans, de 1952 à 1957, vous n'avez pas essayé de savoir pourquoi aucune vérification n'avait été effectuée par les enquêteurs du National-Canadien ou par d'autres enquêteurs tels que les agents de la Gendarmerie royale?

M. ROBERTS: Je ne me rappelle pas, en détail, ce que j'ai fait. Je désirerais que notre administration fût aussi efficace que possible; c'est pourquoi de temps en temps j'ai demandé au directeur du port de continuer les vérifications de la façon qu'il l'entendrait. Je ne pouvais savoir ce qui se passait quotidiennement dans le port; c'était la responsabilité du directeur. Jusqu'en 1956 et 1957, je suis convaincu que ces enquêtes n'ont rien révélé qui ait pu nous faire douter gravement qu'il y eût détournement de fonds. En outre, la statistique que nous recevions concernant les recettes en provenance des péages,—compte tenu du nombre de véhicules à moteur et de l'expansion des municipalités de la rive sud,—indiquait que le montant de ces recettes augmentait, conformément à la situation générale.

M. DRYSDALE: En 1952, M. Murphy vous a recommandé de faire effectuer d'autres enquêtes.

Ce matin, M. Murphy a laissé entendre que ses responsabilités étaient terminées dès qu'il avait fait rapport au Conseil.

M. ROBERTS: Non.

M. DRYSDALE: De ce que vous me dites, je crois comprendre que, le rapport reçu, vous ne vous estimiez pas obligé de voir à ce que les enquêtes ou des vérifications soient effectuées; vous laissiez ce soin à M. Murphy.

M. ROBERTS: Son rapport laissait entendre qu'il poursuivrait ses enquêtes et ses vérifications relativement aux péagers. Dans son rapport, il ne recommandait pas quelles mesures spécifiques le Conseil des ports nationaux devait adopter. Comme je l'ai dit, avant cette époque, on ne nous avait signalé que des cas individuels de relâchement, que nous comprenions et qui, à mon avis, ne justifiaient rien d'autre que des mesures disciplinaires, ainsi qu'une surveillance attentive et un étroit contrôle.

M. DRYSDALE: Quelles mesures, s'il en est, avez-vous prises afin de vous assurer si M. Murphy avait appliqué ses propres recommandations concernant de nouvelles vérifications après l'enquête de 1952?

M. ROBERTS: De temps en temps, lorsque nous nous rencontrions, nous discutions ce sujet; il nous expliquait les mesures qu'il prenait en vue d'assurer la discipline.

M. DRYSDALE: M. Murphy vous a-t-il fait rapport de ces enquêtes?

M. ROBERTS: Je ne m'en souviens pas, mais je sais que j'ai insisté personnellement sur la nécessité d'effectuer des vérifications, d'assurer la discipline et de suspendre un employé ou de prendre des mesures disciplinaires à son sujet lorsqu'il constatait des irrégularités telles que l'existence de montants déficitaires ou excédentaires. Il y avait également vérification constante des recettes quotidiennes de chaque péager pour déterminer si elles n'étaient pas démesurées. Il y avait un grand nombre de vérifications. Comme on vous l'a dit, de temps en temps on arrêtait des véhicules sur le pont; si le conducteur n'avait pas de reçu, on exigeait qu'il retourne, acquitte le prix du péage et produise le reçu.

M. DRYSDALE: Vous étiez d'avis que des vérifications s'imposaient sans cesse, parce que, notamment, outre les facteurs que vous venez de mentionner, il était possible que des recettes soient détournées.

M. ROBERTS: Je crois que c'est évident.

M. DRYSDALE: Mais je ne vois pas pourquoi des enquêtes n'ont pas été effectuées à intervalles réguliers par le National-Canadien ou la Gendarmerie royale.

M. ROBERTS: Vous pouvez tirer vos propres conclusions; moi, je n'en tire pas.

M. DRYSDALE: Vous n'avez fait aucune tentative, et vous avez dit que vous saviez qu'il existait des détournements de fonds.

M. ROBERTS: Je ne savais pas qu'il y avait des détournements de fonds.

M. DRYSDALE: J'ai cru que vous disiez cela.

M. ROBERTS: Je m'en suis bien gardé.

M. DRYSDALE: Vous ne croyez pas qu'il y a eu des détournements de fonds?

M. ROBERTS: Je ne pense à rien.

M. DRYSDALE: Je vous demande votre opinion.

M. ROBERTS: Je ne donne aucune opinion.

M. DRYSDALE: Je crois que votre tâche est d'essayer d'aider le Comité.

M. ROBERTS: J'aiderai le Comité en lui fournissant tous les renseignements dont je dispose; mais je n'ai pas ce genre de renseignement.

M. DRYSDALE: Vous n'avez pas soupçonné, durant tout le temps que vous avez été là, que de l'argent aurait pu être détourné?

M. ROBERTS: Je me méfie toujours lorsque de l'argent est manipulé.

M. DRYSDALE: Mais les soupçons que vous aviez ne vous paraissaient pas suffisants pour instituer une enquête?

M. ROBERTS: C'est une question de jugement.

M. DRYSDALE: D'après vous cette enquête était-elle satisfaisante?

M. ROBERTS: Je crois que, dans les circonstances alors existantes et étant donné ce qui se passe d'ordinaire partout où de l'argent est manipulé, je puis défier qui que ce soit de prouver qu'il y avait eu relâchement dans l'administration du port et que les autorités ne se rendaient pas compte des possibilités qui existaient. Pendant que j'ai été en fonction, j'ai lu un article relatif à la

perception des péages sur les ponts des États-Unis; le titre était: «Part égale pour la compagnie et pour moi». Tout le monde sait que la perception des péages sur les ponts est chose difficile.

M. DRYSDALE: Quand avez-vous pris connaissance de cet article?

M. ROBERTS: A un certain moment durant cette période.

M. DRYSDALE: Si vous aviez pris connaissance d'un tel article, ne vous semblait-il pas logique que la même chose pourrait se faire sur le pont Jacques-Cartier, vu qu'une telle coutume s'était répandue ailleurs?

M. ROBERTS: J'ai fait tout ce que j'ai pu pour maintenir la discipline, continuer les vérifications et congédier les péagers qui enfreignaient le règlement, même si je ne faisais que soupçonner un relâchement de leur part, non un détournement de fonds.

M. DRYSDALE: Si, comme vous l'avez dit, vous avez lu l'article de cette revue, sous la manchette: «Part égale pour la compagnie et pour moi», cela ne vous mettait-il pas en garde et ne vous faisait-il pas penser que la même chose pourrait se produire sur le pont Jacques-Cartier?

M. ROBERTS: Je me méfiais dans la mesure où mes services étaient concernés.

M. DRYSDALE: Que voulez-vous dire par la mesure où vos services étaient concernés?

M. ROBERTS: Je n'étais pas l'administrateur. Je travaillais pour le Conseil et mon domaine d'activité s'étendait à plusieurs entreprises du port. Je n'ai certes jamais oublié le pont Jacques-Cartier, et j'essayais autant que possible d'assurer à son exploitation une excellente administration. Nous avions hérité d'un personnel, d'un système de péage. Pour diverses raisons que je n'ai pas à énumérer, il n'était pas facile d'y apporter des changements. On hésitait à troubler le public en tentant d'imposer des mesures radicales. Si nous avions eu un autre arrêt à la sortie du pont pour recevoir les billets, cela nous aurait aidé; mais la circulation en aurait été ralentie et les gens auraient réagi défavorablement. Nous avons fait tous les efforts possibles pour assurer des revenus au pont. La non observance du détail de règlement ne signifie pas nécessairement une perte de revenu.

M. DRYSDALE: Pensez-vous qu'il était bon de laisser s'écouler un si long laps de temps, quatre ou six ans, par exemple, avant l'enquête du National-Canadien pour une raison comme le petit nombre de passages, particulièrement au cours de la première partie de cette période et parce qu'il se tenait deux enquêtes séparées, dont l'une concernait l'argent en caisse et l'autre les cartes d'abonnement? Pensez-vous qu'il aurait été dans les usages de suivre la méthode employée au pont Victoria et de faire une enquête une fois par année?

M. ROBERTS: Je ne savais pas combien il se faisait de vérifications. Il n'entrait pas dans mes fonctions de faire celles-ci. Certaines étaient faites sans que j'en eusse même connaissance.

M. DRYSDALE: N'appartenait-il pas au directeur du port, qui que ce fût, de vous faire savoir quels étaient les revenus et de vous mettre au courant de toutes irrégularité possible.

M. ROBERTS: Il n'était tenu de nous signaler que ce qui dans le domaine de l'administration exigeait, selon lui, que nous nous en occupions. Si les enquêtes ou les vérifications ne révélaient rien de plus sérieux que ce qu'il s'attendait de découvrir, il n'y attirait pas d'ordinaire notre attention.

M. DRYSDALE: Voulez-vous vraiment dire que le Conseil a commencé de prendre connaissance des enquêtes du National-Canadien en 1946 puis en 1950?

M. ROBERTS: Non. J'ai mentionné dans mon témoignage que nous savions, en 1938, que M. Ferguson avait fait des vérifications et conclu des ententes avec le National-Canadien pour ce qui, pensais-je serait une continuation sur notre pont des enquêtes que cette société instituerait à l'égard du sien.

M. DRYSDALE: Vous étiez-vous jamais informé au sujet de l'année qui avait servi de base dans le cas du pont Victoria, afin de savoir si oui ou non il s'agissait toujours d'une continuation?

M. ROBERTS: J'ignorais combien souvent le National-Canadien enquêtait sur ses propres péagers.

M. DRYSDALE: Vous sentiez-vous obligé de vous tenir au courant du nombre d'enquêtes qui se faisaient au pont Jacques-Cartier, ou à qui revenait cette tâche?

M. ROBERTS: Pour autant que je sache, il appartenait au directeur du port de maintenir la discipline au sein de son organisme et, à moins qu'un fait ne survenait pour l'obliger à obtenir du Conseil l'autorisation de prendre des mesures disciplinaires, nous n'étions pas nécessairement mis au courant. Par contre, je sais que très souvent, j'ai profité des réunions que je tenais avec les divers fonctionnaires qui se sont succédés à la direction du port au cours de ma période d'activité pour attirer leur attention sur la nécessité de maintenir la discipline sur le pont, ce qui, à mon avis, était à peu près tout ce que l'on pouvait demander à un membre que ne regardait pas le détail de l'administration.

M. DRYSDALE: En 1942, il y avait eu 27 passages qui avaient été l'objet d'irrégularités. A la suite de ces vérifications, on a averti les péagers d'avoir à se conformer scrupuleusement au règlement concernant le péage. Seriez-vous au courant de la lettre envoyée à ce moment-là?

M. ROBERTS: Si elle a été reçue par le Conseil, je ne l'ai jamais vue.

M. DRYSDALE: Serait-ce le genre de lettre que recevrait le Conseil?

M. ROBERTS: Je ne puis vous donner de détail à ce sujet. Je crois savoir que, dans le cas mentionné, elle avait été envoyée au Conseil. Cette lettre est-elle consignée au compte rendu?

M. DRYSDALE: Elle est dans le compte rendu des témoignages que j'ai devant moi. C'est la raison pour laquelle j'essaie de savoir si oui ou non elle a été remise au Conseil.

M. ROBERTS: Il est arrivé beaucoup de choses depuis 1956 et je ne puis me souvenir de tout ce qui survenait chaque jour. J'ai été mêlé à bien des choses.

M. DRYSDALE: Le Conseil des ports nationaux se réunit-il d'habitude une fois par an afin de passer en revue son exploitation de l'année?

M. ROBERTS: Dans mon temps, le Conseil des ports nationaux se réunissait plusieurs fois par semaine et, certaines années, ses membres se rendaient parfois 8 ou 10 fois dans des villes comme Montréal.

M. DRYSDALE: On s'intéressait à la question des revenus et aux enquêtes dont faisaient l'objet les péagers en raison des risques que présentait le système.

M. ROBERTS: Certainement.

M. DRYSDALE: Ne vous informiez-vous pas des mesures que prenait le directeur du port?

M. ROBERTS: Je sais que je l'ai fait. Chaque fois qu'un rapport était présenté au Conseil en vue de lui demander d'intervenir, celui-ci prenait les dispositions requises.

M. DRYSDALE: Étant donné que, dans tous les cas, nonobstant les passages peu nombreux, les irrégularités augmentaient avec le nombre accru des enquêtes, et que ces irrégularités étaient telles qu'elles laissaient supposer des détournements de fonds, pourquoi n'a-t-on pas pris des dispositions pour faire faire au moins une vérification par année? C'est cela que je ne puis comprendre.

M. ROBERTS: Les vérifications n'arrêtent pas les irrégularités. Il vous faudrait vérifier tout le temps. Vous essayez d'instituer des enquêtes en vue de constater jusqu'à quel point le règlement est observé et de tenter de maintenir la discipline en sorte qu'au lieu de se relâcher l'administration s'affermisse. Vous pouvez faire une enquête un certain jour et voir tout le monde se relâcher de nouveau le lendemain. Il n'y a rien d'assuré là-dedans. Ce que nous essayions de faire était de maintenir la discipline. Aucun des membres du personnel du pont ne savait quand devaient se faire ces enquêtes. Ils pouvaient s'attendre qu'il y en ait une n'importe quand. A moins de soupçonner quelque infraction, vous ne pouviez faire autre chose que de prendre des mesures disciplinaires ou ordonner le congédiement. En ces dernière années, je crois que le relâchement, si vous voulez l'appeler ainsi, c'est accentué, comme en 1957, lorsque nous n'avons pas hésité à agir. Il est probable que certaines personnes ont pu considérer comme un peu cruelle notre façon de procéder, vu que le seul délit prouvé avait strictement consisté en la non observance de questions de routine.

M. DRYSDALE: Mais la non observance des questions de routine peut également entraîner un détournement de fonds.

M. ROBERTS: Oui.

M. DRYSDALE: Dans ces circonstances, n'aurait-il pas été avantageux d'ordonner plus fréquemment la tenue d'enquêtes afin de combattre le relâchement?

M. ROBERTS: Probablement avec tout ce que nous savons maintenant, nous pensons qu'il est très facile de procéder avec sagesse.

M. DRYSDALE: Oui, mais des enquêtes on été commencées à l'égard de 1934 (17 passages seulement), puis de 1938 (37 passages), de 1942 (27 passages), et le reste. Dans chacun de ces cas, des irrégularités avaient été commises.

M. ROBERTS: Pour ce qui était de la nécessité d'enquêtes plus constantes et du besoin réel ou non qui s'imposait à cet égard, il dépendait de l'importance qu'on accordait à de telles enquêtes lorsqu'on recevait des rapports.

M. DRYSDALE: Vous avez dit que vous ne receviez pas toujours les rapports.

M. ROBERTS: Je parle des administrateurs locaux. Si les enquêtes faites ne révélaient rien d'autre que le nombre habituel de peccadilles ordinairement commises par les péagers dans l'exécution de leurs fonctions en rapport avec le travail courant et que ces erreurs n'étaient pas considérées comme de sérieux manquements, par exemple, une tâche accomplie à la hâte ou quelque chose de semblable, ces administrateurs ne penseraient pas qu'il leur faudrait faire une autre enquête le jour suivant ou l'année suivante.

Le PRÉSIDENT: M. Drysdale, avez-vous plusieurs autres questions? D'autres membres désirent en poser.

M. DRYSDALE: J'en ai seulement encore quelques-unes. Serait-il juste de dire qu'en substance vous aviez délégué au directeur du port votre autorité de surveillant en matière d'enquête?

M. ROBERTS: C'était la manière dont nous procédions dans notre organisation..

M. DRYSDALE: C'est ce qui se faisait?

M. ROBERTS: C'est la manière dont nous procédons dans notre organisation. Le directeur est chargé de l'administration locale. Au Conseil sont confiées les questions administratives.

M. DRYSDALE: Mais lorsque le directeur du port fait une recommandation, comme il l'a fait, sollicitant une enquête plus poussée...

M. ROBERTS: Le directeur du port a fait une recommandation portant qu'il devait faire quelque chose lui-même, si j'ai bien lu.

M. DRYSDALE: Mais vous ne vous êtes jamais assuré si oui ou non il avait mis sa propre recommandation à exécution.

M. ROBERTS: Je ne puis vous répondre là-dessus.

M. DRYSDALE: Pourquoi?

M. ROBERTS: Parce qu'il s'agit d'un détail. Je ne puis répondre. Pour ma part, je croyais que le directeur du port faisait faire des enquêtes et que son propre personnel en faisant l'objet d'une façon ou d'une autre aussi souvent que, selon lui, cela était désirable.

M. DRYSDALE: Les irrégularités ne vous causaient-elles pas suffisamment de souci pour que vous donniez suite à ce qui avait été fait? Je croyais qu'on vous avait déjà averti, en 1946, que des manquements étaient commis.

M. ROBERTS: Les manquements étaient commis dans chaque cas particulier par le péager qui avait négligé de remettre un reçu, et le reste, ce qui constitue une non observance du règlement, mais ne prouve rien d'autre. Selon la gravité des erreurs, on était amené à juger s'il était désirable de faire faire une enquête indépendante plus souvent.

M. DRYSDALE: Y a-t-il eu de ces enquêtes qui ont été signalées à l'attention des ministres des Transport alors en fonction?

M. ROBERTS: Pas à ma connaissance.

M. DRYSDALE: Ni vous-même, à titre officiel ou officieux, ni le Conseil, en tant que groupe, ne les avez portées à l'attention de ces ministres?

M. ROBERTS: Le ministre est celui qui fait parvenir au Parlement les rapports du Conseil par l'intermédiaire du gouverneur en conseil; il n'est pas chargé de l'administration du Conseil des ports nationaux de la même façon dont il doit s'occuper de l'administration de son ministère.

M. DRYSDALE: Je voulais savoir si quelque rapport avait été présenté aux ministres, à MM. Hees, Marler ou Chevrier. Je ne me souviens pas des ministres qu'il y avait avant ce temps. Avez-vous jamais fait de rapport, soit à titre officiel, soit à titre officieux?

M. ROBERTS: A propos de quoi?

M. DRYSDALE: A propos des irrégularités, de toute irrégularité qui se serait produite. Est-ce qu'elles leur ont été signalées?

M. ROBERTS: C'était une question d'ordre administratif dont nous nous occupions et qui ne serait ni nécessairement ni vraisemblablement soumise à l'attention du ministre. Elle ne serait pas soumise à son attention, à moins qu'il n'ait de l'expérience personnelle ou que des observations ne lui soient faites par un membre du Parlement ou par le public au sujet de notre administration. Il serait naturel, dans ce cas-là, qu'il nous demande des renseignements, qu'il étudie la question avec nous et que nous lui fassions un rapport.

M. DRYSDALE: Pendant cette période-là, des ministres vous ont-ils parlé de l'irrégularité des péages?

M. ROBERTS: Non.

M. DRYSDALE: Aucun ministre ne vous en a parlé pendant cette période?

M. ROBERTS: Non.

M. DRYSDALE: Merci.

Le PRÉSIDENT: A votre tour, maintenant, monsieur Browne; ensuite, ce sera le tour de M. Denis.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Monsieur le président, je voudrais tout simplement vérifier la chronologie et savoir à quelle date il a été proposé, pour la première fois, de faire installer des appareils automatiques. Quand cela vous a-t-il été signalé?

M. ROBERTS: Je crois que le compte rendu mentionne que le Conseil a approuvé, en principe, l'installation des appareils automatiques, au printemps de 1956; nous nous occupions de cette affaire-là depuis un an ou un an et demi.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: C'est M. Marler, je crois, qui était ministre, à ce moment-là.

M. ROBERTS: Oui.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Et vous lui en avez parlé par la suite?

M. ROBERTS: Oui.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: En est-on arrivé à une décision, à ce moment-là? Y a-t-il eu d'autre correspondance ou d'autres discussions à ce sujet?

M. ROBERTS: En ce qui a trait à l'installation des appareils automatiques, je crois qu'il a ét mis au courant de notre intention. Le ministre n'a pas de mesure à prendre relativement à l'installation d'un système de péage avant qu'il y ait un contrat.

Si le contrat est assez considérable pour qu'il soit porté à la connaissance du Conseil, c'est le Conseil lui-même qui prépare le contrat. Si, d'autre part, le contrat dépasse un certain montant, il faut qu'il soit approuvé par le gouverneur en conseil.

Naturellement, nous dépensions nos propres revenus et nous faisions approuver le budget; en temps et lieu, nous aurions fourni les fonds sur nos propres revenus, mais avec le consentement du gouvernement par l'approbation du budget.

Si le contrat n'avait pas exigé l'approbation du gouverneur en conseil, nous serions allés de l'avant; dans un cas comme celui-là, il est probable que nous aurions présumé que les approbations nécessaires seraient accordées. C'est une question dont je n'aurais pas parlé au ministre, sauf pour lui mentionner notre intention.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Que s'est-il passé au juste? Le Conseil a-t-il pris immédiatement des mesures en vue de négocier l'achat de cet outillage?

M. ROBERTS: Je ne le crois pas. Il n'a pas pris immédiatement des mesures. Il y avait certaines façons de procéder et certaines difficultés relativement aux moyens de se procurer cet outillage. Il était en grande demande, et M. Beaudet a pris les mesures pour se procurer ces appareils. Avant, toutefois, de pouvoir utiliser l'outillage en question, il a fallu que nous obtenions la revision des taux de péage. Vous savez que la loi sur le Conseil des ports nationaux prévoit que c'est le gouverneur en conseil, non pas le Conseil des ports qui a le droit d'édicter le règlement relatifs aux frais, au tarif et ainsi de suite.

Il y avait beaucoup de complications lorsque j'ai parlé de cette revision du tarif avec M. Marler, en 1956. Il était question de négociations avec la province pour qu'elle paie le montant qu'elle devait, d'après nous, sur le déficit qui n'avait pas été soldé. Il y avait la question de l'approbation du tarif par le lieutenant-gouverneur en conseil. Il y avait la question d'obtenir, si possible, la modification à l'entente qui avait été conclue entre les commissaires du port de Montréal et le Conseil des ports nationaux, qui leur avait succédé; il était question de l'entente tripartite conclue entre la ville de Montréal, la province de Québec et le Conseil des ports, en vue de prévoir la construction du pont Champlain, entente en vertu de laquelle les revenus des deux ponts seraient traités ensemble plutôt qu'individuellement.

Comme je viens de le dire, il y avait plusieurs complications, et M. Marler m'a dit, à ce moment-là, que l'approbation du tarif subirait du retards.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: De fait, quant à l'approbation du tarif, est-ce que, en réalité...

M. ROBERTS: Il y avait beaucoup de temps pour cela, c'est-à-dire pour nous occuper de l'outillage, parce que les approches de la rive sud sur lesquelles la nouvelle place devait être construite n'étaient pas encore prêtes à ce moment-là. Cela permettait certains délais sans graves conséquences.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)* :En réalité, le Conseil aurait pu aller de l'avant, comme il en avait le droit, et acheter l'outillage?

M. ROBERTS: Cela dépend du montant du contrat. Je ne sais vraiment pas si, à la fin, la location de ces appareils de péage exigeait l'approbation du gouverneur en conseil, car cela a été fait après mon départ.

Normalement, ce n'est pas de cette façon-là que nous aurions abordé le ministre pour obtenir son approbation. car les frais d'outillage auraient été compris dans l'un des crédits de notre budget; et nous n'utilisions pas des fonds votés, mais des fonds provenant des revenus du pont. Les ressources du ponts suffisaient à payer les dépenses.

Le PRÉSIDENT: Je crois que, si le montant dépasse $5,000, le Conseil doit le soumettre à l'approbation du Cabinet.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Ce que je voudrais savoir, c'est si, de fait, le ministre devait approuver cela avant que le Conseil puisse aller de l'avant?

Le PRÉSIDENT: M. Beaudet est peut-être capable de répondre à cette question.

Pouvez-vous répondre, monsieur Beaudet?

M. BEAUDET: Oui, monsieur le président.

Il y a deux questions là-dedans:

(1) L'achat de l'outillage, c'est-à-dire l'achat lui-même: il n'était pas nécessaire d'avoir l'approbation du conseil pour cela (sic).

(2) Il y avait aussi la location de l'outillage, pour une période de trois ans, d'après les conditions de la compagnie qui fournit l'outillage: il fallait avoir l'approbation du conseil pour cela (sic).

Je dois ajouter, cependant, que l'achat de l'outillage spécial n'était pas possible avant l'approbation d'un nouveau tarif, parce que l'outillage devait s'appliquer au tarif en cause dans la perception du péage.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Beaudet.

Cela répond-il à votre question, monsieur Browne?

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Oui. Si je comprends bien, au printemps de 1956, le conseil a approuvé, en principe, l'acquisition d'outillage automatique de perception; aucune autre mesure n'a été prise, car on ne pouvait rien faire avant que la composition des péages soit approuvée et établie par le Conseil des ports?

M. ROBERTS: Par le gouverneur en conseil.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Mais c'est le Conseil des ports qui a préparé le tarif des péages, qui l'a modifié pour le soumettre ensuite au gouverneur en conseil?

M. ROBERT: Oui.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Quand le tarif modifié a-t-il été prêt?

M. ROBERTS: En 1956:

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Est-ce à l'époque où l'on a approuvé, en principe, l'acquisition de l'outillage?

M. ROBERTS: C'est bien cela, monsieur Beaudet?

M. BEAUDET: Oui, c'est exact.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est dans les procès-verbaux.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Et je suppose qu'on l'a envoyé au ministre ou au gouverneur en conseil, à cette époque-là?

M. ROBERTS: J'ai déjà dit que j'avais examiné cette question-là avec M. Marler. Il m'a dit, à ce moment-là ou par la suite, car je ne m'en souviens pas trop bien, que l'approbation du tarif subirait un retard.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: L'approbation relevait de M. Marler, n'est-ce pas?

M. ROBERTS: Le gouverneur en conseil approuve le tarif. J'ai expliqué . . .

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Mais cela ne relevait pas du Conseil des ports; il avait terminé et approuvé cette affaire?

M. ROBERTS: Je cite les faits; je ne peux pas donner de renseignements plus précis.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: J'essaie tout simplement de découvrir quels sont les faits que vous me donnez. Je n'ai peut-être pas compris aussi bien que j'aurais dû le faire.

Si je comprends bien, le Conseil a fait reviser le tarif et l'a fait établir à votre satisfaction?

M. ROBERTS: Oui.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Et il l'a ensuite transmis au gouverneur en conseil pour qu'il l'approuve, au printemps de l'année 1956?

M. ROBERTS: Je n'ai pas dit qu'on l'avait soumis à l'approbation du gouverneur en conseil, mais que j'ai étudié la question avec M. Marler, qui m'a appris que la modification du tarif de péage pour le pont Jacques-Cartier subirait un retard.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Qu'est devenu le tarif entre-temps? Est-il demeuré aux mains du Conseil des ports sans qu'aucune mesure soit prise?

M. ROBERTS: Oui.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Quand, encore une fois, des mesures ont-elles été prises pour aller de l'avant avec la revision du tarif?

M. ROBERTS: Après le changement de gouvernement.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Rien n'a donc été fait pendant tout ce temps-là? Les barrières de perception automatique ne pouvaient pas être installées avant que le tarif . . .

M. ROBERTS: Il fallait être un peu certain de ce que serait le tarif.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Pourquoi n'est-on pas allé de l'avant au sujet du tarif?

M. ROBERTS: C'était une question de ligne de conduite officielle.

M. DENIS: Savez-vous, monsieur Roberts, que pour obtenir l'approbation de ce tarif, il faut l'approbation de la province de Québec?

M. ROBERTS: Oui.

M. DENIS: Savez-vous si les retards peuvent s'expliquer par cette raison-là?

M. ROBERTS: Je ne prétends pas connaître toutes les raisons qui motivent les lignes de conduite officielles.

M. DENIS: Êtes-vous d'avis que vous ne pouviez installer ces appareils automatiques avant 1956, par exemple, en 1955, 1954 ou en 1953?

M. ROBERTS: Oui, autant que je sache. M. Beaudet n'a-t-il pas dit que les appareils n'étaient pas disponibles?

M. DENIS: Avez-vous eu l'occasion d'examiner les rapports relatifs aux revenus du pont Jacques-Cartier?

M. ROBERTS: Oui, toujours.

M. DENIS: Les rapports mensuels?

M. ROBERTS: Oui.

M. DENIS: Vous avez eu l'occasion de comparer les rapports mois par mois et année par année?

M. ROBERTS: Oui.

M. DENIS: Avez-vous remarqué, alors que vous étiez en fonction, qu'il y a eu des augmentations anormales ou normales qui étaient de nature à vous faire soupçonner qu'il se passait quelque chose relativement à la perception du péage?

M. ROBERTS: Pas par rapport aux chiffres.

M. DENIS: Pensez-vous que l'enquête ordinaire, au sujet du pont, devrait être étudiée en plus de l'enquête du National-Canadien? Qu'il faudrait vérifier les rapports et comparer les revenus mois par mois ou année par année? Est-ce une sorte d'enquête qui pourrait vous donner une idée de la façon dont les choses allaient?

M. ROBERTS: Ces enquêtes ont été entreprises pour que nous soyons le plus certains possible que la perception se faisait de façon efficace.

M. DENIS: Mais, si je comprends bien, certains de mes amis pensent qu'il n'y a pas eu d'enquête. Moi-même, je parlais des revenus mois par mois et de la comparaison de ces revenus avec ceux des années précédentes, car je crois que cette façon de procéder est de nature à donner une idée des écarts normaux ou anormaux, dans les revenus. Cela aurait pu vous permettre de vous rendre compte si la perception du péage marchait régulièrement ou de manière satisfaisante?

M. ROBERTS: L'impression que nous ont donnée les chiffres, c'est que l'augmentation des revenus allait de pair avec la croissance de la municipalité et l'enregistrement des véhicules à moteurs.

M. DENIS: Vous avez dit tantôt, n'est-ce pas, qu'un autre pont relevait de vous?

M. ROBERTS: Oui, à Vancouver.

M. DENIS: Deviez-vous examiner les mêmes rapports relatifs au revenus, là aussi?

M. ROBERTS: Je ne me souviens pas qu'aucune question ait jamais été soulevée au sujet...

M. DENIS: Je veux savoir si vous avez eu l'occasion de faire des comparaisons, là-bas?

M. ROBERTS: Non, il n'y a pas eu d'enquête, à cet endroit-là.

M. DENIS: Je ne veux pas parler d'enquêtes. Avez-vous eu l'occasion d'étudier les rapports relatifs aux revenus?

M. ROBERTS: Mais oui, de façon régulière.

M. DENIS: Est-ce que vous avez remarqué s'il y avait un écart entre le degré... plutôt un écart dans les augmentations entre ce pont et le pont Jacques-Cartier?

M. ROBERTS: Vous êtes en train de comparer deux choses qui n'ont rien de semblable; la tendance a toujours été à la hausse.

M. DENIS: Oui, mais est-ce que la tendance à la hausse a toujours été dans les mêmes proportions?

M. ROBERTS: Non, je n'ai pas dit cela, car la situation est tout à fait différente. Nous estimions, pour autant que nous puissions juger d'après les chiffres, que la tendance à la hausse des recettes du pont Jacques-Cartier correspondait à ce que l'on pouvait prévoir d'après les données disponibles.

M. DENIS: Avez-vous eu l'occasion de visiter, ou d'étudier le rendement d'un autre genre de pont de péage au Canada? Savez-vous s'il existe d'autres ponts de ce genre au Canada?

M. ROBERTS: Le seul dont j'ai eu à m'occuper est le pont First Narrows qui, à cette époque, était exploité par une entreprise privée de Vancouver.

M. DENIS: Avez-vous trouvé que le système de péage y était différent?

M. ROBERTS: Le système était à peu près le même que celui du pont Jacques-Cartier, à savoir, un système de billets d'abonnés qu'on poinçonnait; il y avait, en outre, une caisse enregistreuse où le montant perçu était inscrit.

M. DENIS: Je vous remercie.

M. MCPHILLIPS: Je veux élucider un point, monsieur Roberts. Vous avez dit au début, je crois, que vous faisiez partie de l'administration du port de Montréal avant que le Conseil des ports nationaux soit...

M. ROBERTS: Un an plus tôt.

M. MCPHILLIPS: Était-ce à l'époque de la Commission du port?

M. ROBERTS: Oui, j'étais membre de la Commission du port de Montréal.

M. MCPHILLIPS: En 1934?

M. ROBERTS: De 1935 à 1936.

M. MCPHILLIPS: Lorsque vous étiez président du Conseil, saviez-vous qu'on encourageait les propriétaires de camions qui empruntaient souvent le pont à acheter des billets d'avance?

M. ROBERTS: Le directeur du port me l'avait dit.

M. MCPHILLIPS: Est-ce qu'il vous a donné des détails à ce sujet? Est-ce qu'il vous a dit combien de billets on achetait ainsi par mois?

M. ROBERTS: Je ne m'en souviens pas, mais on m'a dit que ces entreprises avaient tendance à procéder ainsi parce qu'elles estimaient que c'était la meilleure façon de protéger leurs propres revenus, leurs dépenses, si vous voulez. Elles préféraient acheter elles-mêmes les billets plutôt que de recevoir de leurs camionneurs des reçus selon lesquels ces derniers auraient payé telle ou telle somme en droits de passage.

M. MCPHILLIPS: Autrement dit, cela valait mieux pour vous aussi, évidemment, car ainsi cet argent ne passait pas par les mains des péagers?

M. ROBERTS: En effet.

M. MCPHILLIPS: Très bien, je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Roberts, messieurs?

M. FISHER: Si j'ai déjà posé cette question, vous aurez peut-être la bonté de me le dire, monsieur le président. M. Roberts, je voudrais vous poser quelques questions au sujet de la place que vous occupiez dans les cadres dont vous nous parliez. Vous avez dit, je crois, que vous vous trouviez à un certain échelon des cadres du Conseil des ports nationaux, que le directeur du port était sous vos ordres et qu'il était entièrement responsable de l'administration?

M. ROBERTS: De l'administration locale, selon la ligne de conduite officielle.

M. FISHER: Je voudrais vous poser quelques questions au sujet de votre responsabilité envers le ministre. D'après votre expérience, et je sais que vous avez beaucoup d'expérience, comment le ministre s'acquittait-il de ses responsabilités lorsqu'il s'agissait de vérifier le fonctionnement de vos services auprès de vos collègues qui faisaient partie du Conseil?

M. ROBERTS: Il m'est assez difficile de répondre à cette question. D'habitude le président du Conseil (cela dépend beaucoup du ministre), mais à certains moments, le président du Conseil se rendait plus ou moins régulièrement chez le ministre pour étudier certaines questions avec lui et pour lui soumettre divers documents que celui-ci devait approuver. Dans le cas d'un bail, il devait signer le rapport de l'avocat et le bail. Il devait également approuver les prévisions de dépenses. Ils étudiaient ensemble le programme des travaux, bref toutes les questions de cette nature.

Mais je crois que ce que vous voulez savoir (je sais où vous voulez en venir) et la réponse à votre question serait ceci: En ce qui concerne les détails de l'administration, nous n'étions pas obligés de nous adresser au ministre; lui, de son côté, ne s'occupait d'une question que lorsque, celle-ci ayant été portée à son attention, il désirait nous en parler et l'étudier avec nous.

Dans l'ensemble, les sociétés de la Couronne s'occupent elles-mêmes des détails administratifs et, en ce qui nous concerne, nous n'aurions pas attiré l'attention du ministre sur des questions de détail; lui, de son côté, ne nous parlait d'une affaire que si elle l'intéressait au point de vue de l'administration publique en général, en d'autres termes, il s'intéressait à la bonne marche de nos affaires, à la perception des revenus sur le pont Jacques-Cartier, à celle des droits de quai dans le port et à toute question de cette nature.

M. FISHER: J'ai une question de moindre importance à vous poser. En tant que président du Conseil des ports, vous étiez en relations avec le ministre, vous n'aviez pas à passer par le sous-ministre?

M. ROBERTS: Je n'avais pas affaires au sous-ministre. Au ministre, en vertu de la loi, si vous consultez la loi, vous y verrez qu'il est stipulé: «Est constitué, sous la direction du ministre, un conseil.»

C'est une des dispositions de la loi sur le Conseil des ports nationaux. Par conséquent, nous sommes placés sous sa direction, mais nous avons la compétence voulue, ou nous sommes censés l'avoir, pour nous occuper des détails de l'administration. Nous ne le dérangerions pas pour de telles questions et, de son côté, il ne nous dérangerait que si, dans l'intérêt public, il trouvait nécessaire d'attirer notre attention sur certaines choses.

M. FISHER: Est-ce que, à l'un ou l'autre moment, pendant que vous étiez membre du Conseil, le ministre (je vais employer une expression tendancieuse) s'est ingéré dans votre conduite des affaires du port de Montréal?

M. ROBERTS: Je ne pense pas, à moins qu'en vertu des pouvoirs qui lui sont attribués par la loi, l'on puisse considérer que le ministre se mêlait de nos affaires lorsqu'il nous donnait des instructions.

M. FISHER: Je parle de l'administration du pont Jacques-Cartier?

M. ROBERTS: Non, tous les ministres pour lesquels j'ai travaillé ont été admirables; ils ont toujours collaboré avec leurs hauts fonctionnaires.

M. FISHER: En somme, ils ressemblent assez aux députés! Vous avez dit que vous étiez très méfiant quand il s'agissait des questions d'argent.

M. ROBERTS: Oui, d'après l'expérience que j'ai acquise, je le suis.

M. FISHER: Est-ce que vos collègues du Conseil vous ressemblaient à cet égard. Est-ce qu'il y avait un membre du Conseil, vous-même peut-être, qui était spécialement chargé de vous occuper de ces questions?

M. ROBERTS: Eh bien! tout au début, lorsque nous avons été nommés, le ministre des Transports nous a donné des instructions selon lesquelles nous devions travailler dans nos domaines respectifs et on s'attendait, par rapport

à ce qui nous intéressait immédiatement, que nous nous partagerions le travail selon nos spécialités. Toutefois, c'était le Conseil lui-même qui était responsable de l'administration des ports nationaux.

M. FISHER: Je crois que vous avez eu affaire au Conseil des ports nationaux dès ses débuts et que vous en êtes le doyen. Est-ce exact?

M. ROBERTS: Oui.

M. FISHER: Pendant la durée de votre association avec le Conseil, vous est-il arrivé de porter l'une ou l'autre question au sujet de l'exploitation du pont Jacques-Cartier à l'attention du ministre, de telle façon qu'il aurait senti que vous critiquiez la façon de procéder?

M. ROBERTS: Je me souviens seulement que je me suis adressé à M. Marler en 1956, pour lui dire que nous avions décidé qu'il fallait installer des appareils de perception automatiques le plus tôt possible.

M. FISHER: Aurait-on raison de dire, par conséquent, que vous avez toujours été parfaitement satisfait de l'exploitation du pont Jacques-Cartier?

M. ROBERTS: Je ne dirai pas que j'étais parfaitement satisfait, mais plutôt que, vu le tarif qu'on y appliquait et les moyens dont nous disposions, nous faisions tout ce qu'il était humainement possible pour assurer la bonne perception des revenus, compte tenu de la faiblesse humaine. Il faut se tenir sur ses gardes pour ce qui est de ces faiblesses.

M. FISHER: Et vous estimez que, pendant que vous faisiez partie du Conseil, vous vous teniez sur vos gardes autant qu'il vous était possible de le faire en tant qu'administrateur?

M. ROBERTS: Vu le temps dont je disposais, j'ai beaucoup réfléchi à ces questions et j'ai souvent prié les directeurs du port de surveiller les choses de près.

M.FISHER: M. Murphy aurait trouvé qu'on le critiquait; M. Beaudet également.

M. ROBERTS: Oui.

M. FISHER: Et vous avez insisté sur ce point pour tous les trois?

M. ROBERTS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Roberts? Non? Dans ce cas, je tiens à vous remercier d'avoir si bien collaboré avec nous, monsieur Roberts. Vous avez eu une journée bien fatigante.

Maintenant je vais appeler M. Poole qui attend depuis ce matin pour rendre témoignage. Je demanderais au secrétaire du Comité de bien vouloir assermenter M. Poole.

M. ALFRED POOLE *(ancien surveillant des péagers du pont Jacques-Cartier)* est assermenté.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, nous avons devant nous M. Poole.

Ce matin, M. Murphy nous a dit que le surveillant des péagers, M. A. Poole, adressait son rapport ou posait certaines questions au directeur du port, mais que, vu la manière de procéder qui avait été établie, ce rapport parvenait d'abord au secrétaire du port ou au directeur adjoint pour qu'il l'étudie et fasse ses recommandations.

Avez-vous des questions à poser à M. Poole, messieurs?

M. Poole m'a adressé la lettre suivante:

Le 10 avril 1960.

Monsieur Gordon Fraser, député
Président du Comité parlementaire des
chemins de fer
Ottawa (Ontario)

Monsieur,

Je vous écris afin de mettre au point un reportage sur le témoignage de MM. G. Beaudet et J.-A. Clément au sujet de ma retraite qui a paru dans le supplément du *Star* de Montréal, le 7 avril 1960, et qui pourrait induire en erreur.

J'aimerais que l'on sache qu'ayant été trente-cinq ans au service du Conseil des ports nationaux et ayant atteint l'âge de 61 ans, j'avais le droit de prendre ma retraite le 15 juin 1959. J'ai pris ma retraite de mon propre gré à l'âge de 61 ans, lorsqu'on a aboli le poste de surveillant des péagers en septembre 1959, et je n'ai pas voulu accepter le poste comparable de chef des péagers qui m'était offert.

J'aimerais également que l'on sache que, de 1955 à 1959, j'ai demandé trois fois qu'on me donne un autre emploi au Conseil des ports nationaux parce que mon état de santé laissait toujours à désirer. Comme vous le savez, mes demandes à ce sujet n'ont apparemment pas été prises en considération.

En outre, je ne comprends absolument pas pourquoi M. Clément aurait jugé, paraît-il, que je ne convenais pas au poste que j'occupais puisque, en avril 1959, il m'a demandé de remettre à plus tard des vacances compensatoires, afin d'appliquer le nouveau tarif de péage qui était entré en vigueur le 1er du mois. Comme le règlement exige que ce genre de congés soient pris avant le 30 avril, des dispositions spéciales ont été prises pour me permettre d'en bénéficier à une date ultérieure. Il me semble que cela illustre bien qu'à une occasion au moins, M. Clément trouvait que je convenais pour le poste que j'occupais.

Pour vous démontrer encore plus clairement que j'étais capable d'occuper ce poste, je vous remets ci-joint copie d'un mémoire que j'ai adressé à M. Clément le 13 mai 1958. Vous constaterez que je lui ai conseillé à cette occasion de changer pour la méthode de perception des jetons sur le pont Victoria et que je lui ai proposé un système qui permettrait de remédier à la situation. Or, on n'a tenu compte, de ce mémoire et des propositions qu'il renfermait que vers la fin du printemps de 1959.

J'espère que ce qui précède expliquera pourquoi j'ai pris ma retraite et démontrera, du moins dans une certaine mesure, que le poste que j'occupais me convenait et que j'étais capable d'exercer cette fonction. Il y a cependant certains aspects de la perception manuelle du péage qui, je crois, pourraient intéresser votre Comité et je suis prêt à témoigner s'il le désirait.

Veuillez agréer, monsieur, mes salutations très distinguées.

(signature) A. Poole.

A. Poole
150, ave. Regent
Beaconsfield (Québec)

Maintenant, messieurs, avez-vous des questions à poser?

M. DRYSDALE: Quand avez-vous commencé à travailler pour le Conseil des ports nationaux, monsieur Poole?

M. POOLE: Le 1er juin 1924.

M. DRYSDALE: Quel était votre emploi à ce moment-là?

M. POOLE: J'étais contremaître-chauffeur.

M. DRYSDALE: Quand avez-vous commencé à travailler sur le pont Jacques-Cartier?

M. POOLE: Le 1er juin 1946.

M. DRYSDALE: Et quel poste occupiez-vous à ce moment-là sur le pont Jacques-Cartier?

M. POOLE: J'étais surveillant des péagers.

M. DRYSDALE: Quel genre de travail faisiez-vous avant qui vous a permis d'acquérir les qualités voulues pour ce poste de surveillant des péagers?

M. POOLE: D'une part, je connaissais très bien les voitures et, d'autre part, j'étais plus ou moins au courant de la circulation.

M. DRYSDALE: Et qu'aviez-vous à faire en tant que surveillant des péagers au pont Jacques-Cartier?

M. POOLE: A voir que le péage soit perçu comme il se devait.

M. DRYSDALE: Dans ce cas, pourriez-vous nous décrire brièvement, mettons, une journée de travail normale d'un surveillant des péagers?

M. POOLE: Eh bien! comme surveillant des péagers, je devais évidemment voir à ce que les hommes s'en tiennent au règlement et suivent les instructions que nous recevions du directeur du port et, plus tard, du surintendant. Je devais préparer les horaires des équipes afin d'être sûr que les hommes se trouvent au bon endroit à l'heure voulue et je devais surveiller les deux extrémités du pont.

M. DRYSDALE: Vous avez dit dans votre lettre que vous seriez heureux de nous expliquer comment se faisait la perception manuelle. Vous pourriez peut-être nous donner ces explications maintenant.

M. POOLE: Je trouve qu'on appuie surtout sur la perception des droits de péage. Or, il y a un autre problème très important qui se posait également, celui de la circulation. Il y a peut-être eu relâchement de la part des surveillants qui ne demandaient pas aux péagers de ne pas accepter de billets détachés, qui les laissaient fermer les yeux là-dessus à certains moments de la journée, sauf aux heures de pointe. Il y a peut-être eu relâchement de ce côté-là, afin de faciliter la circulation. Autrement dit, nous tenons à ce que les véhicules circulent.

M. DRYSDALE: Est-ce que, en tant que surveillant des péagers, vous surveilliez tous les hommes individuellement? Pouviez-vous vous rendre compte qu'il y avait de l'argent qui se perdait?

M. POOLE: Je ne m'en serais aperçu que si j'avais vu un homme prendre de l'argent.

M. DRYSDALE: Et vous n'avez vu personne prendre de l'argent?

M. POOLE: Jamais.

M. DRYSDALE: A partir de quel moment?

M. POOLE: A partir de 1946.

M. DRYSDALE: Depuis 1946. Vous n'avez jamais vu quelqu'un prendre de l'argent?

M. POOLE: Pendant toutes les années où j'étais là, à partir de 1946, je n'ai jamais vu quelqu'un prendre de l'argent. Si j'avais vu quelqu'un en prendre, la personne ne serait pas restée là bien longtemps.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, ne partez pas je vous prie. Nous voudrions en finir cet après-midi. Très bien, monsieur Drysdale.

M. DRYSDALE: Comment vous y preniez-vous pour vous assurer qu'aucun argent ne se perdait?

M. POOLE: On prenait certaines précautions.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous nous les énumérer?

M. POOLE: Nous allons les appeler des mesures de protection. Par exemple, il y avait les vérifications à l'improviste. On faisait venir l'un ou l'autre homme directement de son poste de service au bureau et on faisait une vérification à partir de là. L'homme devait vider ses poches et nous rédigions un rapport à son sujet, dont une copie était envoyée au bureau principal. Nous avons fait ce genre de vérification dès 1947 ou 1948, mais seulement lorsque nous découvrions quelque chose qui n'était pas en ordre, et nous en faisions rapport au bureau. Toutefois, en 1956, ou peut-être en 1957, le surintendant du pont nous a demandés d'envoyer tous nos rapports au bureau afin qu'on les classe.

M. DRYSDALE: Saviez-vous quand les inspecteurs du National-Canadien allaient faire une enquête?

M. POOLE: Ma foi! non.

M. DRYSDALE: Est-ce que votre chef immédiat le savait? Qui était votre chef immédiat?

M. POOLE: C'était le surintendant des ponts.

M. DRYSDALE: Le savait-il, lui?

M. POOLE: Je ne sais pas du tout.

M. DRYSDALE: Vous ne saviez pas quand une enquête devait avoir lieu?

M. POOLE: Nous ne le savions pas.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Poole?

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Au sujet de ces vérifications impromptues dont vous nous avez parlé, est-ce que les péagers savaient qu'une telle vérification allait avoir lieu? Est-ce qu'elles avaient lieu quand les employés venaient de terminer leur travail?

M. POOLE: Je ne le savais pas moi-même, monsieur. Je traversais le pont et tout à coup je me rendais compte qu'il y avait très peu de circulation, ou autre chose de la sorte, et je me disais: «J'ai envie de vérifier cet homme-là». Je ne savais pas moi-même quand j'allais le faire. Je disais à l'homme en question de quitter le kiosque, je l'emmenais jusqu'au bureau et là je faisais ma vérification.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: D'après ce que je comprends, il vous appartenait, en tant que surveillant, de voir à ce que les hommes s'en tiennent au règlement?

M. POOLE: Oui, monsieur.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Et à ce que tous les péagers accomplissaient leurs services de la bonne façon. Or, lorsque les inspecteurs du National-Canadien ont fait leur enquête en septembre 1952, ils ont traversé le pont 75 fois et ils ont constaté 58 fois que les employés enfreignaient le règlement d'une manière ou l'autre. Vous a-t-on signalé cela à ce moment-là?

M. POOLE: Je ne crois pas, monsieur, mais il se pourrait que je me trompe. Je ne me souviens pas très bien.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Quand le National-Canadien a fait une enquête, est-ce qu'on vous a fait savoir qu'il y avait eu des infractions?

M. POOLE: La seule dont j'ai eu connaissance a eu lieu en 1958.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: De 1946 à 1958, personne ne s'est plaint à vous en tant que surveillant que les péagers...

M. POOLE: Oh! on se plaignait sans cesse que les péagers ne faisaient pas leur travail, et ainsi de suite.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Et qui se plaignait ainsi?

M. POOLE: Il arrivait que les directeurs du port, en traversant le pont, s'apercevaient d'une infraction et qu'ils me la signalaient; parfois aussi le surintendant des ponts traversait le pont et me signalait quelque chose.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Quel genre d'infractions? Vous a-t-on signalé quelque chose de très grave?

M. POOLE: Non, c'était des infractions de bien peu d'importance. Il pouvait s'agir d'un péager qui fumait pendant qu'il était de service au kiosque, d'une bouteille de Coca-cola qui traînait près du kiosque, ce qui était contre le règlement, et autres choses semblables.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Vous a-t-on souvent dit que les péagers ne donnaient pas de reçu pour un péage versé en espèces?

M. POOLE: On ne m'en a jamais averti.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Jamais on ne s'est plaint de péagers qui ne remettaient pas de reçu?

M. POOLE: Oh! oui, je m'excuse. Il me revient un incident à la mémoire; c'était vers 1951 ou 1952, plus tôt peut-être, j'oublie la date. Uu péager n'avait pas donné de reçu à un camionneur qui traversait le pont. On m'a rapporté cela le lundi matin suivant. J'ai fait un enquête, mais le péager ayant démissionné sur ces entrefaites, son cas n'a pas été examiné. Je crois que c'est arrivé vers 1952.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Il y a eu une enquête en 1952, nous en avons la preuve ici; sur 100 voitures qui ont traversé le pont, 90 n'ont pas eu de reçus. A-t-on, alors, attiré spécialement votre attention sur ce fait particulier? Saviez-vous que l'enquête avait révélé un si grand nombre de négligences?

M. POOLE: Je ne l'ai su qu'un mois ou deux après.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Quand vous êtes-vous retiré du service du pont?

M. POOLE: Le 1er septembre 1959.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: En apprenant la chose, vous avez dû vous en inquiéter? Quelle mesure avez-vous prise, dans le temps?

M. POOLE: Nous étions, en effet, très consternés, mais nous avions déjà pris toutes les mesures préventives possibles. A l'époque, le pont exigeait énormément de réparations, nous avions un travail fou. On aménageait une nouvelle voie et en même temps, la Compagnie de gaz National posait des tuyaux sous le pont, sans parler du reste d'une activité fébrile. Il était très difficile d'exercer une surveillance continuelle dans tous les secteurs.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je comprends tout cela; mais lorsque, sur 100 traversées, il s'enregistre 90 infractions au règlement, je suis porté à croire qu'il ne pouvait y avoir la moindre surveillance. Quelle explication les péagers vous offraient-ils pour s'excuser d'avoir enfreint, tant de fois, un règlement que vous aviez la mission de faire observer?

M. POOLE: Parlez-vous de ce qui s'est passé en 1957?

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: On nous a rapporté que, le 16 mars 1958, les enquêteurs avaient traversé cent fois le pont, à titre d'expérience. Dans 90 cas, les péagers n'avaient pas donné de reçus et, dans 88 cas, ils n'ont exigé aucun péage pour les occupants des voitures.

M. POOLE: Je crois que nous avons pris des mesures disciplinaires, à la suite de cet incident, et que quatre hommes ont été affectés à d'autres emplois.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Mais, en général, quelle explication les péagers vous ont-ils donnée, lorsque vous avez appris qu'ils omettaient de remettre des reçus pour les péages versés en espèces?

M. POOLE: Pendant mon service, soit de huit heures et demie jusqu'à cinq heures et demie ou six heures, j'avais l'habitude de recevoir 10 ou 15 appels par jour, de l'entrée sud ou de l'entrée nord, me disant d'intercepter tel ou tel camion parce que le conducteur avait versé moins d'argent qu'il ne devait.

Ces gens avaient pris l'habitude de payer en petite monnaie, des cents des 5c. ou des 10c., de sorte que, lorsque le péager avait fini de compter l'argent et de ne trouver que 90c. au lieu de $1.50, le camionneur était déjà loin. Il ne restait plus au péager qu'à appeler au bureau de l'entrée nord et, à notre tour, nous avertissions notre service de police. Une voiture de police était lancée à la poursuite du camion.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Avez-vous fait des rapports par écrit à vos supérieurs sur ce qui se passait au pont? Les avez-vous avertis chaque fois que, à votre connaissance, les péagers ne s'acquittaient pas avec compétence de leur travail?

M. POOLE: Non, mais nous faisions rapport chaque mois. Nous avions un rapport journalier à faire pour chaque péager au travail; à la fin du mois, nous compilions tous les rapports et nous en envoyions un exemplaire au bureau principal.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Vous est-il arrivé, personnellement, de constater que les péagers ne remettaient pas de reçus pour les péages en espèces? En avez-vous fait rapport sur-le-champ?

M. POOLE: Je n'ai jamais constaté la chose moi-même; il est clair qu'en ma présence les péagers remettaient des reçus. Mais je n'ai jamais eu connaissance qu'un péager négligeât de le faire, sauf dans le cas d'une voiture qui passait trop vite; le péager tendait bien un reçu mais, comme il n'y avait personne pour le prendre, il tombait à terre.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: De toute façon, vous n'avez jamais eu vous-même connaissance d'un tel incident? Vous n'avez jamais pu déclarer que tel ou tel péager ne se conformait pas au règlement?

M. POOLES Non, je n'ai jamais surpris un homme sur le fait.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Parlons des autres infractions au règlement; la perception des billets détachés, par exemple.

M. POOLE: J'avoue que, dans le cas des billets détachés, je n'ai peut-être pas exercé une surveillance assez étroite; mais l'intérêt du public passait avant tout. Lorsque, à certaines heures, les voitures se succédaient sans arrêt, de 4 heures 15 à 4 heures 45 de l'après-midi surtout, tous les automobilistes qui se présentaient au guichet étaient furieux d'avoir attendu si longtemps derrière une longue file. Si, aux heures de pointe, comme nous avons tenté de le faire il y a cinq ans, les péagers avaient insisté pour obtenir un billet réglementaire, les voitures auraient été immobilisées les unes derrière les autres jusqu'à la rue Sherbrooke, jusqu'à ce que la police vienne constater la cause du désordre.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: N'avez-vous pas entendu, à l'époque, certaines rumeurs voulant que les péagers vivent bien au delà de leurs moyens, dans certains cas?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que cette question soit pertinente.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: M. Beaudet nous a déclaré qu'il avait entendu des histoires du genre et je ne fais que me référer à ce qui a déjà été dit; je voulais savoir si M. Poole était au courant de ces rumeurs.

M. POOLE: Il est certain qu'il y a toujours des rumeurs.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Avez-vous ajouté foi à ces rumeurs? Vous est-il arrivé d'observer des choses qui les auraient confirmées?

M. POOLE: Non. J'ai constaté que certaines rumeurs qui me sont venues aux oreilles étaient fausses.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: De 1946 à 1959, alors que vous vous acquittiez de vos fonctions de surveillant, vous n'avez jamais constaté quoi que ce soit de louche et vous n'avez jamais été dans l'obligation d'en faire rapport à vos supérieurs?

M. POOLE: Il m'est arrivé de constater bien des choses. J'ai demandé le renvoi de certains employés pour infractions au règlement; j'ai dû le faire dans le cas de six, sept ou huit hommes, peut-être, je ne sais au juste.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Ces rapports ont-ils été faits par écrit...

M. POOLE: Certainement.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: À votre supérieur?

M. POOLE: Oui.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Et à qui avez-vous adressé ce rapport?

M. POOLE: Jusqu'en 1956, nous adressions nos rapports au directeur du port. A partir du 1er juin 1956, ils ont été adressés au surintendant des ponts. Avant cette date, ils allaient au directeur du port.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Ils étaient toujours faits par écrit?

M. POOLE: Oui, toujours.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

M. FISHER: Voici un exemplaire du règlement concernant les péagers. Il a été publiés le 26 février 1947; je vois, par les trois ou quatre premiers articles...

Le PRÉSIDENT: À quelle page en êtes-vous?

M. FISHER: À la page 54 du fascicule 6. Je vois que vous étiez chargé de plusieurs responsabilités administratives, pour ainsi dire; ainsi, vous vous occupiez vous-même de déterminer les périodes de service des péagers.

M. POOLE: Oui, l'horaire de service.

M. FISHER: Et cela comportait un certain travail de bureau?

M. POOLE: Oui.

M. FISHER: Où vous installiez-vous pour faire ce travail?

M. POOLE: À l'entrée nord du pont, dans un bureau de l'édifice de l'administration.

M. FISHER: Combien de temps ce travail vous prenait-il?

M. POOLE: Deux heures par jour, peut-être, sur mon service de huit heures.

M. FISHER: Et le reste du temps vous étiez libre de faire la surveillance?

M. POOLE: Oui, j'allais et venais sur le pont.

M. FISHER: Vous nous avez laissé entendre que l'infraction au règlement concernant les billets détachés était tolérée dans l'intérêt du service public, pour permettre une circulation plus accélérée. Vous avez bien dit cela, n'est-ce pas?

M. POOLE: Je n'ai pas bien compris la question.

M. FISHER: Vous nous avez laissé entendre qu'un article du règlement le plus souvent enfreint était justement celui qui défendait d'accepter des billets détachés.

M. POOLE: C'est exact.

M. FISHER: Avez-vous déjà parlé de cela à vos supérieurs? Leur avez-vous proposé de faire disparaître ce règlement?

M. POOLE: Non, jamais.

M. FISHER: Eh bien! voilà un règlement qui n'a pas été observé...

M. POOLE: Je m'excuse de vous interrompre...

M. FISHER: Allez-y

M. POOLE: Lorsque j'ai parlé d'infractions à ce règlement, j'ai dit que cela n'arrivait qu'à certaines heures de la journée. Ce n'était pas une règle établie; mes collègues et moi, nous n'avons jamais donné d'ordres directs à ce sujet. Disons plutôt qu'à certains moments il fallait tolérer l'infraction, mais que jamais le règlement n'a été mis de côté.

M. FISHER: Mais enfin, quel était le but de ce règlement, si vous étiez forcés de l'enfreindre à certains moments?

M. POOLE: Vous parlez des billets détachés?

M. FISHER: Oui.

M. POOLE: J'imagine que la circulation n'était pas aussi dense, sur le pont Jacques-Cartier, lorsque ce règlement a été établi. Il servait à la vérification des carnets de billets, pour constater s'ils étaient périmés ou non. Nous avons décidé, depuis ces dernières années, du moins le directeur du port a décidé que les billets seraient de couleur différente chaque mois, afin de faciliter le travail des péagers. Disons qu'en janvier les billets étaient rouges. Donc, pendant quatre mois, les billets rouges étaient valables; après ce temps, quiconque présentait un billet rouge ne pouvait passer le pont. Ce système facilitait grandement la tâche des péagers: ils n'étaient plus obligés de vérifier le numéro. Il est vrai qu'avant le système des couleurs, le numéro de chaque livret périmé était affiché. Les péagers savaient donc qu'a partir de tel numéro, en descendant, ils ne pouvaient rien accepter.

M. FISHER: Toutes ces précautions ont été prises, d'après vous, parce que les faux billets ou les contrefaçons vous causaient beaucoup d'ennuis?

M. POOLE: Non, ce n'était pas tout à fait la raison. Nous n'avons jamais trouvé de fausse monnaie.

M. FISHER: Je ne parle pas de fausse monnaie, mais de faux billets.

M. POOLE: Je ne crois pas que personne aurait eu l'idée absurde de fabriquer des faux billets. Premièrement, ça n'aurait pas valu la peine. Il s'agissait surtout d'éviter que les gens se passent des billets, de l'un à l'autre. Si quelqu'un connaissait une personne qui devait traverser le pont Victoria, il arrivait souvent qu'ayant un carnet de billets, il lui en remette une couple pour cette traversée. C'est tout, rien de plus. N'oubliez pas que nous saisissions, chaque année, 10,000 à 12,000 livrets périmés; vous voyez que, même si je tolérais un billet détaché par ci par là, les péagers faisaient tout de même leur devoir, puisqu'ils confisquaient, chaque année, une telle quantité de livrets. Cela représente une moyenne de 900 livrets par mois.

M. FISHER: Les billets étaient jetés dans la boîte à mutiler?

M. POOLE: Oui, monsieur.

M. FISHER: Faisiez-vous une vérification de cette boîte afin de découvrir, en retirant des billets au hasard, s'il y en avait de périmés?

M. POOLE: Oui, deux ou trois fois par jour. Il arrivait souvent qu'un camion traverse le pont si vite que le péager n'avait pas le temps de donner un billet; dans un tel cas, il le jetait dans la boîte à mutiler, avec les billets d'abonnés. Le camionneur était arrêté au bout du pont, nous le faisions revenir et, s'il prétendait avoir payé, nous lui demandions ce qui était arrivé. Il répondait: «je n'ai pas eu de reçu». Nous nous faisions indiquer le péager qui avait perçu son péage et je demandais à celui-ci: «vous vous rappelez cet homme?» S'il me disait non, j'ouvrais la boîte pour voir si le billet s'y trouvait. S'il y était, nous nous en tenions là et le camionneur repartait en admettant qu'il était passé trop vite.

M. FISHER: Pendant votre service de surveillance des péagers, combien de fois avez-vous demandé au directeur du port de congédier des hommes pour incompétence, pour des infractions comme celles que vous venez de mentionner?

M. POOLE: Une fois.

M. FISHER: Une seule fois?

M. POOLE: Nous avons imposé des mesures disciplinaires aux autres.

M. FISHER: Et quelles étaient ces mesures disciplinaires?

M. POOLE: Tout dépendait du «crime» commis, si l'on peut dire. Cela dépendait de l'employé en cause. Parfois il pouvait s'agir d'une inattention de sa part, de sorte que l'on ne sévissait pas autant que si c'eût été une grosse négligence ou un mépris flagrant du règlement comme dans certains cas, par exemple. Je crois que nous en avons renvoyé trois pour transgression manifeste du règlement.

M. FISHER: Permettez-moi de vous donner lecture de la règle n° 6:

> Les péagers doivent toujours être courtois et polis envers les usagers. En cas de divergence d'opinion entre un client et un péager relativement aux droits de passage, le péager doit percevoir le droit régulier et renvoyer le client au surveillant des péagers ou à son adjoint.

Combien de fois des différends de cette nature se produisaient-ils?

M. POOLE: Vingt-cinq fois par jour.

M. FISHER: Aussi souvent, jusqu'à la fin même de votre mandat?

M. POOLE: Non, pas jusqu'au moment où j'ai quitté mon poste. Lorsque le nouveau tarif a été mis en application et que l'on a cessé de percevoir les billets de voyageurs, ce fut, à partir de ce moment, une véritable félicité. Mais auparavant, c'était terrible.

M. FISHER: On a fait valoir ici que non seulement il y avait cette difficulté à détacher les billets des carnets, mais aussi une règle voulant qu'un passage soit perçu à l'égard de chaque voyageur d'une automobile et que cette règle était très difficile d'application. En quoi consistaient les difficultés dans ce cas?

M. POOLE: Une personne pouvait se présenter, mettons, avec un billet détaché. Parfois on détachait le billet. Les billets étaient perforés comme ceux des tramways. Ces billets étaient insérés dans le coin des carnets où se trouvaient également des billets de voyageurs. Certains clients tentaient de tricher.

Nous avons eu beaucoup d'ennuis quant à la perception des billets de voyageurs, particulièrement à l'extrémité sud du pont, le matin, parce que sur la rive sud il y a des localités composées de gens qui habitaient antérieurement la partie est de Montréal. Il s'agit de débardeurs. Leur lieu d'habitation a été supprimé et ils sont tous déménagés sur la rive sud. On ne traite pas facilement avec eux. Il fallait donc recourir au service d'une couple de policiers de 6 heures à 8 heures du matin, jusqu'à ce que ces personnes fussent passés, car alors la vie du péager ne valait pas cher. Permettez-moi de vous dire que parfois certains de ces types sortaient de leurs voitures et s'attaquaient aux péagers. Je me souviens d'une fois où l'un d'eux a craché en plein visage d'un péager.

M. FISHER: Les rapports entre les péagers et le public voyageur étaient difficiles.

M. POOLE: Dans le cas des débardeurs pour le moins.

M. FISHER: Les instructions émises par le Conseil des ports au sujet des passes vous ont-elles créé des difficultés?

M. POOLE: Non, pas trop. Nous acceptions simplement les passes. Du moment qu'une personne produisait sa passe, nous en relevions le numéro et lui remettions un reçu, sans l'interroger.

M. FISHER: En vertu de la règle n° 7, les péagers étaieint tenus de dire à quiconque empruntait le pont «Veuillez conserver ce reçu jusqu'à ce que vous ayez traversé le pont». Cela était-il facile à vérifier? Cette règle était-elle respectée?

M. POOLE: Non. Cette règle n'était malheureusement pas respectée. Dans les heures de pointe, un bon péager percevait les droits de passage d'environ huit voitures à la minute. Un péager moyen percevait ceux de six voitures à la minute. Pouvez-vous vous imaginer les péagers répétant sans cesse «Conservez votre reçu jusqu'à ce que vous ayez traversé le pont». Au bout d'une heure, ces hommes auraient eu la langue ça d'épaisse. Alors, le directeur du port, M. Beaudet, à l'époque, s'est rendu compte que cela n'était peut-être pas trop pratique; nous avons donc installé des panneaux de trois pieds sur deux pieds. L'inscription était en lettres noires et l'enseigne était installée juste en face de la barrière. L'enseigne portait ce que le péager était censé dire au voyageur. Il n'y avait pas qu'une enseigne; on en avait placé à chaque barrière. Nous nous sommes dits que cela devrait bien suffiire.

M. FISHER: C'était une autre règle qu'on se faisait un devoir d'enfreindre plutôt que d'observer à la lettre.

M. POOLE: Oui.

M. FISHER: La règle n° 8 est ainsi conçue:

> Si l'on présente une passe ou un billet d'abonnement après leur date d'échéance, le péager doit percevoir le droit entier du passage, recueillir la passe ou le carnet d'abonnement et les remettre au surveillant.

Vous nous avez dit que jusqu'à ce que le tarif fût modifié, il se présentait jusqu'à 25 difficultés par jour à cet égard?

M. POOLE: Oui.

M. FISHER: Avez-vous conservé un relevé de ces cas?

M. POOLE: Non, sauf lorsqu'il s'agissait de cas très sérieux dans lesquels le péager pouvait avoir partiellement tort. Dans ces cas, j'exigeais un rapport complet que je présentais au surintendant des ponts pour fins d'étude.

M. FISHER: Voici l'article n° 9:

> Les péagers doivent émettre un billet pour toute somme reçue en espèces et, chaque fois que le client n'attend pas qu'on lui remette un reçu, le billet doit être détaché et le reçu et le billet intact sont déposés dans la boîte à mutiler.

Comment interpréter une règle où il est dit notamment «chaque fois que le client n'attend pas qu'on lui remettre un reçu»? On donnait instruction aux clients de conserver leurs reçus jusqu'à ce qu'ils quittent le pont, alors qu'une autre règle portait: «Chaque fois que le client n'attend pas son reçu».

M. POOLE: Lorsque nous pouvions intercepter les personnes en cause, nous le faisions. Nous les ramenions aux barrières et les faisions payer. Nos registres indiquent que j'ai déjà fait retourner des camions du milieu du pont, qui étaient censés payer des droits de $1.60. Je les ai fait revenir par notre police et ils ont acquitté les droits de péage voulus. Lorsque nous pouvions rattraper les voyageurs qui passaient sans attendre, nous le faisions; malheureusement, cela n'était pas toujours possible.

M. FISHER: N'y avait-il pas quelques dispositifs ou quelque façon de les arrêter, au moyen, par exemple, d'appareils automatiques semblables à ceux dont on dispose maintenant, de manière qu'ils ne puissent passer sans reçu?

M. POOLE: Non, monsieur.

M. FISHER: Pourquoi cela était-il impossible.

M. POOLE: Je ne saurais vous le dire.

M. FISHER: Vous n'y avez jamais songé?

M. POOLE: Non, je n'y ai jamais songé. Nous avions notre service de police et nous comptions sur lui pour intercepter ceux qu'il fallait arrêter, à notre avis.

M. FISHER: D'après la règle n° 11, chaque péager recevait d'avance un montant de $20 pour faire l'appoint dans ses ventes; plus loin la règle dispose que le péager ne devait jamais avoir sur lui de son propre argent lorsqu'il était en fonction. Comment pouviez-vous vérifier ce détail?

M. POOLE: Lorsqu'il quittait son poste à 3 heures, l'employé vidait son tablier et l'habitude ses poches.

M. FISHER: Et l'argent qu'il avait pu recueillir au cours de son service?

M. POOLE: Cela ne faisait aucune différence. Lorsqu'un homme commençait son service avec $20 et qu'il le terminait avec $20 de trop, l'erreur lui en était imputée, tandis que tout l'argent allait au Trésor.

M. FISHER: Leur service terminé, les péagers faisaient l'objet d'une surveillance complète?

M. POOLE: Oui, c'est un détail que nous surveillions de près.

M. FISHER: Qui était chargé de cette surveillance?

M. POOLE: Cette surveillance s'exerçait du côté nord et nous sommes mêmes allés jusqu'à alterner les postes, il y a quelques années. A un moment donné, nous faisions commencer les péagers à 7 heures et finir à 3 heures aux deux extrémités du pont. La surveillance était difficile; il était difficile de trouver un surveillant, mais on pouvait envoyer un commis ou quelqu'autre employé de cette catégorie. Puis au lieu de faire commencer les péagers à 7 heures, nous les faisions commencer à 8 heures et terminer à 4 heures de l'après-midi; le nouveau surveillant pouvait alors se présenter à 4 heures et faire son travail.

M. FISHER: Avez-vous déjà essayé de grouper les péagers en équipes de manière que les voitures puissent passer plus rapidement aux heures de pointe?

M. POOLE: Non, je faisais le contraire. Lorsque j'avais un péager lent et un péager rapide, je les mettais ensemble, car jestimais qu'ainsi que la lenteur qui allait se produire au poste du péager lent contrebalancait l'avance du péager rapide. Si j'avais mis deux péagers rapides ensemble, il aurait fallu placer deux péagers lents ailleurs.

M. FISHER: Quelqu'un a-t-il déjà fait des instances auprès de vous en vue d'obtenir un emploi de péager?

M. POOLE: Pardon?

M. FISHER: Quelqu'un a-t-il déjà fait des instances auprès de vous en vue d'obtenir un emploi de péager?

M. POOLE: Non.

M. FISHER: Personne n'a jamais fait d'instances auprès de vous?

M. POOLE: Pas que je me souvienne.

M. FISHER: Aviez-vous un mot à dire quant à l'emploi des personnes destinées au pont?

M. POOLE: Oui, jusqu'à un certain point. Tout d'abord, les candidats étaient interrogés par le surintendant des ponts, au bureau principal. S'il estimait que le candidat avait quelques mérites, il l'envoyait à mon bureau où je l'interrogeais. Je faisais subir l'examen requis au candidat; je lui parlais et lui expliquais les conditions de travail, et le reste, et cela avant de lui faire subir son examen, afin de me rendre compte s'il était réellement intéressé au poste en cause, parce que parfois des candidats refusaient. En apprenant quelles étaient les conditions de travail, certains déclinaient tout simplement l'offre.

M. FISHER: Autrement dit, vous estimez que le travail n'était pas facile?

M. POOLE: Non, ce travail était très difficile, monsieur.

M. FISHER: Alors ce n'est que très exceptionnellement que des personnes sollicitaient ces postes. Voilà une question déloyale, excusez-moi?

M. POOLE: Non, je n'affirmerais pas cela. Disons que c'était un travail ingrat. Ce sont des emplois de péager que vous parlez?

M. FISHER: Oui.

M. POOLE: C'était un travail ingrat. En ce qui concerne les conditions de travail toutefois, elles n'étaient pas mauvaises; le travail se faisait par équipes alternantes, ce à quoi on s'attendait, naturellement. Mais les conditions de travail étaient bonnes et nous traitions bien nos péagers.

M. FISHER: Quels étaient vos rapports avec le comité de griefs des délégués syndicaux? Aviez-vous de nombreux contacts avec lui?

M. POOLE: Non, je ne suis jamais entré en rapport avec lui. Chaque fois qu'un différend ouvrier surgissait, j'en saisissais le bureau principal.

M. FISHER: Aucun des péagers ou des préposés aux barrières, dont l'emploi était visé par un contrat, n'était membre du comité syndical de griefs?

M. POOLE: Je ne vous saisis peut-être pas très bien, Auriez-vous l'obligeance de me dire ce qu'est un comité syndicat de griefs

M. FISHER: D'après les conditions de l'entente signée par le Conseil des ports nationaux et le syndicat, il est prévu, je crois, six catégories différentes, dont l'une comprend les emplois de péagers et de préposés aux barrières du pont Jacques-Cartier.

M. POOLE: Oui.

M. FISHER: Il y a de plus une disposition,—c'est l'article VI, je crois,—prévoyant l'existence d'un comité syndical de griefs et je suis curieux de savoir si vous avez eu des difficultés avec le délégué syndical sur place?

M. POOLE: Un homme était désigné à cette fin. Je ne sais s'il faut l'appeler délégué syndical ou non, mais il était censé veiller au bien-être des autres employés qui s'adressaient à lui en cas de griefs ou de difficultés avec le patron.

M. FISHER: Ce délégué vous faisait-il part des griefs ou s'adressait-il au directeur du port?

M. POOLE: Il m'en parlait et, s'il s'agissait d'affaires secondaires, je m'en occupais plutôt que de les laisser aller plus loin; et c'était tout. Mais lorsque je ne pouvois m'en occuper, je lui répondais: «Vous feriez mieux de vous adresser au directeur du port».

M. FISHER: Quelle était la fréquence ou le nombre de ces griefs?

M. POOLE: Leur nombre variait. Il est un point en particulier au sujet duquel on trouvait beaucoup à redire: c'était les conditions sur la rive sud. Il se faisait énormément de travaux de construction à l'extrémité sud du pont. On était à aménager la nouvelle place de péage, de sorte qu'il fallait déplacer constamment les barrières. Nos installations n'étaient pas trop bonnes à cet endroit et le délégué syndical nous disait, par exemple, qu'il n'y avait pas d'eau, pas de toilettes. Que faut-il faire, nous disait-on?

Nous envoyions les employés au vieux bureau; nous installions un escalier lorsqu'ils avaient un trajet à effectuer pour y aller. J'admets que ce n'était pas très agréable pour eux. Par contre, nous leur accordions 15, 20 minutes pour faire le trajet.

M. FISHER: Avez-vous déjà subi vous-même des pressions, sous forme de menaces, en ce qui concerne la perception des péages?

M. POOLE: En 1958, lorsqu'il nous a fallu congédier huit péagers, j'ai été ennuyé.

M. FISHER: Vous l'avez été?

M. POOLE: J'ai été ennuyé, dans ce sens que mon téléphone sonnait constamment et qu'on me disait: «Ne vous rendez pas au travail. Si vous vous y rendez ce sera tant pis pour vous». Toutefois, je n'ai pas été le seul à recevoir des appels de ce genre; quelques-uns des péagers en ont reçu également. Alors, le lendemain, je signalais la chose au surintendant des ponts.

M. FISHER: Vous avez su qu'après le renvoi de ces huit péagers on a fait pression sur les péagers restés en poste afin qu'ils démissionnent?

M. POOLE: Non, monsieur, cela n'est pas venu à ma connaissance.

M. FISHER: Une dernière question. Pourriez-vous nous donner une explication personnelle de l'augmentation de 30 p. 100 survenue dans les recettes après l'installation des appareils automatiques?

M. POOLE: Je ne puis vous dire que ce que je pense, et peut-être ce n'est pas . . .

M. FISHER: J'ai demandé l'avis de plusieurs autres. Continuez.

M. POOLE: Je ne sais ce que ça vaut. J'ai lu dans le *Star* de Montréal, vers le 8 mars,—et je me reporte ici à ce que j'ai lu seulement, car je ne voudrais nullement qu'on m'appelle au téléphone à ce sujet,—que les nouveaux appareils percevaient 45,000 jetons par jour. Cette affirmation m'a fort surpris. Je ne pouvais m'expliquer cela, parce que nous n'avons jamais eu, autant que je me souvienne, plus de 36,000 carnets d'abonnés en circulation à un même moment.

Naturellement, ces jetons représentent, n'est-ce pas, des carnets? Si nous avions 36,000 carnets en circulation, cela ne veut pas dire qu'ils servaient tous quotidiennement. Une moyenne libérale serait d'environ 80 p. 100 . . .

Une VOIX: N'employez pas ce mot!

Le PRÉSIDENT: Mettons alors une moyenne conservatrice.

M. POOLE. Je vous demande pardon. Cela donnerait environ 28,000, soit une différence d'environ 17,000 voitures. Il s'agit des abonnés. Si les chiffres que j'ai lus dans le journal sont exacts, j'estime que 17,000 voitures représentent déjà près de 35 p. 100 de l'augmentation de la circulation.

Dans le même ordre d'idées, il n'est que naturel de supposer, en ce cas, que la circulation des camions augmenterait par voie de conséquence. La différence est probablement attribuable . . . Vous savez que nous avons eu à subir sur le pont nombre de travaux de réparation et que la circulation y était entravée. Des ponts temporaires ont été installés et nombre de personnes qui avaient l'habitude d'emprunter le pont Jacques-Cartier n'y passaient plus. Elles prenaient le tramway ou l'autobus plutôt que d'être pris dans les embouteillages. Ce n'était pas la faute de qui que ce soit, mais il en était ainsi.

Tel est mon avis. Je ne sais ce qu'il vaut. Autre détail pouvant avoir quelque répercussion à cet égard: en octobre, nous avons renvoyé huit péagers expérimentés pour les remplacer par huit autres hommes compétents, mais inexpérimentés.

Je calcule qu'il faut à peu près trois mois à un péager pour apprendre à manipuler l'argent de manière à travailler rapidement. A mon sens, un homme doit pouvoir percevoir les droits de six voitures à la minute; à ce compte il fait bien son travail.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

M. FISHER: Avoir engagé plus de monde n'aurait pas accéléré les choses?

M. POOLE: Non, monsieur, cela n'aurait qu'empiré l'état de choses.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser? Quelqu'un désire-t-il poser des questions en français Sinon, je vais permettre à l'interprète de se retirer.

(Assentiment.)

M. DENIS: Y a-t-il une différence entre la valeur des billets que contenaient les carnets et la valeur des jetons?

M. POOLE: Oui, 2c. Le billet valait 6c. et le jeton vaut 8c.

M. DENIS: Combien de voitures, avez-vous dit, traversaient le pont? Combien de jetons étaient recueillis? Vous avez mentionné le chiffre de 45,000.

M. POOLE: J'ai dit 45,000, mais c'est uniquement le chiffre que rapportent les journaux.

M. DENIS: Cela ferait 45,000 fois 2c. de plus avec les jetons qu'avec les carnets.

M. POOLE: Oui, si les chiffres sont exacts.

M. DENIS: Oui, si les chiffres sont exacts.

M. POOLE: En effet.

M. DENIS: C'est tout.

M. BRUCHESI: Pourriez-vous me dire combien il vous fallait de péagers pour exploiter le pont à ces deux extrémités, en 1957?

M. POOLE: Combien de péagers il nous fallait en 1957?

M. BRUCHESI: Oui. Faisiez-vous usage du système automatique?

M. POOLE: Non, je n'étais pas là lorsque le système automatique a été mis en œuvre. Avec la nouvelle voie ouverte à la circulation, vers juin, je crois, le nombre des péagers requis dépendait des heures. Jamais moins de trois hommes étaient de service et nous avions des postes fragmentés. Des péagers commençaient leur service à 6 heures du matin pour se retirer à 10 heures et revenir à 4 heures pour travailler jusqu'à 10 heures, soit au cours de la période de pointe. Nous avions un programme de postes fragmentés. Deux postes fragmentés étaient prévus à l'extrémité nord et deux autres à l'extrémité sud. Au cours des heures de pointe, nous nous efforcions de compter toujours cinq hommes de service.

M. BRUCHESI: Cinq hommes à chaque extrémité?

M. POOLE: Oui, de quatre heures de l'après-midi jusqu'à 9 heures, alors que la circulation diminuait. A ce moment, le personnel se retirait graduellement. Certains partaient à 8 heures, d'autres à 9, 10 ou 11 heures et le poste même prenait fin à minuit.

M. BRUCHESI: Vous avez dit qu'il y avait deux sortes de péagers, des rapides et des lents?

M. POOLE: Oui.

M. BRUCHESI: Quelle différence, du point de vue financier, représentait un péager rapide par rapport à un péager lent?

M. POOLE: Je ne saurais vous le dire, monsieur, car je ne me préoccupais pas des recettes. Je veux parler de l'argent envisagé sous cet angle. Mes données statistiques portaient sur le nombre de voitures passant par minute, par heure, que chaque péager visait; si la moyenne s'établissait à 80 voitures pour l'ensemble des péagers et que l'un d'eux n'en avait visé que 60, je cherchais alors à savoir pourquoi ce péager n'avait traité qu'avec 60 voitures pendant cette période de temps. Je cherchais à déterminer s'il perdait du temps et de quelle manière il procédait. Parfois l'enquête révélait qu'il n'avait pas été de jour depuis trois journées, ce qui réduisait naturellement sa moyenne.

M. DENIS: Pouvait-il arriver que le péager en cause ait été placé à la mauvaise cabine?

M. POOLE: Tout cela était prévu, monsieur, parce que chaque rapport quotidien embrassait la cabine n° 1, la cabine n° 2, la cabine n° 3 et la cabine n° 4. De plus, les conditions de la température étaient signalées de même que les détails concernant les heures de travail, c'est-à-dire s'il s'agissait d'une fin de semaine, du jour ou de la nuit, et le reste. Ainsi, nous pouvions procéder à une analyse complète à l'égard de chaque péager de service. C'est alors que nous pouvions découvrir les péagers lents.

M. BRUCHESI: Une autre question. Vous avez dit que lorsque les péagers commençaient leur journée ils étaient censés vider leurs poches et entreprendre leur travail avec l'argent fourni par le pont?

M. POOLE: C'est juste.

M. BRUCHESI: Leur était-il possible après leur poste de remettre de l'argent à quelqu'un d'autre durant le trajet entre la cabine et l'endroit où ils pouvaient vider leurs poches dans la boîte de perception.

M. POOLE: Je ne saisis pas très bien cette question. Parlez-vous des $20 d'appoint?

M. BRUCHESI: Était-il possible qu'un péager quitte sa cabine à la fin de son poste de 4 heures ou de 8 heures et ait l'occasion, dans l'intervalle, de passer quelques dollars à quelqu'un d'autre?

M. POOLE: Il y avait toujours cette possibilité. Nous n'avions pas les yeux rivés sur les péagers 8 heures par jour. Sans doute comprenez-vous ce que je veux dire: il fallait que j'aille dîner, de même que les commis.

M. BRUCHESI: Vous avez mentionné qu'après les heures régulières de travail, le péager était tenu de vider ses poches de nouveau. S'il y avait différence, en plus ou en moins, elle était imputable au pont?

M. POOLE: En effet.

M. BRUCHESI: S'il avait la chance entre la cabine et vous-même, car parfois vous recueilliez l'argent et les billets...

M. POOLE: Vous voulez savoir s'il aurait eu cette chance au cours des huit heures de travail?

M. BRUCHESI: Oui.

M. POOLE: Je suppose que oui.

M. BOURQUE: Monsieur Poole, vous avez dit qu'une moyenne de 45,00 voitures traversaient le pont chaque jour, n'est-ce pas?

M. POOLE: C'est ce j'ai lu, monsieur.

M. BOURQUE: Antérieurement, du temps des billets, ces billets valaient 6c.?

M. POOLE: Oui.

M. BOURQUE: Ils étaient comptés à raison de 6c.?

M. POOLE: Précisément, monsieur.

M. BOURQUE: Et les jetons valaient 8c.?

M. POOLE: C'est exact.

M. BOURQUE: Ce qui signifierait que 45,000 billets par jour donneraient une augmentation quotidienne de $900. ou $27,375 par mois, soit $328,500 par année. Je songe ici au nombre de voitures uniquement. Vous avez précisé que le pont était en voie de construction et de réparation. Si l'on tenait compte, par exemple, du nombre additionnel de voitures qui franchissaient le pont après l'ouverture de l'autre voie et le parachèvement du pont, cela ferait une assez forte différence dans les recettes, n'est-ce pas?

M. POOLE: Il semblerait. La circulation serait accrue ce qui entraînerait une augmentation des recettes. N'oubliez pas cependant que ce n'est que depuis l'installation des nouveaux appareils automatiques, vers 1959, que l'affirmation vaut. En 1959, c'est-à-dire de septembre 1959 jusqu'au 1er avril précédent, nous en étions aux jetons. Les billets se vendaient encore 6c. C'est à cette époque que nous avons modifié notre tarif.

M. BOURQUE: Alors, si vous aviez 45,000 billets, ou voitures par jour, vous auriez eu normalement une augmentation de $900, puisque vous augmentiez les droits de péage de 33 1/3 p. 100, soit de 6c. à 8c., n'est-ce pas?

M. POOLE: En effet, monsieur.

M. BOURQUE: Cela rendrait compte d'une bonne proportion des recettes accrues, en ce fondant sur le chiffre de 45,000 billets?

M. POOLE: Oui.

M. BOURQUE: Si le nombre des voitures qui empruntaient le pont a également augmenté de 25 p. 100, les recettes provenant de la vente des billets accuseraient une augmentation de 25 p. 100, de même que le nombre de voitures ayant traversé?

M. POOLE: Oui.

M. BOURQUE: Cela pourrait signifier aussi une augmentation de peut-être $50,000 par moi car, si l'on a déjà une augmentation mensuelle de $27,375 au titre de l'accroissement du prix des jetons, on peut très facilement dire que le nombre de voitures augmentant de 25 p. 100 le pont percevrait 8c. à l'égard de 11,250 billets par jour.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Bourque, je ne crois vraiment pas que le témoin soit bien au courant de la question des billets et des recettes. Cela concernerait plutôt le directeur du port.

M. BOURQUE: Voici ce à quoi je voulais en venir. La simple augmentation du nombre des billets donne une accroissement de $27,375 par mois; d'autre part, la circulation s'accroissant également de 25 p. 100 depuis le parachèvement du pont, on obtient un plein droit de 8c. dans le cas de 11,250 voitures par jour.

M. FISHER: Mais vous perdez les voyageurs. Pour équilibrer les plateaux de la balance, il y a perte du revenu provenant des voyageurs, monsieur Bourque. D'autre part, les abonnés se servent de leurs carnets deux fois par jour.

M. POOLE: Oui, habituellement, deux fois par jour.

M. BOURQUE: Si la circulation augmente de 25 p. 100, on a 11,250 voitures de plus à l'égard desquelles un droit de 8c. est perçu ce qui donne une autre majoration de $900 par jour. A la fin de l'année, on aurait de la sorte $656,000 de plus, sous ce seul rapport.

M. POOLE: N'oubliez pas, messieurs, que ce n'est que mon opinion.

M. DRYSDALE: Où avez-vous puisé ce chiffre de 45,000?

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi, monsieur Drysdale; M. Monteith est le suivant.

M. MONTEITH *(Verdun)*: C'est ce que je voulais faire observer. Je crois que M. Bourque ne se rend probablement pas compte qu'il y a eu baisse du revenu-voyageurs. Lorsque les jetons se sont vendus 8c., le pont n'obtenait plus de revenus-voyageurs et, dans bien des cas, j'imagine que les abonnés accueillaient le plus grand nombre possible de personnes dans leurs voitures, des personnes allant et revenant de leur travail, Il y avait beaucoup de voyageurs de ce genre, je suppose.

M. POOLE: Non. La tendance ces dernières années, autant que j'aie pu l'observer, a révélé un passage accru de petites voitures et de conducteurs seuls. Voilà ce que j'ai observé ces deux dernières années environ.

M. MONTEITH *(Verdun)*: J'aurais juste une couple d'autres questions. Vous avez signalé que certains péagers ont été menacés. Vous ont-ils dit qu'ils étaient menacés?

M. POOLE: Non, monsieur. Oh! un instant je vous prie; oui, ils me l'ont fait savoir. Lorsque nous avons eu ces ennuis alors que certains péagers avaient conservé leur emploi ils ont reçu des appels téléphoniques à la maison, leur disant: «N'allez pas travailler, sinon vous savez ce qui arrivera.» Comme je l'ai fait remarquer, cela n'a pas duré. Il n'y avait pas de fondement sérieux.

M. MONTEITH *(Verdun)*: Ces menaces visaient plus ou moins à créer une grève, peut-être?

M. POOLE: Oui, ou encore à désorganiser le service, probablement.

Si je me souviens bien, peu de temps après, l'un des péagers de service m'a fait savoir que quelqu'un tentait de lui extorquer de l'argent. J'ai alors immédiatement soumis le cas à M. Clément.

M. MONTEITH *(Verdun)*: Se pourrait-il que des reçus contrefaits auraient été mis en circulation?

M. POOLE: Non, je ne le crois pas. Je ne saurais le croire, car il aurait fallu que le péager manipule ces billets. Or, le surveillant circule et observe les péagers. Mais il n'exerce pas sa surveillance à distance; il vérifie les boîtes pour voir quelle sorte de billets elles renferment, et s'il avait découvert de la fausse monnaie dans les boîtes, le péager aurait été vraiment en difficulté.

M. DENIS: Combien de postes les péagers faisaient-ils?

M. POOLE: Trois postes réguliers, savoir sept à trois heures, trois à onze . . .

M. DENIS: Modifiez-vous les heures de travail des péagers?

M. POOLE: Oui, tous les cinq jours.

M. DENIS: Et avez-vous eu l'occasion de vérifier les recettes des différentes équipes ayant travaillé à des heures correspondantes?

M. POOLE: Oui. Des chiffres comparatifs ont été établis.

M. DENIS: Compariez-vous les recettes?

M. POOLE: Oui.

M. DENIS: Pour un même vendredi ou à l'égard du vendredi précédent, mettons.

M. POOLE: Ces données étaient compilées chaque mois. En raison du régime de travail, chaque péager effectuait un cycle complet tous les trois mois. En d'autres termes, ils avaient tous travaillé le même nombre de dimanches, de lundis, de samedis, et le reste, et un relevé de cela était conservé.

M. DENIS: Vous saviez donc que l'équipe n° 1 retournait tel montant à l'égard de telle période de travail et l'équipe n° 2, travaillant à une époque correspondante, remettait tel montant.

M. POOLE: Je vous demande pardon. Je n'avais pas à m'occuper de l'argent. Seuls les véhicules me concernaient.

M. DENIS: Y avait-il des différences entre le nombre de véhicules signalé par la première équipe et le nombre signalé par la seconde ou la troisième?

M. POOLE: Oui. Chaque mois, il y avait six péagers à l'égard desquels les chiffres étaient inférieurs à la moyenne, parce que ces six péagers avaient travaillé de nuit au cours de deux postes.

M. DENIS: N'aviez-vous pas l'occasion de comparer exactement de mêmes périodes pour voir si une équipe se trouvait dans l'erreur ou s'il y avait lieu de croire que de l'argent était détourné?

M. POOLE: Vous voulez dire le lundi d'une semaine et le lundi de la semaine suivante?

M. DENIS: Oui; pour voir si les chiffres concordaient bien.

M. POOLE: Non, je n'ai pas fait cela.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je n'ai pas de question à adresser à M. Poole. Je désire obtenir d'autres renseignements au sujet du pont Victoria. M. Fisher a soulevé la question des voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Un instant, je vous prie. A-t-on d'autres questions à adresser à M. Poole?

M. DRYSDALE: M. Bourque a fait certains calculs en se fondant sur le chiffre de 45,000 que M. Poole a lu dans le *Daily Star* de Montréal. Ce n'est pas parce que ce chiffre a été publié par le *Star* que je veux affirmer qu'il n'est pas précis; mais je crois que certains témoignages aux pages 119 du fascicule 5 et 43 du fascicule 6 laissent voir les recettes de péage. Je crois qu'il vaudrait mieux avoir ce renseignement. Je dis cela en songeant à M. Poole. Je crains que M. Bourque n'ait pyramidé les chiffres sans vérifier l'exactitude du chiffre 45,000.

M. DENIS: Quelqu'un pourrait-il nous donner des chiffres plus exacts?

M. DRYSDALE: Que ceux du *Star?*

Le PRÉSIDENT: Veuillez vous adresser au président.

M. DENIS: Y aurait-il un autre moyen d'établir cette différence entre les jetons et les billets? Avez-vous bien dit il y a un moment que nombre de vos clients étaient des conducteurs solitaires?

M. POOLE: Oui.

M. DENIS: De sorte que l'argent qu'on a pu perdre en faisant payer le voyageur devrait être le minimum, ou le maximum, selon ce que vous dites. Vous êtes sous serment.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions à l'adresse de M. Poole? Sinon, nous allons permettre à M. Poole de se retirer.

Merci beaucoup, monsieur Poole; vous avez été une excellent témoin.

Avant que vous partiez, messieurs, M. Brown aurait une question à poser.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: M. Fisher a fait mention à diverses reprises du nombre de voyageurs empruntant le pont Jacques-Cartier et il s'est dit non satisfait de la tendance établie à cet égard.

J'espérais, lorsqu'on nous a donné un exposé relatif au pont Victoria, que nous pourrions comparer le nombre de voyageurs. Les renseignements que nous avons ne renferment pas de chiffres comparatifs.

Le PRÉSIDENT: On n'en a pas demandé.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je me demande si nous pourrions en obtenir.

Le PRÉSIDENT: Je doute que nous pourrions les obtenir avant jeudi.

M. BROWNE*(Vancouver-Kingsway)*: Peut-être pourrait-on nous les transmettre jeudi?

Le PRÉSIDENT: Ce sera peut-être possible.

Merci, messieurs.

La séance est levée. Jeudi matin à 9 heures et demie, nous entendrons MM. Côté et Henderson. Merci beaucoup.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. GORDON K. FRASER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 16

Perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, Montréal (Québec)

SÉANCE DU JEUDI 12 MAI 1960

TÉMOINS:

MM. Lionel Côté, chef adjoint du contentieux, L. J. Henderson, gérant général, transport routier, et L. J. Mills, contrôleur, tous du National-Canadien.

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960

23092-0—1

COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser

Vice-président: M. W. Marvin Howe.

et MM.

Allmark
Asselin
Badanai
Baldwin
Bell (*St-Jean-Albert*)
Bourbonnais
Bourget
Bourque
Brassard (*Chicoutimi*)
Brassard (*Lapointe*)
Browne (*Vancouver-Kingsway*)
Bruchési
Cadieu
Campbell (*Stormont*)
Campeau
Chevrier
Chown
Creaghan
Crouse
Denis
Deschatelets
Drysdale
Dumas
Fisher
Garland
Grills
Herridge
Horner (*Acadia*)
Horner (*Jasper-Edson*)
Johnson
Keays
Kennedy
Lessard
MacInnis
MacLean (*Winnipeg North Centre*)
Martin (*Essex-Est*)
Martini
Michaud
McBain
McDonald (*Hamilton-Sud*)
McGregor
McPhillips
Monteith (*Verdun*)
Pascoe
Payne
Phillips
Pigeon
Pratt
Rapp
Rogers
Rynard
Smith (*Calgary-Sud*)
Smith (*Lincoln*)
Smith (*Simcoe-Nord*)
Thompson
Tucker
Valade
Wratten—60

Secrétaire du Comité
Eric H. Jones.

ERRATUM

Voir ERRATUM relatif à l'appendice «E» du fascicule n° 5 à la fin des délibérations d'aujourd'hui, avant l'appendice «A».

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 12 mai 1960
(28)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 heures et demie du matin, sous la présidence de M. Gordon K. Fraser.

Présents: MM. Allmark, Baldwin, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Bourget, Browne, (*Vancouver-Kingsway*), Chown, Drysdale, Fisher, Fraser, Horner (*Acadia*), Howe, Johnson, MacLean (*Winnipeg-Nord-Centre*), Martin (*Essex-Est*), Martini, McDonald (*Hamilton-Sud*), McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Pigeon, Rapp, Rogers, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Lincoln*), Thompson et Wratten (26).

Aussi présents: MM. Lionel Côté, c.r., chef adjoint du contentieux, L. J. Henderson, gérant général, transport routier, L. J. Mills, contrôleur, Walter Smith, représentant exécutif, Ottawa, tous du National-Canadien; M. Maurice Archer, président du Conseil des ports nationaux, et M. P.-M. Ollivier, légiste de la Chambre des communes.

Le Comité reprend l'examen de la perception du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, de Montréal (Québec).

Le président annonce les noms des témoins dont la présence est fixée aux deux prochaines réunions: le mardi 17 mai, l'honorable George Hees, l'honorable George C. Marler et l'honorable Lionel Chevrier; le jeudi 19 mai: M. Robert K. Smith. Le président signale que, dans le cas de M. Smith, ce dernier ayant droit de réclamer le remboursement de ses dépenses, il faudrait présenter une motion à ce sujet. Sur la proposition de M. Chown, appuyé par M. MacBain.

Il est décidé—Que M. Robert K. Smith, de Waterloo (Ontario), soit assigné à comparaître devant le Comité le jeudi 19 mai 1960.

(NOTA: *Conformément à la résolution du 10 mai, les six documents ayant trait au revenu du pont Victoria, qui avaient été présentés à cette date, sont imprimés, sous le titre d'appendice «A» au compte rendu d'aujourd'hui.*)

L'interprète, Mlle Paulette Cyr, est toujours sous serment.

MM. Côté et Henderson, toujours sous serment, sont de nouveau appelés à témoigner sur la perception du péage au pont Victoria. M. Côté dépose un document de 16 pages qui avait été demandé à la réunion du 5 mai, et qui donne le détail du tarif de péage. Le Comité décide que les données seront imprimées en appendice au compte rendu. (*Voir l'appendice «B» ci-joint.*)

M. Côté dépose également un tableau portant le détail mensuel des passages des véhicules sur le pont Victoria au cours des années 1957, 1958 et 1959, ce tableau ayant été demandé le 5 mai. Il est décidé que ledit tableau sera imprimé en appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui. (*Voir l'appendice «C» ci-joint.*)

M. Côté lit un communiqué publié le 12 avril 1960, rédigé par le directeur des relations extérieures du National-Canadien, au sujet de la perception du péage sur le pont Victoria.

23092-0—1½

MM. Côté et Henderson sont interrogés.

A 10 h. 55 du matin, M. Fraser abandonne temporairement la présidence, et, de l'accord du Comité, il est remplacé par M. Bell (*Saint-Jean-Albert*). A 11 h. 12 du matin, M. Fraser reprend la présidence.

Au cours de l'interrogatoire, M. Côté présente un tableau des revenus mensuels provenant du péage sur le pont Victoria, au cours des années 1957, 1958 et 1959. Il est décidé que ledit tableau sera imprimé en appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui. (*Voir l'appendice «D» ci-joint.*)

Après avoir été appelé et assermenté, M. Mills est interrogé.

Pendant l'interrogation des témoins, on présente un tableau des passes annuelles pour le pont Victoria, émis pour les années 1958 et 1959, et des exemplaires du document sont distribués aux membres du Comité qui sont présents. Il est décidé que ledit tableau sera imprimé en appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui. (*Voir l'appendice «E» ci-joint.*)

Le Comité décide que les hauts fonctionnaires du National-Canadien qui ont témoigné aujourd'hui comparaîtront de nouveau devant le Comité le jeudi 19 mai. Les trois témoins sont congédiés, sous réserve de rappel.

Un intreprète du français à l'anglais ou un sténographe de langue française interprète ou consigne, suivant le cas, les questions et les réponses faites en français au cours des délibérations.

A 11 h. 40 du matin, le Comité s'ajourne au mardi 17 mai 1960, à 9 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 12 mai 1960,
9 heures et demie du matin

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

Ce matin, il est question du pont Victoria, et nous avons parmi nous, comme témoins, M. Côté et M. Henderson.

D'abord, je veux simplement mentionner que, jeudi prochain, l'honorable Lionel Chevrier, l'honorable George C. Marler et l'honorable George Hees seront nos témoins.

Nous comptions avoir comme témoins le très honorable C. D. Howe et l'honorable juge Michaud; mais, vu qu'ils sont occupés à d'autres choses qu'ils ne peuvent abandonner,—car le juge entend des causes, et, pour une raison ou pour une autre, ni l'un ni l'autre ne peuvent venir en ce moment,—nous allons tâcher de prendre des dispositions pour que M. Howe vienne le 31 mai et le juge du 14 au 23 juin, c'est-à-dire si cela convient au Comité et s'il désire entendre ces témoins.

Nous attendons M. Robert K. Smith le jeudi 19 mai, et sa comparution a été fixée pour cette date. M. Smith ne peut pas venir le 17 mai, étant donné qu'il n'a pas été très bien et qu'il doit déménager.

J'aimerais que des membres du Comité demandent que M. Robert K. Smith vienne témoigner. C'est M. Chevrier qui a proposé son nom.

M. CHOWN: Je présente la motion.

M. MCBAIN: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: Tous ceux qui appuient la motion? Y en a-t-il qui s'y opposent?

M. BOURGET: Auriez-vous l'obligeance de répéter les dates auxquelles M. Howe et M. Michaud viendront.

Le PRÉSIDENT: Nous ne sommes pas absolument certains, mais nous espérons que M. Howe sera libre le 31 mai et que M. Michaud le sera entre le 14 et le 23 juin.

Cependant, nous pourrons en reparler à une autre réunion.

M. WRATTEN: Pensez-vous que nous serons encore ici le 23 juin?

Le PRÉSIDENT: J'espère que non. J'espère que nous terminerons ce mois-ci.

Les représentants du National-Canadien qui sont ici en ce moment sont toujours sous serment.

M. Côté et M. Henderson sont ici, et ils représentent le National-Canadien.

Je crois que M. Côté a des documents à déposer.

M. Lionel CÔTÉ, c.r., (*chef adjoint du contentieux au National-Canadien*): Tout d'abord, monsieur le président, j'aimerais déposer la compilation des changements qui ont été effectués dans le tarif de péage du pont Victoria, de 1900 à 1960. Il est question de ce document à la page 18 du fascicule 14.

Le PRÉSIDENT: Vous plaît-il que ce document soit imprimé en appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui? Y en a-t-il qui s'y opposent? Le document sera imprimé. (*Voir l'appendice «B» ci-joint.*)

M. CÔTÉ: Comme on le rapporte à la page 18 du fascicule 14, M. Chevrier a demandé qu'on dépose un état indiquant le nombre des véhicules qui ont traversé le pont Victoria, chaque mois, au cours des années 1957, 1958 et 1959.

Cet état a été déposé à la séance de l'après-midi, le 3 mai, et il est reproduit à la page 34 du fascicule 14.

L'état en question indique seulement le nombre des véhicules, et M. Chevrier avait demandé que le nombre des véhicules soit réparti entre les voitures particulières et les camions.

Je dépose maintenant le présent état, qui indique séparément le nombre des voitures particulières et le nombre des camions qui ont traversé chaque mois le pont, au cours de ces trois années.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous plaît-il que cet état soit imprimé en appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui?

Assentiment.

(*Voir l'appendice «C» ci-joint.*)

M. CÔTÉ: Je dois signaler que l'expression «voitures particulières» vise tous les véhicules transportant des voyageurs énumérés au 1er poste du tarif actuel, lequel se trouve à la page 65 du fascicule 14, soit les véhicules pour lesquels le péage est de 25c. et qui ont droit d'employer des jetons. L'expression «camions» signifie dans ce texte tous les véhicules énumérés aux postes 2, 3, 4 et 5 du même tarif.

A la demande de M. Pigeon, j'ai entrepris de trouver pourquoi, d'après la page 41 du même fascicule, le service spécial de la Division des enquêtes n'a pas fait de vérification sur le pont Victoria au cours des années 1951 et 1955.

En ce qui concerne 1951, on m'informe qu'aucune vérification n'a été faite parce que le Service spécial s'occupait de travaux qu'on considérait plus importants. En outre, au cours de l'année, ce service a consacré beaucoup de temps à la visite de la princesse Élisabeth et du prince Philippe. Également, au cours de l'année, le régime de la semaine de 5 jours était entré en vigueur et il avait, pendant un certain temps, dégarni l'effectif du service. Je dois aussi mentionner qu'à la suite des vérifications des deux années précédentes, on estimait que la situation au pont était suffisamment bien en main pour qu'on puisse remettre la vérification à 1952.

En ce qui concerne l'année 1955, on estimait qu'en raison des vérifications considérables qui avaient été faites en 1952, 1953 et 1954 et de la quantité de travail qu' exigeaient du service spécial d'autres entreprises, il n'était pas nécessaire d'inclure le pont Victoria dans le programme des travaux en 1955.

Selon la page 44 du fascicule 14, M. Campbell a demandé s'il existait quelque état indiquant la proportion de l'augmentation du revenu au pont Victoria et établissant une comparaison entre les chiffres en vigueur avant l'installation de la perception automatique et les chiffres qui l'ont suivie.

J'aimerais déposer la *Note aux directeurs de journaux* qui a été, dans le temps, émise par la société et communiquée le 12 février 1960.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous l'intention de donner lecture de ce texte pour qu'il soit inséré dans le compte rendu? Si vous le faites, il paraîtra dans le compte rendu des délibérations.

M. CÔTÉ: Le document est intitulé *Péage sur le pont Victoria.*

NOTE AUX DIRECTEURS DE JOURNAUX: Les observations suivantes ont été préparées pour renseigner et pour guider les journalistes et les autres personnes qui transmettent des nouvelles ou qui commentent l'actualité en ce qui a trait au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria. Bien que le présent avis ne soit pas un communiqué, rien ne s'oppose à sa publication, si on le désire.

Des articles récents dans les journaux, à la radio et à la télévision, relativement à la perception des péages sur le pont, ont, sans qu'on le veuille, créé des impressions fausses et mis dans un regrettable embarras les hommes employés au pont Victoria.

La Gendarmerie royale du Canada n'enquête pas ni n'a enquêté, sur l'exploitation du pont Jacques-Cartier. Les perquisitions faites récemment dans les maisons par les représentants de la Gendarmerie royale, et auxquelles on a accordé beaucoup de publicité, ne concernaient en aucun cas les employés, passés ou présents, du pont Victoria du National-Canadien. L'inspection régulière de l'exploitation du pont se fait, depuis de nombreuses années, par l'intermédiaire de la Division des enquêtes du National-Canadien.

En outre, il n'y a pas eu d'augmentation exagérée du volume des péages perçus sur le pont Victoria depuis l'installation des appareils de perception automatiques, en mai 1958. La tendance générale de l'ensemble du péage a été à la hausse, avant comme après l'installation des appareils. Les recettes mensuelles moyennes, si on les compare aux péages perçus au cours de périodes semblables, accusent une augmentation d'un peu plus de 5 p. 100 en 1958 (après l'installation des machines) par rapport à 1957 (avant l'installation). En 1959, les recettes mensuelles moyennes de la période comparable accusent une autre augmentation d'environ 8 p. 100 par rapport à 1958 (les appareils de perception ayant été employés durant les deux années.) Ces augmentations résultent d'une hausse de la circulation, qu'a rendue possible l'amélioration des installations au pont Victoria et qu'a entraînée l'enregistrement d'un plus grand nombre de véhicules à moteur.

En toute justice pour nos employés, et pour susciter chez le public la compréhension voulue, je crois que les éclaircissements donnés plus haut sont nécessaires.

L'avis est signé par M. C. A. Harris, directeur des relations extérieures du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Côté, puis-je vous demander la date de ce document?

M. CÔTÉ: Il a été publié le 12 février 1960.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous autre chose à faire connaître?

M. CÔTÉ: J'aimerais que M. Henderson explique d'où viennent les données qui appuient les pourcentages fournis dans cette note.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Henderson, voulez-vous commencer?

M. L. J. HENDERSON (*gérant général, transport routier, National-Canadien*): Nous avons tâché de choisir une période comparable, et nous avons utilisé le mois de novembre en 1957, en 1958 et en 1959 comme étant le mois pour lequel

nous avions les chiffres et au cours duquel les conditions qui régnaient sur le pont pouvaient se comparer. En d'autres termes, le pont, pendant ces trois années, n'a jamais été fermé au cours du mois de novembre, ni complètement ni partiellement. En octobre 1958, le pont a été partiellement fermé.

En fondant nos chiffres sur les recettes du mois, nous avions une augmentation de 5.5 p. 100 en 1958 par rapport à 1957. Or, en 1957, l'ancien tarif était en vigueur. En 1958, deux tarifs étaient en vigueur. Nous honorions les billets qu'avait vendus le pont Jacques-Cartier. Nous les honorions pour la somme de 6c. Nous avions notre propre tarif, qui était de 8c. Ce taux était celui des abonnés. En novembre 1959, il s'est produit dans le revenu une augmentation s'établissant à 9.2 p. 100 par rapport à 1958.

Tel a été le fondement de cet état.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous autre chose à communiquer, monsieur Côté?

M. CÔTÉ: Non.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous commencer, monsieur Pigeon?

M. PIGEON: En commençant, je veux faire une courte déclaration. Je l'ai rédigée en français. Le traducteur pourra traduire quand j'aurai lu.

(*M. Pigeon parle brièvement en français.*)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Martin, c'est un plaisir de vous voir ici.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, j'aimerais que vous sachiez que seuls quatre comités siègent ce matin et que j'ai assisté à la séance de trois d'entre eux. M. Fisher est membre d'un de ces comités, et on le demande.

(*Texte*)

M. PIGEON: Monsieur Henderson, je voudrais démontrer, très clairement, que la déclaration de M. Harris, du National-Canadien, parue dans *le Devoir*, du samedi 13 février dernier, au sujet de l'augmentation du revenu au pont Victoria, lors de l'installation des machines pour le péage automatique, est fausse et fallacieuse. Et pour cela, je veux me servir, cette fois, du rapport sur les véhicules que vous avez soumis lors de la séance du jeudi 5 mai, tel qu'il apparaît à la page 868 du rapport officiel.

On voit, d'après ce rapport, que l'augmentation du nombre des véhicules, pour les mois d'août et septembre, entre les années 1958 et 1959, est de 23.5 p. 100 et de 19.35 p. 100 respectivement. Cette augmentation est due au fait qu'en 1958 il n'y avait qu'une seule voie en opération sur le pont, alors qu'en 1959 il y en avait deux.

Il faut donc conclure que lorsque vous avez mis les machines en opération en mai 1958, alors qu'il n'y avait qu'une seule voie, il devrait y avoir aussi cette même diminution de circulation d'environ 20 p. 100.

Comment se fait-il, alors, que l'on déclare que l'augmentation des revenus, pendant la période comparant la perception manuelle et la perception automatique, augmente de 5 p. 100, alors qu'il n'y avait qu'une seule voie en opération?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: Monsieur Pigeon, ce que j'ai dit avant que vous preniez la parole ne répond-il pas à votre question?

Pour les trois années, nous avons employé le mois de novembre: d'abord avant que nous ayions la perception automatique, puis, en 1958, nous avions les deux tarifs, et, en 1959, toute la perception était automatique. Ce mois était le premier où les deux voies du pont fussent ouvertes.

M. BOURGET: Et le tarif était le même?

M. HENDERSON: Non, ils étaient différents.

En 1957, c'était l'ancien tarif, qui accordait aux abonnés un taux de 6c. En 1958, certains des abonnés employaient les billets du pont Jacques-Cartier, d'une valeur de 6c., et certains employaient des jetons du pont Victoria, qui valaient 8c. Enfin, en 1959, le tarif était uniforme: le même tarif était en vigueur sur les deux ponts. Novembre est le seul mois que nous pouvions employer pour faire des comparaisons.

M. DRYSDALE: Monsieur le président . . .

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pigeon, avez-vous d'autres questions à poser?

(*Texte*)

M. PIGEON: Vous avez dit que vous aviez des machines semi-portatives, pour remplacer celles qui étaient défectueuses. Combien aviez-vous de machines semi-portatives pour remplacer les machines défectueuses?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: La société qui nous loue l'outillage fournit deux éléments, et quand je dis «portatifs», je veux dire que ces éléments sont branchés. Il n'est pas nécessaire qu'un électricien pose des fils. Vous ne faites que tirer la fiche et vous en insérez une autre.

(*Texte*)

M. PIGEON: Est-ce qu'il pouvait arriver des cas où les machines étaient défectueuses et que vous n'aviez pas de machines semi-portatives pour les remplacer?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: Cela pouvait arriver.

(*Texte*)

M. PIGEON: Dans un tel cas, est-ce que les voitures pouvaient passer sans payer sur les lumières vertes? Est-ce que ça pouvait arriver?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: Si je comprends bien votre question, vous dites «pouvaient passer sans payer sur les lumières vertes»; mais elles pouvaient passer sans payer sur les lumières rouges, également. Quand la machine n'est pas branchée ou qu'elle ne travaille pas bien, la lumière est généralement fixée au rouge. Alors, le fait pouvait être considéré comme une infraction.

M. PIGEON: Mais l'automobile pouvait aussi passer lorsque le feu était vert?

M. HENDERSON: Oui, dans les deux sens.

(*Texte*)

M. PIGEON: Si ces voitures avaient payé, vos revenus auraient normalement augmenté beaucoup plus, et le pourcentage d'augmentation serait beaucoup plus élevé que celui qui est mentionné dans la fameuse déclaration de M. Harris?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: Vous supposez que les appareils se brisent souvent et que nous n'en avons pas pour les remplacer.

M. PIGEON: Combien de fois avez-vous été obligés d'utiliser les appareils portatifs?

M. HENDERSON: Ils faisaient défaut à ce moment-là, mais il a été très rare que les deux appareils portatifs fussent utilisés en même temps. Je vais chercher la réponse.

M. PIGEON: Combien de fois cela s'est-il produit?

M. HENDERSON: Un très petit nombre de fois. En moyenne, une fois par jour.

(*Texte*)

M. PIGEON: Durant plusieurs heures par jour?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: Nous le remplaçons tout de suite, si un appareil se brise. C'est l'avantage de cet outillage.

Vous voulez savoir combien de fois les appareils de réserve ont tous les deux été utilisés en même temps. Je vais le trouver: ce n'est pas arrivé très souvent, mais il est possible que ce soit déjà arrivé.

(*Texte*)

M. PIGEON: Oui, mais ce que je veux expliquer, également, c'est que, à un moment donné, il pouvait arriver que vous n'aviez plus de machines semi-portatives pour remplacer celles qui étaient défectueuses?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: Je suis d'accord avec vous; mais vous avez dit que cela aurait pu arriver; il est possible que bien des voitures traversent pendant ce temps-là. Que voulez-vous dire par bien des voitures? Mille automobiles donnent des recettes de $80.

(*Texte*)

M. PIGEON: Oui, mais je suppose que les voitures passaient; si les machines étaient défectueuses durant une heure ou deux, il pouvait passer peut-être, je ne sais pas combien de centaines de véhicules durant ces heures-là, et c'est une perte de revenu?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: De fait, il y a deux façons de vérifier. Il y a des pédales, sur la voie, qui permettent de compter les essieux, et les pédales sont indépendantes des machines qui comptent l'argent.

(*Texte*)

M. PIGEON: Oui, mais vous avez dit également que ça pouvait se produire une fois par jour en moyenne?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: C'est exact.

(*Texte*)

M. PIGEON: Mais est-ce que les machines ont été installées suivant les spécifications du manufacturier?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: Oui, elles l'ont été. Les appareils mêmes ont été installés selon les devis du fabricant; mais les pédales ne l'ont pas été. Et, comme je l'ai signalé lors de mon témoignage antérieur, c'était le premier genre, les premières machines de ce genre particulier. Autrement dit, le voltage du moteur a été augmenté et c'était des machines nouvelles destinées à fonctionner plus rapidement qu'aux États-Unis.

La compagnie n'avait jamais eu à faire face à des climats froids, comme nous en avons à Montréal, non plus qu'aux problèmes que posent des appareils qui se remplissent de saletés, comme cela arrive sur le pont Victoria, à Montréal. J'ai signalé ces inconvénients à la compagnie qui les a surmontés.

Si les appareils se brisent, c'était la ligne de conduite du surveillant, et ce l'est encore, de fermer la voie. Il y a des signaux lumineux dans chaque voie. Le surveillant n'a qu'à mettre le feu rouge et à placer une barrière à travers la voie pour diriger la circulation vers les autres, pendant que nous remplaçons l'appareil et que nous enlevons la caisse, le soir, ou que nous le montrons aux visiteurs qui viennent pour l'étudier.

Nous n'avons qu'à fermer la voie pour pouvoir y circuler et examiner l'outillage. Si l'appareil se brise, nous n'en avons pas d'autres normalement pour le remplacer. Le surveillant devait fermer la voie.

(*Texte*)

M. PIGEON: Mais est-ce qu'il pouvait se produire, à un moment donné, des deux côtés du pont, que les machines aient été défectueuses?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: Les machines sont toutes du même côté du pont, du côté de Montréal.

(*Texte*)

M. PIGEON: Oui. Plusieurs personnes m'ont dit que les lumières de circulation, «contrôlées» par les machines, fonctionnaient mal.

(*Traduction*)

M. HENDERSON: Naturellement, cela s'est produit lorsque la machine fonctionnait mal, c'est vrai.

(*Texte*)

M. PIGEON: Mais ce qui me renverse, encore une fois c'est qu'à tous les jours les machines étaient défectueuses à un moment donné de la journée. Je ne puis m'expliquer cela; d'autant plus que ces machines, est-ce qu'elles étaient louées ou vendues par la compagnie?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: L'outillage est loué et c'est la compagnie qui en prend soin, comme dans le cas des téléphones.

M. PIGEON: Mais la compagnie n'avait pas à répondre de ces appareils.

M. HENDERSON: Oui.

M. PIGEON: Et la compagnie avait un surveillant sur les lieux pour voir aux appareils?

M. HENDERSON: Non. La compagnie avait des machines portatives. Elle y a mis deux machines portatives. Et lorsque notre surintendant du pont disait qu'une machine était défectueuse, qu'elle était brisée ou qu'elle ne fonctionnait pas, pour une raison ou pour une autre, il fermait la voie et remplaçait la machine défectueuse et téléphonait ensuite à la compagnie pour dire qu'une machine portative était utilisée et qu'on devrait venir la réparer.

Vous êtes surpris que les machines se soient souvent brisées. Malheureusement, il y avait un double régime. Nos concurrents du pont Victoria utilisaient des jetons en métal, alors que les voyageurs qui passent sur le pont Jacques-Cartier se servaient de billets en papier.

Il est arrivé parfois que quelqu'un jette un billet en papier dans la machine, ce qui faisait arrêter la machine immédiatement; il fallait alors la nettoyer, et le reste. C'est un des inconvénients auxquels nous avons dû faire face. Cela ne dépendait pas de l'appareil, mais plutôt de ce que nous avions deux tarifs différents; l'autre tarif n'était pas en vigueur; l'autre pont n'avait pas deux tarifs.

(*Texte*)

M. PIGEON: D'après vous, comme cela, lorsque les machines étaient défectueuses, cela n'a pas entraîné de perte de revenu?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: C'est exact.

M. PIGEON: Parce que les automobiles pouvaient passer sans payer?

M. HENDERSON: A mon avis, nous n'avons pas subi de perte importante de revenu.

(*Texte*)

M. PIGEON: Avez-vous perdu quelque revenu?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: Oui.

M. PIGEON: Vous n'en savez pas le montant?

M. HENDERSON: Cela ne pouvait avoir lieu que pendant peu de temps, chaque jour, lorsque la machine était fermée, c'est-à-dire à partir du moment où une machine était arrêtée jusqu'à ce que le surveillant puisse s'apercevoir de l'arrêt de la machine en question.

(*Texte*)

M. PIGEON: Combien de temps, par exemple, les machines, les voitures automobiles pouvaient-elles passer directement avant que le «supervisor» s'en aperçoive?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: Il s'en apercevait immédiatement, car il y a une sonnette d'alarme. Lorsque quelqu'un passe sans payer, la cloche sonne; et dès que la cloche sonne, cela veut dire que la machine est défectueuse. Disons, par exemple, que cela se produit à la voie n° 3; la barrière se ferme et l'on remplace la machine; ensuite, l'allée est ouverte de nouveau à la circulation.

(*Texte*)

M. PIGEON: Oui, mais combien de fois, par exemple, à cause des défectuosités des machines, les lumières de circulation, c'est-à-dire les lumières de circulation contrôlées par les machines, étaient défectueuses, de temps à autre; combien de fois par jour?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: Pour répondre à votre question, il me faudrait vérifier les dossiers. Cela se produisait beaucoup plus souvent au début qu'à l'heure actuelle. (Ces problèmes comme je l'ai souligné plus tôt, ce genre d'outillage est tout à fait nouveau) sont l'une des raisons pour lesquelles nous ne voulions pas acheter ces appareils, car la compagnie qui les fabrique devait faire face aux difficultés du début en ce domaine.

Il faudrait que je vérifie les dossiers avant de répondre à votre question. Je ne voudrais pas me compromettre actuellement. Je peux vous donner les chiffres mois par mois.

(*Texte*)

M. PIGEON: Comme cela, vous pouvez nous donner ici, à la prochaine séance du comité, depuis l'installation des machines automatiques, le nombre de fois qu'elles ont été défectueuses, la période de temps approximative qu'elles l'ont été chaque jour? Et puis la perte de revenu probable?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: Oui. Le client ou le voyageur (nous l'appelons le client, mais c'est un voyageur) ne sait pas que la machine est défectueuse lorsqu'il est au volant. Il dépose son jeton ou sa pièce de 25c.; mais le feu ne change pas, parce que la machine est défectueuse, et le voyageur poursuit sa route.

M. PIGEON: Il a pu arriver que le feu demeure vert, même lorsque la machine est défectueuse?

M. HENDERSON: Oui, parfois.

M. PIGEON: Je vous serais très reconnaissant et je crois que cela intéresserait les membres du Comité si vous pouviez nous donner le nombre de fois par jour, et les dates où les machines se sont brisées.

M. HENDERSON: Nous allons réunir nos dossiers afin de découvrir le nombre exact de fois; nous vous donnerons ces chiffres à la prochaine séance.

M. PIGEON: Oui, pour chaque jour, et la période de temps.

Le PRÉSIDENT: Cela exigerait beaucoup de travail.

M. HENDERSON: Il va nous falloir obtenir ces renseignements de la compagnie qui répare les machines.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Pigeon?

M. PIGEON: Non, c'est tout.

Le PRÉSIDENT: A votre tour, maintenant, monsieur Drysdale.

M. DRYSDALE: Je ne sais pas qui, de M. Henderson ou de M. Côté, devrait répondre à ma question, mais je me demande s'il serait possible de passer en revue les mesures qui ont été prises en vue d'en arriver à l'établissement du tarif. On nous a fourni des renseignements à la page 42 du fascicule 3, l'appendice «L», «Notes prises lors d'une réunion du Conseil tenue à Montréal le 24 octobre 1956».

Voici un extrait du compte rendu en question:

> Le Conseil a approuvé, en principe, la location de l'outillage. Le directeur du port soumettra au Conseil un rapport détaillé après avoir consulté les représentants du National-Canadien au sujet des changements à apporter au tarif et aux conditions de vente des jetons.

Avez-vous des notes ou un procès-verbal concernant ces réunions en ce qui a trait aux personnes présentes et à la date à laquelle le tarif a été finalement établi, et à la date à laquelle une entente a été conclue entre les chemins de fer Nationaux du Canada et le Conseil des ports nationaux?

M. HENDERSON: Ces réunions ont commencé en 1955, avant que je sois muté à Montréal, et je m'en suis occupé à cette date-là. Nous avons parlé d'uniformiser le tarif et de le mettre à jour. Nous avons étudié l'opportunité d'employer

des billets multicolores en papier ou des appareils automatiques. Nous avons parlé des restrictions que le Conseil des ports nationaux impose ordinairement à la vente des jetons. Des réunions de ce genre ont eu lieu durant plus de deux ans.

M. DRYSDALE: Je ne veux pas vous couper la parole, mais qui était ce «nous»? Quelles étaient les personnes présentes?

M. HENDERSON: La plupart du temps, c'était M. Beaudet, M. Clément, qui représentait le Conseil des ports nationaux, et moi-même, de même que M. John Belcourt qui, en ce temps-là, travaillait sur le pont où il étudiait le nouvel outillage. Ils ont assisté à la plupart des réunions et il y avait au moins deux d'entre nous représentant chaque pont.

M. DRYSDALE: Vous dites que ces réunions ont commencé en 1955?

M. HENDERSON: Oui.

M. DRYSDALE: Comment les réunions avaient-elles lieu? A chaque semaine?

M. HENDERSON: C'était des réunions officieuses qui étaient tenues à la salle générale du Conseil des ports nationaux, à Montréal.

M. DRYSDALE: Savez-vous à quelles dates précises ces réunions ont eu lieu?

M. HENDERSON: Je le sais, mais je n'ai pas ce renseignement sous cette forme-là, en ce moment-ci.

M. DRYSDALE: Vous pourriez peut-être nous le donner plus tard, c'est-à-dire les dates de ces réunions et les personnes qui étaient présentes?

M. HENDERSON: Très bien, monsieur.

M. DRYSDALE: Et, si possible, nous pourrions peut-être faire déposer les procès-verbaux de ces réunions. Je crois que ce serait intéressant.

M. HENDERSON: Il s'agit de notes plutôt que de procès-verbaux, car nous n'avions pas de secrétaire attitré. Nous nous sommes consentés de notes.

M. DRYSDALE: Très bien! Je remets à plus tard l'étude de cette question, puisqu'il en est ainsi. Si je comprends bien, une entente a été signée, en vue de l'installation de machines, à la date du 28 mars 1957, c'est-à-dire de l'installation de machines sur le pont Victoria, et les machines ont été, de fait, installées le 1er novembre 1957; elles ont commencé à fonctionner le 10 mai 1958. Pourriez-vous nous donner l'ordre chronologique dans lequel l'entente a été conclue entre vous-même et le Conseil des ports nationaux?

M. HENDERSON: Oui.

M. CÔTÉ: Puis-je vous dire que notre propre tarif a été approuvé par un décret du conseil daté du 29 août 1956.

M. DRYSDALE: Ce tarif du 29 août 1956 a-t-il été préparé après consultation avec les gens du Conseil des ports nationaux?

M. CÔTÉ: Oui.

M. DRYSDALE: Serait-il donc juste de dire que, de fait, à compter du 29 août 1956, il y avait une entente entre le Conseil des ports nationaux et les chemins de fer Nationaux du Canada relativement au tarif et à l'installation, lorsque cela serait possible, de machines à percevoir le péage? Autrement dit, lorsque cette

entente a été conclue, vous auriez pu aller de l'avant n'importe quand après cette date, et installer vos appareils de perception, parce que vous saviez quel serait le tarif, et vous vous êtes dit que vous pouviez aller de l'avant à n'importe quel moment après cela. Alors, comparativement, les gens du pont Jacques-Cartier pouvaient installer leurs appareils, parce que les péages avaient été établis.

M. HENDERSON: C'était ce à quoi nous nous attendions.

M. DRYSDALE: Quand ce tarif a-t-il été soumis au gouverneur en conseil et quand a-t-il été approuvé?

M. CÔTÉ: Celui de 1956?

M. DRYSDALE: Oui.

M. CÔTÉ: Nous avons demandé un décret du conseil le 14 août 1956.

M. DRYSDALE: L'approbation a été donnée le 29 août 1956.

M. HENDERSON: C'est exact.

M. DRYSDALE: Y a-t-il eu d'autres changements dans la fixation des péages après le 29 août 1956?

M. HENDERSON: Oui.

M. DRYSDALE: D'après une convention intervenue entre vous-mêmes et le National-Canadien?

M. HENDERSON: Oui, des changements subséquents.

M. DRYSDALE: Quels ont été ces changements? De quelle nature étaient-ils?

M. HENDERSON: La date de la mise en vigueur est bien importante. Au moment de demander l'approbation d'un nouveau tarif, nous songions à des billets multicolores. Et je dois ajouter que, à ce moment-là, nous commençions justement à étudier ces appareils automatiques de perception des péages. Mais nous songions à des billets multicolores qui rendraient plus rapide la perception, parce qu'ou utiliserait seulement certaines couleurs.

Vous savez, lorsqu'il y avait des billets, nous faisions apparaître à l'endos la date d'expiration. Et tous les billets étaient exactement identiques.

Mais M. Beaudet et moi-même considérions qu'il n'était pas bon d'utiliser des billets qui ralentissaient la circulation, au point de perception, parce qu'il fallait faire l'inspection des billets. Donc, en introduisant l'usage des billets multicolores, nous pouvions, par exemple, utiliser des billets verts et rouges pendant un mois, et, l'autre mois, des billets verts et jaunes etc.

C'est au moment de cette étude que nous avons entendu parler de la société Grant, qui fabrique les appareils en usage aux États-Unis sur les grand-routes et sur les ponts.

M. DRYSDALE: A peu près vers quelle époque?

M. HENDERSON: Nous avons été mis au courant vers le 28 mai 1956.

M. DRYSDALE: Vous dites le 28 mai?

M. HENDERSON: Oui, 1956. C'était la première fois que nous voyions cet appareil modifié pour usage sur les grand-routes.

M. DRYSDALE: Quand vous dites «nous», encore une fois, de qui s'agit-il?

M. HENDERSON: Dans ce cas en particulier, il s'agit du National-Canadien.

M. DRYSDALE: Mais, à ce moment-là, le Conseil des ports nationaux n'avait pas encore vu cela?

M. HENDERSON: Je ne saurais dire si ses représentants étaient au courant ou non.

M. DRYSDALE: Au cours de ces entretiens qui ont eu lieu en 1955 et 1956, il n'a pas été question de ces appareils, pendant les changements de tarif?

M. HENDERSON: Nous considérions l'affaire, mais la société n'était pas disposée à faire le service au Canada. Elle ne désirait pas faire des installations au Canada, avant d'avoir acquis plus d'expérience. C'était une compagnie américaine, dans le temps; elle a ensuite organisé une succursale au Canada.

M. DRYSDALE: J'ai demandé si, oui ou non, à ce moment en particulier, le Conseil des ports nationaux avait été mis au courant de ces appareils. Dans votre témoignage, vous avez indiqué que vous aviez eu des entretiens de part et d'autre.

M. HENDERSON: Oui.

M. DRYSDALE: Et vous avez dit que la première fois que vous avez vu ces appareils était le 28 mai 1956. Et je vous ai demandé si le Conseil des ports nationaux les avait vus et vous avez dit que vous ne le saviez pas. J'essayais de m'en assurer.

M. HENDERSON: A ce moment-là, les gens de la société Grant, qui fabriquait ces appareils, ont apporté un film à Montréal et ils ont invité les représentants du National-Canadien à une représentation pour faire voir ce genre d'installations en usage à divers ponts et routes de péage des États-Unis. Ils nous ont invités à nous rendre là-bas pour voir fonctionner les appareils et nous convaincre par nous-mêmes. Nous avons donc envoyé quelqu'un.

J'y suis allé moi-même, et nous avons envoyé divers représentants de notre compagnie pour voir diverses installations. Le trésorier est allé voir si l'appareil était bon et propre à protéger le revenu. Les ingénieurs sont allés se rendre compte des problèmes à résoudre. Nous sommes allés au point de vue du fonctionnement, nous, c'est-à-dire des représentants de mon service. Tout cela a duré environ trois ou quatre mois.

M. DRYSDALE: A quel moment la liaison s'est-elle faite entre vous-même et le Conseil des ports nationaux, en ce qui concerne les appareils de péage?

M. HENDERSON: Quand il en a été question pour la première fois?

M. DRYSDALE: Oui. Peut-être pourriez-vous remettre ce renseignement à plus tard. Il n'a pas tellement d'importance en ce moment.

Le PRÉSIDENT: M. Henderson vous dira cela plus tard. Vous êtes d'accord?

M. DRYSDALE: Oui.

M. HENDERSON: Je donnerai le renseignement plus tard.

M. DRYSDALE: Peut-être vous ai-je fait dévier de votre premier ordre d'idées, monsieur Henderson. Mais votre première entente au sujet des péages a été en 1956, le 29 août. Ensuite, j'ai voulu savoir quand vous en êtes arrivés à la prochaine entente, quand le prochain changement a eu lieu entre vous et le National-Canadien?

J'imagine que ce serait lors de l'entente concernant les jetons. Quand en êtes-vous venus à cette entente?

M. HENDERSON: Le Conseil des ports nationaux a approuvé le dessin des jetons le 10 mai 1957.

M. DRYSDALE: Le 10 mai 1957. Et la raison pour laquelle vous auriez eu cette approbation est que tous deux vous projetiez d'établir le même genre d'appareils et que tous les deux vous aviez l'intention de procéder à l'échangeabilité?

M. HENDERSON: Vous avez raison.

M. DRYSDALE: Pour ce changement de jetons, fallait-il l'approbation du gouverneur en conseil?

M. HENDERSON: Oui.

M. DRYSDALE: Quand cette demande a-t-elle été faite et approuvée? Pendant que M. Côté fait des recherches, monsieur Henderson, peut-être pourriez-vous répondre à cette question? L'entente pour l'installation des appareils a été signée le 28 mars 1957. J'imagine donc qu'il y avait peut-être une entente libre selon laquelle vous deviez utiliser tous les deux le même genre d'appareil et peut-être y avait-il aussi une entente relativement libre quant à la nature des jetons et, en effet, quant au tarif à adopter?

M. HENDERSON: Parfaitement.

M. DRYSDALE: Cela devait être antérieur au 28 mars 1957? Vous n'alliez pas faire une entente pour utiliser des machines avant d'avoir . . .

M. HENDERSON: Une entente conclue sur le tarif.

M. DRYSDALE: Une entente assez importante. Savez-vous à quel moment elle aurait eu lieu?

M. HENDERSON: J'essaie de me rappeler.

M. CÔTÉ: Monsieur Drysdale, quant au tarif de 1957, il a été approuvé par les administrateurs de notre société le 29 août 1957 et il a été autorisé par le décret du conseil C.P. 1957-1629, le 6 décembre 1957.

M. DRYSDALE: Alors, la date de mise en application a été le 10 mai 1957?

M. CÔTÉ: Dans l'intervalle, nous appliquions le tarif de 1956.

M. DRYSDALE: On m'a donné la date du 10 mai 1957. Pourquoi?

M. CÔTÉ: Le 10 mai 1958.

M. DRYSDALE: Oh! 1958.

M. CÔTÉ: Il s'agit de l'installation des appareils automatiques . . .

M. DRYSDALE: Oui, je vois. C'était le 10 mai 1958, non pas 1957?

M. CÔTÉ: Oui.

M. DRYSDALE: Je m'excuse, j'avais 1957 dans mes notes.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Drysdale, peut-être auriez-vous d'autres questions à poser à M. Côté, pendant que M. Henderson fait des recherches?

M. DRYSDALE: Oui. Les appareils ont été installés le 1er novembre 1957, monsieur Côté; mais ils n'ont commencé à fonctionner que le 10 mai 1958.

Durant cet intervalle, je suppose que vous avez eu des entretiens avec le Conseil des ports nationaux, quant au moment où il allait installer ses propres appareils?

M. CÔTÉ: Oui.

M. DRYSDALE: Pourquoi ce délai?

M. CÔTÉ: Comme l'a déjà expliqué M. Henderson, il a eu du mal à faire approuver son tarif. Voilà ce qu'on nous a laissé entendre.

M. DRYSDALE: Approuvé par qui?

M. CÔTÉ: J'ignore s'il s'agissait de Québec ou d'Ottawa.

M. BRUCHÉSI: Qui, à part cela?

M. CÔTÉ: Le gouverneur en conseil à Ottawa ou le lieutenant-gouverneur de la province de Québec. Lequel des deux, je l'ignore. Les deux peut-être?

M. DRYSDALE: Tout de même, la mise en fonction des appareils dépendait de la possibilité d'obtenir le même tarif pour les deux?

M. CÔTÉ: Non. Nous pensions que nous pourrions faire fonctionner les appareils selon le tarif de 1956 qui prévoyait, dans notre cas, un taux nouveau de 25c. pour les autos, ainsi qu'un taux d'abonnement de 50 passages pour $4.

M. DRYSDALE: Ces changements dans les taux ont-ils été soumis à la ville de Montréal ou à la province de Québec?

M. CÔTÉ: Non, pas dans notre cas.

M. DRYSDALE: Il a été décidé entre vous-mêmes et le Conseil des ports nationaux quel devait être le taux et quel usage vous feriez des jetons et alors sur quoi votre entente était-elle fondée?

M. CÔTÉ: Évidemment, pour le tarif de 1956, il n'a pas été question de jetons.

M. DRYSDALE: Non, mais en 1957, le 6 décembre, vous aviez reçu l'approbation du gouverneur en conseil pour l'usage des jetons?

M. CÔTÉ: Oui.

M. DRYSDALE: Et je suppose que vu que vous aviez eu cette approbation, l'entente s'est réalisée entre vous-mêmes et le Conseil des ports nationaux quant au tarif à appliquer et à l'usage des jetons?

M. CÔTÉ: Oui.

M. DRYSDALE: Tout de même vous dites que, à ce moment particulier, bien que vous ayez fait une entente (je comprends difficilement), vous avez procédé, probablement en pensant que tout irait bien à ce moment-là. Était-ce cela votre entente?

Il a dû y avoir un indice quelconque de la part des parties en cause que ces péages seraient approuvés, autrement vous ne seriez pas allés de l'avant, n'est-ce pas?

M. CÔTÉ: Parlez-vous de 1957 ou de 1958?

M. DRYSDALE: 1957.

M. CÔTÉ: Le tarif prévu, les taux du tarif auraient fait l'objet d'une discussion avec le Conseil des ports nationaux.

M. DRYSDALE: Jusqu'au moment où vous avez eu l'approbation du gouverneur en conseil, vous n'aviez donc nulle raison de croire que le Conseil des ports nationaux aurait quelque difficulté à faire approuver son propre tarif?

M. CÔTÉ: Je ne sais au juste quand nous avons constaté qu'il éprouvait des difficultés à faire approuver son tarif.

M. DRYSDALE: Y aurait-il eu quelque empêchement à l'approbation de votre propre tarif, si l'autre tarif ne devait pas être approuvé?

M. CÔTÉ: Bien...

M. DRYSDALE: Mais vu que les jetons sont échangeables et que, effectivement, vous essayiez de faire une exploitation conjointe (laquelle, je suppose, serait fondée sur une entente conjointe), vous auriez eu raison de croire que l'exploitation pouvait être faite de cette façon-là?

M. CÔTÉ: Pour autant que je sache, nous n'avons jamais voulu en arriver au point de faire une demande conjointe.

M. DRYSDALE: Je ne veux pas dire une demande conjointe, mais vous étiez aussi certains que vous pouviez l'être, au moment où vous avez soumis votre tarif au gouverneur en conseil, que le Conseil des ports nationaux en ferait autant et qu'il obtiendrait vraisemblablement une autorisation semblable.

M. CÔTÉ: Je pense...

M. DRYSDALE: Je ne veux pas me faire votre interprète.

M. CÔTÉ: Je pense que c'est juste.

M. DRYSDALE: Je pense que M. Henderson veut dire un mot.

M. HENDERSON: J'ai ici la lettre du Conseil des ports nationaux, datée du 12 janvier 1958. J'ai écrit au Conseil, le 10 janvier 1956, et j'ai envoyé deux exemplaires de notre tarif de péage projeté; j'ai reçu un accusé de réception du Conseil, ainsi qu'un exemplaire du tarif de péage qu'il proposait. Nous devions l'étudier ensemble. C'est ce que nous avons fait et nous en sommes venus à une entente le 10 janvier 1956.

M. DRYSDALE: A qui avez-vous écrit au Conseil des ports nationaux?

M. HENDERSON: A M. G. Beaudet, directeur du port.

M. DRYSDALE: C'était le 12 janvier 1956?

M. HENDERSON: Le 10 janvier 1956.

M. DRYSDALE: Et il a répondu le 12 janvier?

M. HENDERSON: Il a répondu le 12 janvier.

M. DRYSDALE: Était-ce en rapport avec les jetons?

M. HENDERSON: Non, dans le temps, nous parlions de ces billets multicolores. Nous uniformisions le tarif, cependant.

M. DRYSDALE: Y a-t-il eu un échange de correspondance qui vous a conduit à présenter, le 29 août 1957, le tarif qui a été finalement approuvé le 6 décembre 1957?

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous interrompre un moment, monsieur Drysdale? J'attends quarante écoliers qui doivent venir ici et j'aimerais aller leur souhaiter la bienvenue à la porte. Avec l'approbation du Comité, pourrais-je demander à M. Thomas Bell de remplir la fonction de président suppléant? Le Comité est-il d'accord?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Eh bien! pour quelques minutes seulement, ce sera bien.

M. DRYSDALE: Revenez sans faute, monsieur le président.

M. ASSELIN: Je m'y oppose!

M. PIGEON: Je ne suis pas d'accord!

(M. Bell (*Saint-Jean-Albert*) assume la présidence.)

M. ASSELIN: Avez-vous quelque déclaration?

M. DRYSDALE: Le même Règlement? Monsieur le président, je suis très heureux de vous voir occuper ce poste. Pour hâter les choses,—je ne veux pas sans nécessité prolonger le débat,— M. Henderson pourrait peut-être obtenir ces renseignements?

M. CÔTÉ: Oui, il les obtiendra.

M. DRYSDALE: En même temps, il pourrait peut-être trouver quelque correspondance échangée subséquemment entre le Conseil des ports nationaux et le National-Canadien, au sujet des changements de tarif. Il s'agit de la période qui suit celle du 6 décembre 1957.

M. CÔTÉ: Oui.

M. DRYSDALE: Dois-je comprendre, alors, qu'après avoir commencé, dans l'intervalle qui a précédé l'installation, le 1er novembre 1957, d'une certaine façon, vos contacts avaient cessé, ou bien y a-t-il eu d'autres réunions sur le sujet du tarif? Ou bien encore, s'agissait-il simplement pour vous d'attendre que le Conseil des ports nationaux pût faire approuver son tarif?

M. HENDERSON: C'est exact. Nous attendions que le Conseil des ports nationaux obtînt l'approbation de son tarif.

M. DRYSDALE: Comme vous ne pouviez pas attendre plus longtemps, pourrions-nous dire, vous avez donc commencé à élaborer votre propre tarif le 10 mai 1958?

M. HENDERSON: Nous nous trouvions à payer la location, le loyer de l'outillage que nous n'utilisions pas.

M. DRYSDALE: Qu'est-ce qui a précipité la décision de commencer le 10 mai 1958?

M. HENDERSON: J'ai un exemplaire de la lettre que le président du National-Canadien a adressée à M. Hees et d'après laquelle ils avaient évidemment discuté entre eux les problèmes du tarif. Cette lettre avise M. Hees qu'à la suite de leurs entretiens, nous allions, au début de mai, mettre en vigueur un nouveau tarif et la perception automatique.

M. BRUCHÉSI: La lettre porte quelle date?

M. HENDERSON: Le 24 avril 1958.

M. DRYSDALE: Dans ces entretiens qui ont conduit aux changements de tarif, au cours des années antérieures, était-ce l'habitude, en général, que des entretiens aient lieu entre le Conseil des ports nationaux et vous-mêmes relativement au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, pour, en quelque sorte, vous tenir les uns les autres au courant de ce qui se passait?

M. HENDERSON: Je ne puis parler que de ce qui s'est passé à partir d'octobre 1955, moment où je suis arrivé à Montréal. Il semblait y avoir des contacts. Les billets d'abonnés étaient échangeables, et les services de comptabilité communiquaient ensemble chaque mois.

M. DRYSDALE: La correspondance contenait-elle quelque chose? Quelle est la personne qui pourrait donner les renseignements pour préciser s'il y avait ou non des entretiens entre vous-mêmes et le Conseil des ports nationaux relativement à la question des irrégularités dans la perception du péage? Vous avez dit qu'à une ou deux exceptions près, le pont Victoria faisait l'objet d'une vérification annuelle par vos enquêteurs. J'imagine que ces entretiens au sujet du tarif devaient entraîner, sinon directement, au moins indirectement, la mention de la perception manuelle du péage. Quelque chose dans la correspondance n'indique-t-il pas pourquoi le Conseil des ports nationaux n'appliquait pas, comme vous, le régime de l'inspection annuelle?

M. CÔTÉ: Nous reverrons la corresponsance dans l'intervalle du déjeuner.

M. DRYSDALE: S'il ne se trouve rien dans la correspondance, pourriez-vous indiquer au Comité le nom de quelqu'un qui pourrait être en lieu de préciser s'il y avait ou non communication au sujet de ces enquêtes.

M. CÔTÉ: Oui.

(*Texte*)

M. PIGEON: Je voudrais avoir des explications précises, si c'est possible, sur ce que je vais vous demander. Comment pouvez-vous expliquer, qu'au moment de la perception automatique, il n'y avait qu'une seule voie de circulation, et non seulement il n'y a pas eu de diminution, comme on devrait s'y attendre, mais il y a eu une augmentation de 5.4 p. 100 de revenu, comme vous l'avez déclaré vous-même?

(*Traduction*)

M. CÔTÉ: Quel mois êtes-vous à considérer?

(*Texte*)

M. PIGEON: Je réfère, ici, à une augmentation que vous avez calculée, qui a été calculée, qui a été donnée par vous, qui a été donnée par M. Henderson.

(*Traduction*)

M. CÔTÉ: Ce matin?

M. PIGEON: Non, à la dernière séance.

(*Texte*)

Durant les mois de mai, juin, juillet, août, septembre et octobre 1958?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: Il y a eu diminution au cours de ces mois.

M. CÔTÉ: Pendant le mois de mai.

M. PIGEON: Pendant le mois de juin, juillet, août, septembre et octobre.

M. CÔTÉ: En 1958, le revenu a baissé de 29.1 p. 100 pendant le mois de mai. En 1958, le revenu a baissé de 17.1 p. 100 pendant le mois de juin, c'est-à-dire entre 1957 et 1958. Pendant le mois de juillet, le revenu a baissé de 5.1 p. 100. Pendant le mois d'août, le revenu a baissé de 4 p. 100. Pendant le mois de septembre, il a baissé de 3.2 p. 100.

(*Texte*)

M. PIGEON: Tout à l'heure, dans votre «statement», vous vous êtes «basé», si on se réfère à la page 868 du rapport anglais du «standing committee», pour l'augmentation vous vous êtes «basé» sur le mois de novembre: 3.16. Pourquoi n'avez-vous pas pris les mois d'août et septembre?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: Nous n'avons pas pris les mois d'août et de septembre 1958, parce que l'une des voies du pont a été fermée du mois d'avril jusqu'au 25 octobre.

(*Texte*)

M. PIGEON: Est-ce que vous êtes prêt à dire que, depuis l'installation du système automatique, il y a eu un accroissement de revenu sur le pont Victoria?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: Oui

(*Texte*)

M. PIGEON: Est-ce que vous êtes prêt à affirmer que ces revenus ont augmenté d'une moyenne de 40 p. 100 à 42 p. 100?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: Non.

(*Texte*)

M. PIGEON: Est-ce qu'il serait possible que vous produisiez les revenus mensuels, divisés comme il suit: camions, autobus, voitures à passagers, payant 25c., voitures à prix réduit. J'aimerais bien que ces rapports soient produits, pour la période du premier janvier 1955 au 31 décembre 1959, de façon à pouvoir comparer les revenus, mois par mois, lorsqu'il y avait deux voies en «opération», lorsqu'il n'y avait qu'une seule voie, lorsque la perception était faite manuellement, lorsque la perception était faite automatiquement?

(*Traduction*)

M. CÔTÉ: Nous avons ici un état qui répondra peut-être à vos besoins. Cet état embrasse le revenu touché pendant les trois années 1957, 1958 et 1959. Le revenu est donné suivant les mois. L'état indique la hausse ou la baisse d'une année à l'autre. Donc, si vous croyez que cet état répond à vos besoins, nous le déposerons après l'ajournement.

M. PIGEON: Pourrions-nous obtenir les chiffres qui se rapportent aux deux années qui ont précédé l'installation du péage automatique?

M. CÔTÉ: Le péage automatique est entré en vigueur en mai 1958; ainsi donc, 1957 représenterait une année entière avant l'installation du péage automatique.

M. PIGEON: Cela me convient.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Proposez-vous que cet état soit inséré en appendice?

M. PIGEON: S'il vous plaît.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Convient-il au Comité que cet état du revenu mensuel soit inséré en appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui?

Des VOIX: Assentiment.

(*Voir l'appendice «D», ci-joint.*)

M. CÔTÉ: J'aimerais maintenant déposer des exemplaires de cet état du revenu englobant les trois années 1957, 1958 et 1959.

(*Texte*)

M. PIGEON: O.K. M. Henderson. Est-ce que vous avez le pourcentage de l'augmentation du revenu du pont Victoria depuis l'installation du système

automatique, même si à un moment donné les machines étaient défectueuses et qu'il n'y avait qu'une voie en «opération»?

(*Traduction*)

M. HENDERSON: Oui, ce sont les renseignements qui ont été déposés.

M. CÔTÉ: Ces renseignements seront contenus dans l'état que nous venons de déposer.

M. PIGEON: J'ai une dernière question à poser.

(*Texte*)

Est-ce que vous croyez, monsieur Côté, que le fait d'avoir vérifié des percepteurs, d'avoir fait des vérifications sur deux ou trois percepteurs une fois par année, est-ce que vous trouvez que l'on peut dire que ce sont des vérifications qui ont été faites dans l'intérêt du public?

(*Traduction*)

M. CÔTÉ: Je dirais que c'est aux surveillants placés sur le pont qu'il appartient tout d'abord de faire observer le règlement du pont par les péagers. Les vérifications faites par le service spécial de la Division des enquêtes viennent ensuite. La responsabilité de faire respecter les règlements n'est pas celle de la Division des enquêtes.

M. BOURGET: Quel genre de vérification le surveillant fait-il auprès des péagers? Pourriez-vous expliquer quelles méthodes de vérification employait le surveillant des péagers?

M. CÔTÉ: Je dirais que les fonctions du surveillant sont les mêmes que celles de l'agent préposé à la circulation à une intersection de rues. Le surveillant est présent et voit ce que font les péagers. C'est à lui de voir à ce que le règlement mis en vigueur relativement au pont soit observé par les péagers.

M. BOURGET: Était-ce ce genre de vérification sur place qu'on exécutait sur le pont Jacques-Cartier?

M. CÔTÉ: Les surveillants sont de service constamment, 24 heures par jour.

M. BOURGET: A quelle date avez-vous demandé l'approbation, par décret du conseil, du tarif de 1957?

(*Texte*)

M. PIGEON: J'ai deux questions à poser avant la fin. Je remarque que les vérifications, qui ont été faites auprès des percepteurs, ont été moins nombreuses qu'au pont Jacques-Cartier.

Il appert, d'après les chiffres qui ont été donnés, que sur le pont Jacques-Cartier le revenu a augmenté après l'installation du système de perception automatique. Alors je . . .

(*Traduction*)

M. CÔTÉ: Eh bien! . . .

Le PRÉSIDENT: Le témoin ne peut rien répondre en ce qui concerne le pont Jacques-Cartier.

(*Texte*)

M. PIGEON: Mais je me demande comment il se fait que l'on n'a pas fait de vérification des percepteurs aussi, autant de fois et aussi régulièrement que cela a été fait sur le pont Victoria; on a fait moins de vérifications.

(*Traduction*)

M. CÔTÉ: L'appendice «D» du fascicule 14 montre que la Division des enquêtes a fait des vérifications sur le pont Victoria, et le document se passe de commentaires. On voit que des vérifications ont été faites tous les ans, à l'exception de deux années. Comment cela peut se comparer aux vérifications faites sur le pont Jacques-Cartier? Je n'ai pas fait le parallèle.

Le PRÉSIDENT: Le témoin ne peut répondre à cette question.

(*Texte*)

M. PIGEON: O.K. C'est parce que je remarque, dans le document, que durant l'année 1947, un seul percepteur a été vérifié, une seule fois.

(*Traduction*)

M. CÔTÉ: Eh bien! il en est ainsi, monsieur Pigeon.

(*Texte*)

M. PIGEON: Et puis, en 1948, quatre percepteurs ont été vérifiés, une fois chacun. En 1950, quatre percepteurs ont été vérifiés, une fois chacun. En 1955, pour les raisons que vous avez mentionnées, il n'y a pas eu de vérification. En 1956, deux percepteurs ont été vérifiés, une fois chacun. En 1943, deux percepteurs ont été vérifiés, une fois chacun. Et en 1942, ce fut la même chose. Alors, c'est pour cela que je constate qu'il y a certainement eu un manque de la part des autorités concernées. Je crois que cette manière d'agir n'était pas conforme aux exigences des intérêts publics.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poser une question directe, monsieur Pigeon?

M. PIGEON: C'est tout.

M. BOURGET: J'allais poser quelques questions quand M. Pigeon m'a demandé de lui céder la parole.

Le PRÉSIDENT: Veuillez continuer.

M. BOURGET: A quelle date avez-vous demandé l'approbation du tarif de 1957?

M. CÔTÉ: C'est ce que je suis à vérifier.

M. BOURGET: Tandis que vous vérifiez, pourriez-vous également trouver à quelle date le décret du conseil a été approuvé?

M. CÔTÉ: La demande de décret du conseil a été faite le 30 septembre 1957. Le décret a été rendu le 6 décembre suivant.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, je me demande si l'on pourrait nous expliquer pourquoi le revenu du pont Jacques-Cartier a brusquement fléchi en 1958 par rapport à 1957. Je me demande à quoi cela était dû.

M. CÔTÉ: Monsieur le président, comme il s'agit d'une question ayant trait au revenu, j'aimerais que M. L. J. Mills, contrôleur de la société, réponde.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Mills, auriez-vous l'obligeance d'avancer ici? Je vais demander au secrétaire de vous faire prêter serment.

M. L. J. Mills est assermenté.

M. L. J. MILLS (*contrôleur, National-Canadien*): Monsieur le président et messieurs, il y a plusieurs raisons qui expliquent pourquoi le revenu a baissé en 1958. Certaines de ces raisons ont été mentionnées plusieurs fois au cours de témoignages antérieurs, mais je vais essayer, très brièvement, de les résumer. Tout d'abord, on a établi, pour tâcher d'accélérer la circulation, un nouveau tarif qui a, de fait, laissé voir une réduction dans le revenu provenant du péage. Par exemple, avant le 10 mai 1958, les passages au comptant étaient de 25c. pour une voiture et le chauffeur, et de 5c. pour chaque occupant. Il y avait des séries de billets de 25c. pour ceux qui achetaient des billets d'abonnés et des séries de 50 passages pour $3, expirant au bout de 4 mois, les autres occupants devant payer les frais indiqués précédemment. Après le 10 mai 1958, les bordereaux de passage et les jetons se vendirent au prix de 50 pour $4, sans date d'expiration, et sans frais pour les autres occupants. En moyenne, une voiture contenait un conducteur et 1.1 voyageur, en d'autres termes, 2.1 occupants. En vertu de l'ancien tarif, l'abonné payait 6c. plus 2.5c. pour chaque occupant, et le nombre des voyageurs s'élevait en moyenne à 1.1. Il en résultait sous le régime de l'abonnement, un revenu moyen de 8¾c. par voiture à voyageurs. En vertu du nouveau tarif, les jetons valaient juste 8c., et, par conséquent, il y avait réduction du tarif sur notre propre pont.

Deuxième raison: le pont Jacques-Cartier a conservé l'ancien tarif jusqu'au 1er avril 1959. En toute probabilité,—de fait, nous le savons,—beaucoup d'abonnés utilisaient le pont Jacques-Cartier, qui n'exigeait que 6c. par passage au lieu de 8c., tarif du pont Victoria. C'est une deuxième raison qui explique la réduction. En outre, pendant l'année 1958, comparativement à l'année 1957, il s'est produit une réduction de 2.33p. 100 dans le nombre des véhicules qui employaient le pont Jacques-Cartier. Le fait pourrait être attribuable aux travaux de construction de la voie maritime du Saint-Laurent qui s'effectuaient aux approches de la rive sud.

Il y a une quatrième raison. Quand le nouveau tarif a été établi, le 10 mai 1958, les billets d'abonnés qui avaient été vendus à l'ancien taux ont été acceptés jusqu'à la date d'expiration. Les effets de l'acceptation de ces billets sont apparents dans le revenu depuis le mois de janvier jusqu'au mois de mai 1958, inclusivement. Cependant, les effets de la vente des jetons après cette date ne se manifestent dans le revenu que lorsqu'ils sont rachetés, parce qu'ils ne portent aucune date d'expiration et que certaines gens traversent encore le pont en utilisant des billets qu'ils ont achetés antérieurement; d'autres achetaient des jetons et ne s'en servaient que plus tard, et ces jetons n'affectaient pas le revenu avant le moment où ils étaient rachetés. Voilà quatre raisons auxquelles je songe pour expliquer pourquoi le revenu était peu élevé en 1958.

M BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): L'une des choses que le Comité voudrait déterminer, c'est exactement ce qui s'est produit quand les barrières de péage automatique furent introduites. Nous voulons voir comment elles ont modifié le revenu. En tenant compte de ces autres facteurs, diriez-vous qu'il serait mieux approprié de comparer 1959 à 1957, pendant ces mois qui ont suivi immédiatement l'inauguration des barrières de perception automatique?

M. MILLS: Je crois que la comparaison entre 1959 et 1957 est très probante, car nous nous trouvons à considérer une année complète après l'installation de l'outillage automatique et une année complète avant l'emploi de cet outillage automatique.

M. BROWNE: (*Vancouver-Kingsway*): Ainsi, en procédant de mois en mois, et en étudiant la situation après l'instauration des barrières de péage automatique en mai, si l'on compare mai 1959 à mai 1957, il n'y a pas eu d'augmentation pendant le mois de mai 1959, et le mois de juin 1959 a donné des recettes moins considérables que le mois de juin 1957; en juillet 1959, le revenu était moindre qu'en juillet 1957. Cela semble indiquer que la barrière de perception automatique n'a pas apporté quelque augmentation de revenu.

M. MILLS: Il n'y a pas eu d'augmentation pendant ces mois-là. Je crois que certaines des raisons sont celles que j'ai déjà exposées. Pour l'ensemble de l'année 1959, en comparaison de 1957, il y a eu, en réalité, une augmentation de 5.4 p. 100.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Une augmentation d'à peu près $50,000 pour toute l'année.

M. MILLS: Oui.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Savez-vous dans quelle mesure cela correspond au nombre de voitures qui ont traversé le pont?

M. MILLS: J'ai souvenance que le nombre des véhicules a augmenté de 1.93 p. 100.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Est-ce que vous attribuez cela à la plus grande efficacité des barrières automatiques de péage ou à un changement dans le tarif?

M. MILLS: Je pense que ces facteurs étaient réunis et peut-être autre chose. Comme en art culinaire, il est difficile de tout analyser.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous avez mentionné que le nombre des occupants s'élevait en moyenne à 1.1 par automobile. Cette question a été soulevée plusieurs fois ici. Avez-vous des chiffres, en remontant en arrière, pour indiquer la nature du changement? Y a-t-il eu un changement significatif dans la tendance, au cours des dernières années?

M. MILLS: Je pense que nous n'avons pas ici des renseignements répondant à votre question, mais je crois que nous pourrions trouver les chiffres et que ceux-ci pourraient être déposés, si tel est le désir du Comité.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Nous avons longuement discuté la question, relativement à l'autre pont, quand il s'agissait de la tendance qu'accusaient les voyageurs. On demandait comment il se faisait que le chiffre avait baissé, bien qu'il semblât dépasser juste un peu le chiffre d'un occupant par voiture. Je pense qu'il serait très utile pour le Comité d'obtenir le même renseignement pour ces deux ou trois dernières années, pour qu'il puisse voir comment le changement s'est produit, ou encore de remonter en arrière autant que possible.

M. MILLS: Je parle maintenant de mémoire, mais, dans l'immédiat après-guerre,—pour une raison, à cause de la rareté des voitures,—il y avait beaucoup de voyages en commun. Relativement au volume de la circulation sur le pont, je pense que M. Henderson est mieux en mesure que moi de répondre à cette question.

M. HENDERSON: Avant de reviser le tarif, nous en sommes arrivés à ce chiffre de 1.1 en effectuant des vérifications-éclair aux heures d'affluence, c'est-à-dire quand la circulation des abonnés est le plus intense. Nous tâchions de prévoir si le revenu augmenterait ou diminuerait. Nous sommes arrivés à ce chiffre en faisant des vérifications-éclair, en choisissant des gens de divers bureaux

du National-Canadien, en leur donnant des comptoirs et en les affectant à des guichets pendant 15 minutes par jour, tel ou tel jour. D'après nos déductions, la voiture moyenne portait, outre le conducteur, 1.1 voyageur. Ce comptage a été fait d'après la vérification-éclair, pour obtenir des renseignements qui nous permettraient de recommander le changement du tarif.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): A-t-on fait une estimation des conséquences qu'auraient, à l'égard du revenu du pont, les changements apportés au tarif? A-t-on prévu quelle devait être l'augmentation ou la diminution du total, pour une année?

M. HENDERSON: Oui, on a fait une estimation.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je me demande si nous pourrions avoir ce renseignement?

M. HENDERSON: Je n'ai pas ce renseignement ici.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Serait-il possible de nous le procurer en même temps que les autres renseignements demandés au sujet des voyageurs?

Le PRÉSIDENT: Est-ce possible, monsieur Côté?

M. CÔTÉ: Je le crois.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je n'ai pas d'autres question à poser.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. McPhillips d'abord et à M. Baldwin ensuite.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, j'aurais une couple de questions à poser à M. Côté.

M. CÔTÉ: Je suis à vos ordres, monsieur.

M. MCPHILLIPS: Monsieur Côté, vous faites partie du contentieux du National-Canadien, n'est-ce pas?

M. CÔTÉ: Oui.

M. MCPHILLIPS: Vous êtes membre du service que dirige M. Friel?

M. CÔTÉ: Oui.

M. MCPHILLIPS: Vous êtes membre du barreau de Québec, je suppose?

M. CÔTÉ: Oui.

M. MCPHILLIPS: Je voudrais me renseigner sur l'aspect juridique de la question. Le pont Victoria relève-t-il du gouvernement fédéral ou du National-Canadien?

M. CÔTÉ: Il appartient à la compagnie des chemins de fer Nationaux depuis la fusion du Grand-Tronc.

M. MCPHILLIPS: Légalement, donc, le pont fait partie du réseau au même titre que n'importe quelle autre installation?

M. CÔTÉ: Il fait partie des biens de la compagnie.

M. MCPHILLIPS: Au cours de votre témoignage vous avez mentionné, je crois, que le fonctionnaire du Trésor du gouvernement fédéral avait manifesté certaines inquiétudes au sujet de la perception des péages sur le pont?

M. CÔTÉ: Je ne parlais pas du Trésor fédéral.

M. MCPHILLIPS: Vous parliez de l'agent du trésor de votre propre compagnie?

M. CÔTÉ: Oui, je parlais de notre division de la comptabilité.

M. MCPHILLIPS: Ainsi, le fonctionnaire du Trésor du gouvernement du Canada n'est aucunement concerné dans la perception des péages du pont Victoria?

M. CÔTÉ: Non.

Le PRÉSIDENT: Vous désirez parler, monsieur Baldwin?

M. BALDWIN: Je ne sais lequel des deux témoins doit répondre à cette question, mais il est probable que les deux le pourraient.

Lorsque vous vous êtes préparé à venir rendre témoignage, j'imagine que vous avez fait une revue des dossiers et de tout ce qui s'était passé au pont Victoria?

M. CÔTÉ: Oui.

M. BALDWIN: De sorte qu'en examinant les dossiers, en discutant de cette affaire avec les gens qui sont chargés d'administrer les affaires du pont, il est possible que, de temps à autre, il vous soit venu des soupçons sur certaines irrégularités dans l'exploitation du pont, dans la perception des péages surtout. N'est-ce pas exact?

M. CÔTÉ: Je n'ai qu'une réponse à vous offrir; dans la compagnie où je travaille, nos employés sont présumés honnêtes et respectables jusqu'à preuve du contraire.

M. BALDWIN: Ne s'est-il pas présenté des cas où il a été nécessaire de recourir à des mesures lorsque certains faits ont attiré l'attention des autorités?

M. CÔTÉ: Naturellement.

M. BALDWIN: Lorsque ces faits vous ont été soumis, certaines mesures ont été prises?

M. CÔTÉ: Oui.

M. BALDWIN: Immédiatement?

M. CÔTÉ: Oui.

M. BALDWIN: Il n'y a pas eu de retard?

M. CÔTÉ: Non.

M. BALDWIN: Ne serait-il pas exact de dire qu'il s'est présenté des situations qui ont fait naître des soupçons, mais que les choses en sont restées là quand même pendant une année ou deux?

M. CÔTÉ: Non.

M. BALDWIN: S'il vous paraissait que des changements s'imposent dans l'administration ou l'exploitation du pont, à qui vous adresseriez-vous au Conseil d'administration du National Canadien?

M. CÔTÉ: A l'heure actuelle, le pont est sous la direction immédiate de M. Henderson qui fait rapport au vice-président, service de l'exploitation de la compagnie.

M. BALDWIN: Affirmez-vous, après avoir examiné les faits, que chaque fois qu'on a attiré l'attention de M. Henderson sur l'exploitation du pont et, particulièrement, sur certaines irrégularités, qu'il a agi immédiatement?

M. CÔTÉ: Oui.

M. BALDWIN: Merci, c'est tout.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un désire-t-il interroger encore MM. Côté et Henderson?

M. CHOWN: Monsieur Henderson, existe-t-il encore des passes pour le pont Victoria, en faveur des employés ou de toute autre personne?

M. HENDERSON: Non, il n'y en a pas.

M. CHOWN: Il y en a déjà eu?

M. HENDERSON: Oui.

M. CÔTÉ: Jusqu'au 1er janvier 1960?

M. CHOWN: Vous devez avoir des documents concernant les personnes qui en ont été pourvues, ainsi que le nombre de passes qui ont été distribuées?

M. CÔTÉ: Oui, monsieur.

M. CHOWN: Auriez-vous la bonté de déposer cette preuve ou si vous avez des documents que vous pouvez annexer au compte rendu de nos délibérations?

M. CÔTÉ: Oui.

M. CHOWN: Puis-je demander que ces documents soient déposés, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Volontiers, monsieur Chown. S'agit-il d'une longue liste? Si elle est courte, nous n'aurions qu'à la déposer immédiatement.

M. CÔTÉ: J'ai ici un état au sujet des passes et je pourrais le distribuer immédiatement. J'en ai un certain nombre d'exemplaires; l'état est contenu sur une seule page.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous d'accord, messieurs, que cet état soit déposé en appendice au compte rendu des délibérations de ce jour?

Assentiment.

(*Voir appendice «E» ci-joint.*)

Le PRÉSIDENT: Merci. Il ne s'agit que d'une page, format ministre. Vous avez d'autres questions, messieurs?

M. HORNER (*Acadia*): Mes questions font suite à celles de M. Chown. Pourquoi a-t-on discontinué le système des passes le 1er janvier 1960? N'est-il pas étrange qu'il ne l'ait pas été dès que les machines automatiques de perception ont été installées? Qu'est-ce qui a motivé cette décision?

M. CÔTÉ: La raison principale, c'est que les passes retardaient la circulation à la barrière des péages.

M. HORNER (*Acadia*): Ah! bon.

M. CÔTÉ: Il était difficile de tenir compte de tous les possesseurs de passes qui utilisaient le pont. Quelque temps avant le 1er janvier 1960, nous avions distribué, à la place des cartes, un genre de plaque, une carte en matière plastique que le péager devait imprimer à l'aide d'un dispositif sur la liste qui lui servait à vérifier le numéro de la passe. Mais cette méthode retardait la circulation et il a été décidé de la mettre de côté.

M. HORNER (*Acadia*): Je constate que vous aviez émis 971 passes. Il me semble que c'est un nombre très élevé. A mon avis, vous avez eu une bien bonne idée d'abandonner cette pratique.

M. CÔTÉ: Il y avait d'abord les passes émises pour les employés du National-Canadien qui demeurent sur la rive sud.

M. HORNER (*Acadia*): Je comprends.

Le PRÉSIDENT: Vous avez d'autres questions à poser, monsieur Horner?

M. HORNER (*Acadia*): Oui. Parlons maintenant de la structure du pont. Je ne sais si on en a parlé jeudi dernier, mais le montant que vous ont coûté les deux voies supplémentaires construites sur le côté du pont a-t-il été compensé par les péages ou certaines sommes sont-elles encore dues?

M. MILLS: Monsieur le président, messieurs, je crois que ces renseignements ont été déposés jeudi dernier devant le Comité. A la fin du premier document concernant cette question, vous verrez que les péages . . .

Le PRÉSIDENT: S'agit-il du fascicule 14?

M. CÔTÉ: Non.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit du document concernant les recettes?

M. CÔTÉ: Oui.

Le PRÉSIDENT: Ce document parait dans le compte rendu d'aujourd'hui.

M. HORNER (*Acadia*): Je comprends.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions, messieurs?

M. CHOWN: Je propose que nous ajournions *sine die* et que nous conservions le privilège de rappeler ces témoins, si nous désirons plus de renseignements au cours de notre enquête sur le pont Jacques-Cartier.

En écoutant les témoignages, je me suis rendu à l'évidence que l'administration actuelle du pont est bien supérieure à l'ancien système, à tel point que ceux qui en sont chargés méritent des fécilitations.

Je ne regrette qu'une chose: qu'ils n'aient pu nous fournir tous les détails possibles de tout ce qui s'est produit dans le passé. Mais on va remédier à la chose et les témoins seront préparés pour nous répondre, si nous avons besoin de les interroger de nouveau, à l'avenir.

Toutefois, je pose une condition à ma proposition d'ajourner *sine die*, c'est qu'elle soit subordonnée à une convocation possible du président. Ainsi, s'il nous arrive d'avoir besoin de renseignements immédiats, au cours de notre interrogatoire des administrateurs du pont Jacques-Cartier, nous pourrons les obtenir.

Le PRÉSIDENT: Avant que quelqu'un appuie cette motion, permettez-moi de vous dire que, jeudi prochain, nous aurons M. R. K. Smith comme témoin et j'ai pensé que vous voudriez peut-être faire revenir M. Côté et M. Henderson et l'autre témoin que nous avons entendu. Dès que vous aurez lu le compte rendu des délibérations de ce jour, nous pourrions nous arranger pour les faire revenir.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, au cours de la séance de ce matin, j'ai posé certaines questions à M. Henderson, mais je ne les ai pas poursuivies, afin de ne pas retarder le Comité. Je croyais que nous allions siéger cet après-midi.

Le PRÉSIDENT: Il reste à savoir s'ils pourront, ou non, vous donner ces renseignements cet après-midi.

M. DRYSDALE: Je prétends que nous ne pouvons, en vertu du règlement, ajourner la séance *sine die*, comme l'a proposé M. Chown.

M. PIGEON: Je voudrais que le Comité soit saisi de cette question.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Côté est d'avis que les témoins pourraient mieux préparer leur documentation si nous ne les rappelions que jeudi de la semaine prochaine.

M. CHOWN: C'est parfait. Alors, procédons à la motion. J'ajournerai . . .

Le PRÉSIDENT: Non, vous ne pouvez procéder ainsi. Si le Comité le veut bien au lieu de demander l'ajournement, nous siégerons jeudi alors que, comme je l'ai mentionné tantôt, M. Marler, M. Hees et M. Chevrier seront ici.

Donc, si M. Côté et M. Henderson, ainsi que les autres administrateurs, veulent bien se présenter devant nous jeudi prochain, nous ajournerons maintenant et nous siégerons jeudi.

M. BOURGET: Ne serait-il pas possible de demander à M. R. K. Smith de se présenter mardi, afin que nous entendions les ministres après ce témoin?

Le PRÉSIDENT: Nous avons déjà parlé de cela et je crois que le greffier du Comité en a parlé à M. Chevrier. Il a expliqué que M. R. K. Smith doit déménager en Nouvelle-Écosse et qu'il n'est pas très bien de sa santé.

M. BOURGET: A-t-on expliqué tout cela à M. Chevrier?

Le PRÉSIDENT: Oui, le greffier du Comité l'a expliqué à M. Chevrier. Je crois qu'il y consent.

M. BOURGET: C'est parfait, alors.

Le PRÉSIDENT: Nous ajournerons donc la séance à jeudi prochain, à 9 heures et demie, dans cette même salle. Le jeudi de la semaine suivante, nous entendrons de nouveau ces messieurs du National-Canadien.

Merci beaucoup, messieurs, de vous être présentés devant le Comité.

ERRATUM

Ajouter le texte ci-dessous après la 28e ligne de l'appendice «E» (*tirés par quatre (4) bêtes*) à la page 80 du fascicule nº 5, séance du mardi 22 mars 1960:

	Aller seulement	Aller et retour
c) Réservoir à huile tiré par deux bêtes	.60	
d) Véhicule tiré par un chien ou une chèvre	.15	
NOTE A:—Les billets de toutes les catégories susmentionnées ne sont bons que pour le véhicule et son conducteur.		
Toutes les autres personnes à bord d'un véhicule doivent payer les droits prévus au présent tarif.		
NOTE B:—Les billets d'aller et retour prévus aux présentes ne sont bons que le jour de leur achat et le lendemain.		
Art. 4. *Véhicules à moteur:*		
a) Motocyclette	.15	
b) Automobiles à voyageurs		
(pouvant loger normalement (7) voyageurs au plus):		
Un seul billet	.25	
Dix billets en série, non négociables, bons pour un (1) mois	1.50	
Cinquante billets en série, non négociables, bons pour quatre (4) mois	3.00	
REMARQUE: Les billets de toutes les catégories susmentionnées ne sont bons que pour le véhicule et son conducteur.		

	Aller seulement	Aller et retour
Toutes les autres personnes à bord d'un véhicule doivent payer les droits prévus au présent tarif.		
BILLETS D'ALLER ET RETOUR SPÉCIAUX bons pour une automobile à voyageur normale, y compris le chauffeur et les voyageurs, bons pour l'aller entre 7 heures et minuit le jour de l'émission et pour le retour de 7 heures p.m. le jour de leur émission à 7 heures a.m. le lendemain		.40
REMARQUE: Ces billets d'aller et retour spéciaux ne peuvent servir que pour les automobiles pouvant loger sept (7) voyageurs au plus et seulement quand le nombre de voyageurs à bord ne dépasse pas la capacité normale.		
c) Véhicules de commerce (camions) ne transportant pas de voyageurs. Les droits de péage comprennent le chauffeur:		
De 1 tonne ou moins:		
Billet simple	.25	
De plus de 1 tonne et pas plus de 2 tonnes. Billet simple.	.40	
De plus de 2 tonnes et pas plus de 4 tonnes. Billet simple	.60	
De plus de 4 tonnes et pas plus de 5 tonnes. Billet simple	.90	
De plus de 5 tonnes et pas plus de 6 tonnes. Billet simple	1.00	

APPENDICE A

PONT DU JUBILÉ VICTORIA

ÉTAT DES RECETTES ET DES DÉPENSES—1900 À 1959 INCLUSIVEMENT

RECETTES	
Péages	$ 15,484,600
Autres	231,000
	$ 15,715,600
DÉPENSES	18,959,000
EXCÉDENT DES DÉPENSES SUR LES RECETTES	$ 3,243,400

PONT DU JUBILÉ VICTORIA

ÉTAT DES RECETTES ET DES DÉPENSES—1900 À 1959 INCLUSIVEMENT

	Total	Voie	Pont
RECETTES	$ 15,715,600	$ 15,484,600	$ 231,000
DÉPENSES			
Salaires des péagers, des surveillants et autres	1,812,100	1,812,100	—
Fournitures et dépenses pour la perception des péages	290,000	290,000	—
Entretien	3,571,500	2,332,600	1,238,900
Impôts municipaux	875,900	545,400	330,500
Dépréciation	4,595,800	2,642,900	1,952,900
Intérêt (à 3 p. 100 sur les immobilisations nettes)	7,812,900	4,466,200	3,346,600
EXCÉDENT DES DÉPENSES SUR LES RECETTES	$ 3,243,400	$ (3,394,500)	$ 6,637,900

NOTA: Les dépenses au titre de l'entretien, des impôts, de la dépréciation et de l'intérêt ont été calculées séparément pour le pont même et pour la partie qui concerne la voie. 50 p. 100 des dépenses ont été attribués au pont et 50 p. 100 à la voie.

Chemin de fer National-Canadien,
Division de la comptabilité,
Montréal, 6 mai 1960.

PONT DU JUBILÉ VICTORIA

RECETTES DES PÉAGES—1900 À 1959

Année	Recettes des péages	10 ans recettes totales	Année	Recettes des péages	10 ans recettes totales
	$	$		$	$
1900	8,000*		1930	447,900	
1901	9,100*		1931	407,600	
1902	9,900*		1932	310,300	
1903	10,500*		1933	288,400	
1904	11,000*		1934	259,000	
1905	11,500*		1935	252,500	
1906	12,000*		1936	255,700	
1907	12,200		1937	274,800	
1908	16,300		1938	266,500	
1909	11,600		1939	270,000	
		112,100			3,003,000
1910	12,500		1940	264,900	
1911	14,100		1941	285,200	
1912	13,700		1942	220,500	
1913	16,600		1943	194,000	
1914	22,500		1944	202,100	
1915	24,600		1945	225,600	
1916	27,300		1946	300,200	
1917	33,500		1947	329,000	
1918	39,100		1948	329,100	
1919	63,200		1949	353,600	
		267,100			2,704,200
1920	86,400		1950	394,500	
1921	117,400		1951	449,100	
1922	134,200		1952	499,100	
1923	181,600		1953	594,200	
1924	200,400		1954	608,600	
1925	245,700		1955	667,900	
1926	287,900		1956	765,600	
1927	364,900		1957	915,900	
1928	448,300		1958	867,300	
1929	574,000		1959	965,300	
		2,640,800			6,727,400
TOTAL					$ 15,484,600

* Estimation, de 1900 à 1906.

Chemin de fer National-Canadien,
Division de la comptabilité,
Montréal, 7 avril 1960.

PONT DU JUBILÉ VICTORIA

ÉTAT DES DÉPENSES POUR LA VOIE—1900 À 1959 INCLUSIVEMENT

—	60 ans 1900–1959	10 ans 1950–1959	10 ans 1940–1949	10 ans 1930–1939	10 ans 1920–1929	10 ans 1910–1919	10 ans 1900–1909
	$	$	$	$	$	$	$
DÉPENSES POUR LA VOIE							
Salaires des péagers, des surveillants, et autres	1,812,100	884,500	361,300	267,600	223,700[1]	53,000[1]	52,000[1]
Fournitures et dépenses pour la perception des péages	290,900	172,400	37,100	43,300	32,800[1]	3,700[1]	1,600[1]
Entretien[2]	2,332,600	586,300	791,500	359,100	430,700[1]	95,000[1]	70,000[1]
Impôts municipaux[2]	545,400	236,300	212,700	96,400	—	—	—
Dépréciation[2]	2,642,900	360,400	451,100	425,400	416,300	364,400	355,700
Intérêt (à 3% sur les immobilisations nettes)[2]	4,466,200	681,200	550,300	672,000	751,100	838,400	973,200
Total des dépenses pour la voie	12,090,100	3,191,100	2,404,000	1,863,800	1,854,600	1,354,100	1,422,500

NOTA—[1] Il n'existe pas de statistique sur l'état des salaires et des dépenses d'entretien pour la période qui a précédé l'année 1924. Les dépenses pour les 24 années, de 1900 à 1923 inclusivement, ont été calculées d'après une estimation.

[2] Les dépenses au titre de l'entretien, des impôts, de la dépréciation et de l'intérêt ont été calculées séparément pour le pont même et pour la partie qui concerne la voie. 50 p. 100 des dépenses ont été attribués au pont et 50 p. 100 à la voie. Les dépenses mentionnées ci-dessus comprennent cette tranche de 50 p. 100.

Chemin de fer National Canadien,
Division de la comptabilité,
Montréal, 7 avril 1960.

23002-0—3½

PONT DU JUBILÉ VICTORIA

ÉTAT DES RECETTES ET DES DÉPENSES—1955 À 1959 INCLUSIVEMENT

—	1959	1958	1957	1956	1955
	$	$	$	$	$
RECETTES DES PÉAGES	965,300	867,300	915,900	765,600	667,900
DÉPENSES POUR LA VOIE:					
Salaires des péagers, surveillants et autres	105,200	114,600	119,700	115,000	89,300
Fournitures et dépenses pour la perception des péages	86,100	43,300	9,000	3,800	5,300
*Entretien	31,600	164,000	148,700	38,100	26,600
*Impôts municipaux	14,400	8,600	12,700	15,100	32,000
*Dépréciation	102,900	100,600	84,500	84,500	59,500
*Intérêt (à 3-¾ p. 100 sur les immobilisations nettes)	87,400	89,100	75,500	78,700	54,000
Total des dépenses pour la voie	427,600	520,200	450,100	335,200	266,700
EXCÉDENT DES RECETTES DU PÉAGE SUR LES DÉPENSES DE LA VOIE	537,700	347,100	465,800	430,400	401,200

* Les dépenses au titre de l'entretien, des impôts, de la dépréciation et de l'intérêt ont été calculées séparément pour le pont même et pour la partie qui concerne la voie. 50 p. 100 des dépenses ont été attribués au pont et 50 p. 100 à la voie. Les dépenses mentionnées ci-dessus comprennent cette tranche de 50 p. 100.

Chemin de fer National-Canadien,
Division de la comptabilité,
Montréal, 7 avril 1960.

PONT DU JUBILÉ VICTORIA

ÉTAT DES IMMOBILISATIONS

	Répartition du total		
	Total	Pont du chemin de fer	Voie carrossable
	$	$	$
1859 à 1954			
Coût de la construction, plus les rajouts et les améliorations, au 31 décembre 1954	8,476,570	7,701,570	775,000
1955 à 1956			
Enlèvement des voies ferrées du Montreal and Southern Counties Railway Co. et construction d'une voie du côté d'aval	1,137,369	—	1,137,359
1958-1959			
Construction d'une nouvelle voie du côté d'amont et dépenses d'installation et d'exploitation des appareils de perception automatiques	518,859	—	518,859
Total des dépenses en immobilisations au 31 décembre 1959	10,132,798	7,701,570	2,431,228

Chemin de fer National-Canadien,
Division de la comptabilité,
Montréal, 6 avril 1960.

APPENDICE B

CHEMIN DE FER NATIONAL-CANADIEN

Tarif des péages

PONT VICTORIA—MONTRÉAL

De 1900 à 1959 inclusivement

Liste des taux mentionnés dans le présent rapport:

N° du tarif	Date de mise en vigueur
217	15 octobre 1900
424	1er juin 1909
Supp. n° 1	1er juin 1910
626	avril 1917
631	13 avril 1917
Supp. n° 1	1er mars 1920
Supp. n° 2	7 juillet 1921
Supp. n° 3	5 septembre 1923
E. 23	28 septembre 1923
Supp. n° 1	1er janvier 1927
Supp. n° 2	15 avril 1927
Supp. n° 3	10 juin 1927
Supp. n° 4	16 septembre 1929
E. 23–1	15 mars 1932
E. 23–2	24 août 1935
Supp. n° 1	2 décembre 1936
Supp. n° 2	15 janvier 1938
Supp. n° 3	14 janvier 1939
Supp. n° 4	15 février 1941
Supp. n° 5	15 juin 1941
E. 23–3	1er octobre 1954
E. 23–4	10 mai 1958
E. 23–5	10 mai 1958
E. 23–6	26 février 1959

CHEMIN DE FER NATIONAL-CANADIEN
TARIF DES PÉAGES

PONT VICTORIA—MONTRÉAL
De 1900 à 1959, inclusivement

RÉSEAU DE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC
PONT VICTORIA—TARIF DES PÉAGES
Tarif nº 217

Applicable à partir du 15 octobre 1900

(*Signature*) G. T. Bell, agent général du trafic-voyageurs et des billets;
H. G. Elliott, agent général adjoint du trafic voyageurs et des billets.

Remplacé par:

RÉSEAU DE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC
TARIF DES PÉAGES DU PONT DU JUBILÉ VICTORIA
Tarif nº 424

C.R.C. nº E.1000
Annulant C.R.C. nº E.22

Applicable à partir du 1er juin 1909

	Aller seulement	Aller et retour
Ajouter: «Voyageurs dans les véhicules»	.05	.10
«Véhicule à moteur pour la livraison		
D'une tonne ou moins	.15	.25
De plus d'une tonne	.25	.50
Modification des taux		
Véhicule à voyageurs, à traction animale, tiré par:		
Deux bêtes	.25 (.25)	.40 (.50)
Véhicule à traction animale, ne prenant pas de voyageurs, tiré par:		
Une bête	.15 (.20)	.15 (—)
Deux bêtes	.25 (.40)	.25 (—)
Trois bêtes	.45 (.55)	— (—)
Quatre bêtes	.50 (.70)	— (—)

Ces taux ont été, en outre, modifiés par la clause suivante:

RETOUR LE MÊME JOUR

Voiture de laitier	Aller seulement	Aller et retour
Voiture de laiter		
Titrée par une bête	— (—)	.15 (.25)
Tirée par deux bêtes	— (—)	.15 (.25)

(*Signature*) Geo. W. Vaux, agent général du trafic-voyageurs H. C. Elliott, premier agent général adjoint du trafic-voyageurs.

Les taux indiqués entre parenthèses sont ceux du tarif précédent.

Remplacé par:

Supp. nº 1 au tarif
C.R.C. nº E. 1000

SUPPLÉMENT Nº 1 AU TARIF Nº 424

Applicable à partir du 1er juin 1910

Le prix du passage aller et retour de 15c. et de 25c. pour les véhicules à traction animale, ne prenant pas de voyageurs, tirés par une ou deux bêtes respectivement, comprendra, à partir du 1er juin, le retour *le jour même ou le lendemain de la date d'émission*, à l'encontre de l'ancien tarif qui exigeait le retour *le même jour*.

Remplacé par le tarif nº 626

C.R.C. nº E. 2561
Remplaçant C.R.C. nº E. 1000

RÉSEAU DE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC

Division du trafic-voyageurs

PÉAGES DU PONT JUBILÉ VICTORIA
Tarif-voyageurs nº 626—Remplaçant le nº 424

Applicable à partir d'avril 1917

Les véhicules sont classés en cinq groupes principaux, numérotés de 1 à 5.

1. Voyageurs	Aller seulement	Aller et retour
Dans un véhicule	.05 (.05)	— (.10) chacun
A cheval	.15 (.15)	— (.25) chacun
A bicyclette, à bicyclette tandem, tricycle ou autre véhicule semblable (à l'exception des motocyclettes) transportant une personne ou plus	.05 (.05)	— (.10)
La classification «bicyclette supplémentaire» est ici supprimée		
2. Voitures à bras	.15 (.15)	— (.25)
3. Véhicules à traction animale		
Véhicule tiré par un chien ou une chèvre	.15 (.15)	— (.25)
Voyageur dans un véhicule à traction animale, tiré par:		
Une bête	.15 (.15)	— (.25)
Deux bêtes	.25 (.25)	— (.40)
Trois bêtes	.40 (.40)	— (—)
Quatre bêtes	.55 (.55)	— (—)
Ajouter:—Réservoir à pétrole tiré par deux bêtes	.60 (.60)	— (—)

4. Véhicules à moteur

Une distinction nette est faite entre les véhicules à voyageurs et les véhicules commerciaux, ainsi qu'entre les véhicules à moteur et les véhicules à traction animale. On distingue aussi les véhicules commerciaux CHARGÉS ou VIDES.

Les taux entre parenthèses sont ceux de l'ancien tarif.

	Aller seulement	Aller et retour
Motocyclettes (mentionnées pour la première fois en tant que telles)	.15	—
Automobiles particulières	.25 (15)	— (25)
Véhicules commerciaux, chargés:		
De 2 tonnes ou moins	.60	—
De plus de 2 tonnes et pas plus de 5 tonnes	.90	—
De plus de 5 tonnes	1.20	—
Véhicules commerciaux, vides:		
De 2 tonnes ou moins	.30	—
De plus de 2 tonnes et pas plus de 4 tonnes	.45	—
De plus de 4 tonnes	.60	—

NOTA—Dans le tarif précédent, ces véhicules étaient classés comme véhicules à moteur pour la livraison; aucune distinction n'était faite entre les voitures *chargées* et les voitures *vides*. Voici ce que mentionnait le tarif précédent:

D'une tonne ou moins	.15	.25
De plus d'une tonne	.25	.50

5. Aucun changement pour le BÉTAIL (seul ou en troupeau).
Les mots «RETOUR» imprimés sur les billets ont été changés pour les mots «ALLER ET RETOUR»
La classification «VÉHICULES SUPPLÉMENTAIRES» (15c.) est supprimée dans le nouveau tarif.
La classification «VOITURE DE LAITIER» est supprimée dans le nouveau tarif.

Le nombre des signataires est porté à trois:
1. G. T. Bell, gérant, trafic-voyageurs
2. W. S. Cookson, agent général, trafic-voyageurs
3. C. W. Johnston, agent général adjoint, trafic-voyageurs.

Remplacé par le N° 631 DU TARIF

C.R.C. n° E. 2582
Remplaçant C.R.C. n° E. 2561

RÉSEAU DE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC

Division du trafic-voyageurs

PÉAGES DU PONT DU JUBILÉ VICTORIA

TARIF-VOYAGEURS N° 631

(Remplaçant le n° 626)

Applicable à partir du 13 avril 1917

1. *Voyageurs*

Les taux sont réduits pour les voyageurs qui traversent le pont à pied ou dans un véhicule, bicyclette, bicyclette tandem, tricycle ou autre véhicule du genre (sauf les motocyclettes) conduit par une personne ou plus.

Ancien taux...	6 billets pour 25c.
Nouveau taux...	8 billets pour 25c.

4. *Véhicules à moteur*

Le taux reste le même pour les automobiles particulières, y compris le conducteur, soit 25c.; mais on établit des billets d'abonnement ainsi qu'il suit:

Billets en tranches de 10...	2.00
Billets en tranches de 20...	3.00
Billets en tranches de 50...	5.00

TOUS ces billets ne sont pas négociables et sont bons pour un mois, un passage seulement, les billets en tranches de 50 étant bons pour trois mois.

Les taux entre parenthèses sont ceux du tarif précédent.

Véhicules commerciaux:

La distinction entre les véhicules chargés et vides est abandonnée et des nouveaux taux sont appliqués.

De 2 TONNES ou moins...	.40
De plus de 2 tonnes et pas plus de 4 tonnes..	.60
De plus de 4 tonnes...	.90

5. *Bétail:* Aucun changement des taux par tête.

Signé par les mêmes que dans le cas du tarif n° 626.

SUPPLÉMENT N° 1 AU TARIF-VOYAGEURS N° 631

Applicable à partir du 1er mars 1920

Véhicules commerciaux (ne transportant pas de voyageurs)

Le tarif précédent est modifié par l'établissement d'un taux pour les véhicules d'une tonne ou moins:

De 1 TONNE OU MOINS.....25c. dans chaque direction

De plus d'UNE TONNE et pas plus de 2 tonnes.....40c. dans chaque direction

Dans le tarif antérieur, le taux le moins élevé s'appliquait aux véhicules de 2 TONNES ou moins et était de 40c. dans chaque direction.

SUPPLÉMENT N° 2 AU TARIF N° 631 (ANNULE LE SUPPLÉMENT N° 1)

Applicable à partir du 7 juillet 1921

Véhicules commerciaux, également désignés sous le nom de «CAMIONS»
Billets en tranches de 10, vendus sans réduction.
La classe des «REMORQUES» est établie.

Remorques tirées par des véhicules commerciaux (ne transportant par de voyageurs)

De 1 TONNE OU MOINS.....	20c.	3.00
De PLUS D'UNE TONNE et pas plus de 2 tonnes.....	30c.	3.00
De PLUS DE 2 TONNES et pas plus de 4 tonnes.....	45c.	4.50
De PLUS DE 4 TONNES et pas plus de 5 tonnes.....	70c.	7.00

NOTA: Aucun véhicule commercial (camion) ni aucune remorque d'une capacité de plus de 5 tonnes ne peut emprunter la voie du pont.

La capacité de transport doit être indiquée clairement sur les véhicules commerciaux et sur les remorques.

Les rouleaux à vapeur ne sont pas autorisés à emprunter la voie du pont.

Les billets en tranches de 10 ne sont bons que pour trois (3) mois, à compter de la date de la vente.

SUPPLÉMENT N° 3 AU TARIF VOYAGEURS N° 631 DU RÉSEAU DE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC POUR LE PÉAGE DU PONT DU JUBILÉ VICTORIA

Applicable à partir du 5 septembre 1923.

L'annexe susmentionné des péages pour les voyageurs, les véhicules et le bétail qui empruntent la voie du pont du jubilé Victoria entre Montréal (Québec) et Saint-Lambert (Québec), est par les présentes annulé et retiré des dossiers de la Commission des chemins de fer du Canada.

(*Signatures*) Gérant, trafic-voyageurs, Montréal.
Gérant, trafic-voyageurs, Toronto.

(*Délivré par*): Gérant général, trafic-voyageurs, Montréal.
Gérant, Bureau du tarif et des billets, Montréal.

Le TARIF N° 631 *est remplacé par* le TARIF N° E. 23

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
(Port-Arthur (Ontario), Armstrong (Ontario) et l'Est)

DIVISION DU TRAFIC-VOYAGEURS
TARIF-VOYAGEURS LOCAL N° E. 23
(Annule le tarif n° 631, du G.-T.)

Applicable à partir du 28 septembre 1923

NOTA: Le tarif précédent, qui visait les trains du réseau du Grand-Tronc, s'applique maintenant aux trains des chemins de fer Nationaux du Canada.

(1) *Voyageurs*
Les mêmes taux que dans le tarif précédent.

(2) *Véhicules à traction animale*
(A) Véhicules transportant des voyageurs..... aucun changement
(B) Véhicules commerciaux
Tirés par une (1) bête..... aucun changement
Deux (2) bêtes..... aucun changement
Trois (3) bêtes..... aucun changement
Quatre (4) bêtes..... aucun changement

(4) *Véhicules à moteur*
Le taux est le même (25c. pour un passage); mais le tarif définit la voiture particulière comme étant celle qui «peut normalement loger sept personnes au plus».

On inaugure le taux de 60c. relativement aux autobus et aux camions convertis ou aménagés, temporairement ou en permanence, pour le transport de plus de sept (7) personnes. Le péage comprend le conducteur.

Véhicules commerciaux (camions) ne transportant pas de voyageurs

Les taux sont les mêmes que ceux du supplément n° 2 au tarif n° 631; mais le présent tarif E. 23 ne mentionne pas les billets en tranches de 10.

Remorques tirées par des véhicules commerciaux (ne transportant pas de voyageurs)

Les taux sont les mêmes que ceux du supplément n° 2 au tarif n° 631; mais le présent tarif E. 23 ne mentionne pas les billets en tranches de 10.

SUPPLÉMENT N° 1 AU TARIF E. 23

Applicable à partir du 1er janvier 1927

Le paragraphe 4, *véhicules à moteur*, du tarif E. 23 est modifié par l'addition de ce qui suit:

Camions (chargés de produits agricoles, fumier ou engrais chimiques seulement), billets en tranches de 50, bons pour six (6) mois (le péage comprend le passage du conducteur): $5.00.

NOTA: Les billets d'abonnement de ce genre sont délivrés et acceptés seulement pour le passage des camions d'une tonne chargés de produits agricoles, de fumier ou d'engrais chimiques, sur présentation d'un certificat délivré au demandeur par le Service d'horticulture de la province de Québec. Le numéro du certificat est inscrit par l'agent des billets sur la couverture du carnet de billets.

Les billets ne sont pas acceptés pour le passage des camions de ferme retournant chargés de marchandises.

. . . . . .

SUPPLÉMENT N° 2 AU TARIF E. 23

(Le supplément n° 1 continue d'être en vigueur)

Applicable à partir du 15 avril 1927.

Le tarif E. 23 est de nouveau modifié comme il suit:

Le paragraphe (4) (D), véhicules à moteur, comporte un nouveau taux pour les véhicules commerciaux (camions), ne transportant pas de voyageurs:

De plus de 5 tonnes et pas plus de 6 tonnes, billet aller seulement: $1.00.

(Le péage comprend le passage du conducteur.)

NOTA: Aucun véhicule dont la largeur dépasse sept pieds (7'), ou qui transporte des charges larges de plus de sept pieds, ne sera autorisé à traverser le pont Victoria, sauf entre 11 heures et demie du soir et 4 heures et demie du matin (heure normale), sous réserve toujours des retards que pourraient occasionner les égards dus à la circulation régulière.

Le poids brut des camions, y compris le poids du véhicule et de son contenu, est restreint à 9 tonnes (18,000 livres), dont 6 tonnes (12,000 livres) au plus peuvent porter sur un même essieu. Ces restrictions s'appliquent aux remorques.

SUPPLÉMENT N° 3 AU TARIF N° E. 23

(Le supplément n° 1 est annulé par les présentes.
Le supplément n° 2 continue d'être en vigueur.)

Applicable à partir du 10 juin 1927.

Le présent supplément modifie les taux applicables aux camions chargés de produits agricoles, de fumier ou d'engrais chimiques seulement, comme il suit:

Billets en tranches de 50, bons pour 6 mois (le péage comprend le passage du conducteur):

Camions de 1 tonne	$5.00
Camions de 1½ tonne	$7.50

SUPPLÉMENT N° 4 AU TARIF N° E. 23

Applicable à partir du 16 septembre 1929

Le tarif n° E. 23 est modifié comme il suit:

Paragraphe 4: *Véhicules à moteur*

(1) *Autobus.* Exploités selon un horaire régulier pour le transport des voyageurs par des sociétés commerciales:

Les péages suivants sont par les présentes autorisés et seront perçus, d'après le tableau ci-dessous, suivant le nombre de places que contiennent les véhicules, sans égard au nombre des occupants au moment d'entrer sur le pont ou de le traverser. Les billets se vendront en carnets de 100, aux taux indiqués ci-dessous, et ils seront bons pour la traversée du pont dans l'un ou l'autre sens.

Autobus pouvant loger au maximum	Prix de 100 billets
16 voyageurs	$ 80.00
21 voyageurs	90.00
25 voyageurs	95.00
29 voyageurs	100.00

Les carnets de 100 billets sont bons pour un an à compter de la date de leur achat.

(2) *Autobus,* qui *ne* suivent *pas* un horaire régulier, ainsi que les camions que l'on convertit ou aménage temporairement ou en permanence pour le transport de plus de sept (7) personnes (le péage comprend le conducteur)

Aller seulement	$ .60

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

(Division du trafic-voyageurs)

TARIF-VOYAGEURS LOCAL, N° E. 23-1

(Annule le tarif n° E. 23)

Applicable à partir du 15 mars 1932

(1) *Voyageurs.* Aucune modification du tarif E. 23.

(2) *Bétail.* " " "

(3) *Véhicules à traction animale*

(A) Transportant des voyageurs.....Aucune modification du tarif E. 23

(B) Véhicules commerciaux..... " " "
(C) Réservoirs à pétrole tirés par deux bêtes..... " " "
(D) Véhicules tirés par un chien ou par une chèvre..... " " "

(4) *Voitures à bras*..... " " "

(5) *Véhicules à moteur*..... " " "

Le présent tarif E. 23.1 comprend les taux pour:

Véhicules commerciaux (camions)

De plus de 6 tonnes et pas plus de 7 tonnes, billet simple: $1.20
De plus de 7 tonnes et pas plus de 8 tonnes, billet simple: $1.50

(6) *Autobus* Aucune modification du tarif E. 23

(*Signatures*) Gérant général, trafic-voyageurs, Montréal.
Gérant général adjoint, trafic-voyageurs, Montréal.

(*Délivré par*) Gérant, Bureau du tarif et des billets, Montréal.

TARIF-VOYAGEURS LOCAL
N° E. 23-2
(Annule le tarif n° E. 23-1)

Applicable à partir du 24 août 1935

(1) *Voyageurs*

Piétons ou voyageurs à bord d'un véhicule, exception faite du conducteur dudit véhicule, ou montés sur une bicyclette, une bicyclette tandem ou un véhicule semblable (les motocyclettes non comprises) portant une ou plusieurs personnes.

Les taux sont de nouveau réduits
De huit billets (en tranches) à
Dix billets (en tranches) pour le même prix de 25c. par passage.

(2) *Bétail.*—Aucune modification

(3) *Véhicules à traction animale*	Aller seulement	Aller et retour
(A) Transportant des voyageurs:		
Tirés par une (1) bête.....	.10 (.15)	—
Deux (2) bêtes.....	.20 (.25)	—
Trois (3) bêtes.....	.40 (.40)	—
Quatre (4) bêtes.....	.55 (.55)	—

Les taux entre parenthèses sont ceux du tarif précédent.

(3) (B) *Véhicules commerciaux, ne transportant pas de voyageurs*		
Tirés par une (1) bête.....	.10 (.15)	.10 (.15)
Tirés par deux (2) bêtes.....	.20 (.25)	.20 (.25)
Tirés par trois (3) bêtes.....	.45 (.45)	—
Tirés par quatre (4) bêtes.....	.60 (.60)	—

NOTA: Les taux pour aller seulement et aller et retour sont les mêmes pour les véhicules tirés par une bête ou par deux bêtes.

(C) Réservoirs à pétrole.....Aucune modification
(D) Véhicules tirés par un chien ou par une chèvre..Aucune modification

(4) *Voitures à bras*.....Aucune modification

(5) *Véhicules à moteur*

(A) Motocyclettes.....Aucune modification

(B) Automobiles

Billet simple..... .25 (.25)

Billets en tranches de 10, bons pour un (1) mois 1.50 (2.00)

Billets en tranches de 50, bons pour quatre (4) mois..... 3.00 (5.00)

(C) Véhicules commerciaux (camions)..... Aucune modification

(D) Remorques tirées par des véhicules commerciaux Aucune modification

(E) Camions (chargés de produits agricoles, etc.)

Billets en tranches de 50, bons pour 6 mois

Camions de 1 tonne..... 3.00 (5.00)

Camions de 1½ tonne..... 5.00 (7.50)

Ajouter: Remorque chargée de produits agricoles, 10c., aller seulement.

Remorque (non chargée)..... GRATIS

Le coupon d'une tranche de 50 billets pour camions d'une tonne sera accepté à la place de 10c. en argent.

(6) *Autobus*..... Aucune modification

(Signatures) Gérant général, trafic-voyageurs, Montréal
Gérant général adjoint, trafic, voyageurs, Montréal

(*Délivré par*) Chef du bureau du tarif, Montréal

SUPPLÉMENT N° 1 AU TARIF-VOYAGEURS LOCAL N° E.23-2

Applicable à partir du 2 décembre 1936

Le règlement 6 du tarif E.23-2 est annulé et ce qui y est substitué modifie la définition du terme autobus en supprimant les mots «par des sociétés commerciales».

SUPPLÉMENT N° 2 AU TARIF-VOYAGEURS LOCAL N° E.23-2

(Le supplément n° 1 continue d'être en vigueur)

Applicable à partir du 15 janvier 1938

Le présent supplément se rapporte au «péage spécial de promenade du soir en automobile, aller et retour» et à l'échangeabilité de certains billets du pont du jubilé Victoria et du pont Jacques-Cartier.

Les taux entre parenthèses sont ceux du tarif précédent.

(8) *Promenade du soir en automobile, aller et retour*

Aller et retour

(A) Péage spécial d'aller et retour pour une automobile particulière de modèle régulier, y compris le conducteur et les occupants..... 40c.

(B) Le péage spécial d'aller et retour s'applique à une automobile particulière qui ne transporte pas plus de sept personnes.

(C) Les billets délivrés au taux spécial d'aller et retour sont bons comme il suit:

Aller: de 7 heures du soir à minuit, le jour de la délivrance.

Retour: jusqu'à 7 heures du matin, le jour qui suit la date de la délivrance.

(9) *Échangeabilité des billets*

Les billets ci-dessous sont acceptés sur le pont du jubilé Victoria et le pont Jacques-Cartier:

Billets de voyageurs en tranches de 10
Billets en tranches de 10 pour automobiles particulières
Billets en tranches de 50 pour automobiles particulières
Billets en tranches de 50 pour camions de ferme de 2 tonnes
Billets en tranches de 50 pour camions de ferme de 1½ tonne
Billets en tranches de 100 pour autobus de 16 voyageurs ou moins
Billets en tranches de 100 pour autobus de 21 voyageurs
Billets en tranches de 100 pour autobus de 25 voyageurs
Billets en tranches de 100 pour autobus de 29 voyageurs
Billets spéciaux de promenade du soir en automobile particulière, aller et retour.

La vente des billets spéciaux de promenade du soir en automobile, aller et retour, a été autorisée en vertu du décret du conseil C.P. 1726, du 26 août au 31 octobre 1933, et ensuite du 15 mai au 31 octobre. Le supplément n° 2 du tarif E.23-2, applicable à partir du 15 janvier 1938, a permis la vente des billets de promenade du soir toute l'année durant.

Par suite des négociations qui ont eu lieu entre M. S. W. Fairweather, alors directeur du Bureau de l'économique, au National-Canadien, et M. Alex Ferguson directeur du port, Conseil des ports nationaux, en 1936 et en 1937, le supplément n° 2 du tarif E.23-2, entré en vigueur le 15 janvier 1938, permettait d'échanger entre les deux ponts susmentionnés les divers genres de billets précités.

SUPPLÉMENT N° 3 AU TARIF-VOYAGEURS LOCAL N° E.23-2

(Annule le supplément n° 1, le supplément n° 2 demeure en vigueur, sauf en ce qui concerne la présente modification.)

Applicable à partir du 14 janvier 1939

La page 3 du tarif E.23-2 est modifiée par l'addition du taux suivant, applicable aux camions de ferme:

Billets en tranches de 50 pour camions de 2 tonnes..... $7.50

La page 3 du tarif et le supplément n° 1 sont modifiés par l'addition des taux suivants, applicables aux autobus:

31 voyageurs	$102.00
33 voyageurs	105.00
37 voyageurs	110.00
41 voyageurs	115.00

La première page du supplément n° 2, ayant pour objet «l'échangeabilité des billets», est modifiée par l'addition suivante:

Billets en tranches de 50 pour camions de ferme (2 tonnes)
Billets en tranches de 100 pour autobus de 31 voyageurs
Billets en tranches de 100 pour autobus de 33 voyageurs
Billets en tranches de 100 pour autobus de 37 voyageurs
Billets en tranches de 100 pour autobus de 41 voyageurs.

NOTA: *Taux spécial pour les agriculteurs*

Avant l'établissement du tarif E.23-1, les agriculteurs devaient présenter un certificat délivré par le Service d'horticulture de la province de Québec; mais le tarif E.23-2 (entré en vigueur le 24 août 1935) portait le texte suivant: «Sur présentation par le cultivateur d'un certificat signé par le maire ou par le secrétaire de la municipalité où il exploite un établissement agricole».

SUPPLÉMENT N° 4 AU TARIF-VOYAGEURS LOCAL N° E.23-2

(Annule le supplément n° 3. Le supplément n° 2 demeure en vigueur, sauf en ce qui concerne la présente modification.)

Applicable à partir du 15 février 1941

L'utilisation des billets d'agriculteurs est en outre modifiée comme il suit:

Ces genres de billets de péage ou le prix en espèces ne seront acceptés que pour le passage des camions et des remorques d'une tonne, d'une tonne et demie et de deux tonnes qui *portent une plaque courante conforme à la classification des «véhicules de ferme» que renferme la loi sur les véhicules à moteur de la province de Québec.*

SUPPLÉMENT N° 5 AU TARIF-VOYAGEURS LOCAL N° E.23-2

(Annule le supplément n° 4. Le supplément n° 2 demeure en vigueur, sauf en ce qui concerne la présente modification.)

Applicable à partir du 15 juin 1941

Le taux spécial applicable aux agriculteurs est de nouveau modifié par l'addition de ce qui suit:

Camions de 2½ tonnes, billets bons pour six (6) mois.	$10.50
Camions de 3 tonnes, billets bons pour six (6) mois.	$14.00

Le tarif des AUTOBUS est de nouveau modifié, la définition «exploités pour le transport des voyageurs» étant substituée à «qui suivent un *horaire régulier* pour le transport des voyageurs».

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Division du trafic-voyageurs

TARIF-VOYAGEURS LOCAL ET SPÉCIAL N° E.23-3

(Annule le tarif n° E.23-2)

Applicable à partir du 1er octobre 1954

La largeur des véhicules admis à passer sur le pont est portée de sept (7) pieds à sept pieds et six pouces (7′6″).

La limite de poids brut de 18,000 livres visant les camions et les remorques s'applique aussi maintenant aux *semi-remorques.*

Addition: Le poids brut d'un ensemble camion ou tracteur et remorque ou semi-remorque (poids des véhicules et de leur contenu) est limité à 13 tonnes et demie (27,000 livres).

(1) *Voyageurs*

Le tarif E.23-2 comprenait «les piétons», mais le tarif E.23-3 n'indique pas cette catégorie.

(2) *Bétail*..... Aucune modification

(3) *Véhicules à traction animale*..... Aucune modification

(4) *Voitures à bras*..... Aucune modification

(5) *Véhicules à moteur*.....

Ce tarif permet l'acceptation d'un billet d'automobile d'une tranche de 50 (voiture particulière) pour le passage d'une motocyclette et de son conducteur.

(C) Les véhicules commerciaux (camions). L'expression est modifiée et se lit:

«Véhicules commerciaux (camions et (ou) tracteurs». Aucune modification des taux.

(D) Remorques tirées par des véhicules commerciaux. L'expression est modifiée et se lit:

«Remorques ou semi-remorques tirées par des véhicules commerciaux». Aucune modification des taux.

(E) Billets d'abonnement pour les agriculteurs:

1—La restriction «non négociable» est ajoutée.

2—L'agent des billets inscrira sur chaque billet vendu le numéro du certificat *et le numéro de la plaque provinciale du véhicule.* Les mots en italique ont été ajoutés dans le tarif.

(F) Ce paragraphe a été ajouté au présent tarif:

Les camions convertis ou aménagés temporairement ou en permanence pour le transport de plus de sept (7) personnes (le péage comprend le conducteur): le taux est de 60c. pour aller seulement.

(6) *Autobus*—Le tarif est de nouveau modifié, par l'addition suivante:

45 VOYAGEURS $120.00

(*Signature*) Gérant général, trafic-voyageurs, Montréal.

(*Délivré par*) Gérant, Bureau du tarif et des billets, Montréal.

Remplacé par le TARIF E.23-4

TARIF-VOYAGEURS LOCAL ET SPÉCIAL
E.23-4
(Annule le TARIF E.23-3)

RÈGLEMENT DE LA CIRCULATION ET PÉAGES SUR LE PONT VICTORIA

Applicable à partir du 10 mai 1958.

RÈGLEMENT DE LA CIRCULATION

Ce tarif classe et détaille clairement les voitures *admises* et les voitures *interdites.*

Ce tarif est le premier qui mentionne (A) le nombre d'essieux et le nombre de pneus des véhicules, (B) les véhicules à moteur non munis de pneumatiques et (C) le transport de la dynamite ou d'autres explosifs brisants ou de substances enflammées.

Ce tarif exige également que le conducteur d'un véhicule fournisse un certificat de pesée, s'il en est prié par un préposé au pont.

Quant aux dimensions des véhicules, ce tarif mentionne pour la première fois une hauteur maximum de douze pieds et la largeur permise est en même temps portée de 7′6″ à huit (8) pieds.

Ce tarif est le premier qui mentionne une limite de vitesse de trente (30) milles à l'heure.

Le tarif E.23-4 restreint également la circulation de la façon suivante:

(A) Aucun véhicule à moteur ne doit dépasser un autobus en mouvement sur une voie du pont.

(B) Les autobus ou les camions munis de plus de quatre (4) pneus ne doivent jamais tenter de dépasser un autobus ou un camion de ce genre, qu'il soit en mouvement ou arrêté, sur les voies du pont.

(C) Il est interdit aux véhicules à moteur autres que les autobus, qui ont plus de quatre (4) pneus, d'utiliser les voies carrossables de Saint-Lambert à Montréal, entre 7 heures et 9 heures et demie du matin, ni les voies carrossables de Montréal à Saint-Lambert entre 4 heures et 6 heures et demie de l'après-midi.

Ce tarif est le premier où il est question des «VÉHICULES EN PANNE» et qui indique les mesures à prendre dans un tel cas.

PÉAGES

VÉHICULES À MOTEUR

1. (A) Les taxis et les station-wagons sont mentionnés pour la première fois et sont inclus dans la classe des véhicules transportant des voyageurs et des motocyclettes.

   (B) Le prix des billets d'abonnement en tranches de cinquante (50) est porté de $3 à $4. La mention «non négociable», ni la limite de temps ne sont indiquées dans le tarif.

2. Ce tarif est le premier qui indique un péage pour «corbillard ou ambulance».

3. Ce tarif reclasse les «véhicules à moteur» comme «véhicules commerciaux de transport ou camions de ferme».

C'est aussi le premier tarif dans lequel le péage pour une voiture est établi d'après la grosseur des pneus.

Les tarifs précédents portaient des taux distincts pour les tracteurs et les remorques; le présent tarif porte un taux uniforme de $1.50 pour un ensemble tracteur-remorque à trois (3) essieux, peu importe que le poids soit inférieur au maximum permis.

4. *Camions de ferme*

Les tarifs précédents visant les camions de ferme chargés de produits agricoles, de fumier ou d'engrais chimiques portaient des taux établis d'après le classement des camions; le présent tarif amène à deux les cinq taux précédemment établis selon le nombre des essieux et des pneus. Le certificat signé par le maire ou par le secrétaire de la municipalité n'est plus exigé. Les taux s'appliquent également aux camions chargés ou non des produits susmentionnés.

5. *Autobus*

Le taux est de $1, sans égard au nombre de sièges pourvu que les propriétaires des autobus exploités selon un horaire régulier puissent demander un taux réduit, pour le passage aller seulement, qui égalera deux fois le prix comptant du passage aller seulement d'un adulte entre Montréal et l'endroit le plus éloigné que dessert ce service.

6. *Véhicules remorqués*

Le tarif pour les remorques ou les semi-remorques, auparavant établi selon le poids, est maintenant établi d'après le nombre des essieux et des pneus.

Remplacé par le TARIF E.23-5
(Annule le tarif E.23-4)

Remarque: Applicable à partir de la même date que le tarif E.23-4 (le 10 mai 1958)

1. (A) *Véhicules à voyageurs:* motocyclettes, voitures particulières, taxis ou station-wagons:

On ajoute un taux pour des billets en tranches de douze (12) $2.00

Les billets en tranches de douze (12) et de cinquante (50) expirent à la fin du mois qui suit le mois où ils ont été achetés. Ils ne sont pas négociables.

4. *Camions de ferme*

Les deux taux précédents, établis d'après le nombre d'essieux et de pneus, sont remplacés par le taux uniforme pour les billets en tranches de cinquante (50)..... $4.00

7. *Échangeabilité des billets*

Ce tarif précise que l'échangeabilité des billets entre les deux ponts s'applique aux billets d'abonnement en tranches de douze (12) et de cinquante (50), ainsi qu'aux billets d'autobus.

TARIF-VOYAGEURS LOCAL ET SPÉCIAL
E.23-6
(annule le tarif E.23-5)

Applicable à partir du 20 février 1959

PÉAGES

VÉHICULES À MOTEUR

Le taux de $2 pour les billets en tranches de douze (12) établi dans le tarif E.23-5 à l'égard des véhicules à voyageurs, motocyclettes, taxis et station-wagons, est annulé par les présentes et expire donc à la fin du mois qui suit le mois où les billets en tranches de douze (12) et de cinquante (50) ont été achetés.

4. *Camions de ferme*

Les taux de $4 et de $7.50 pour les billets en tranches de cinquantes (50) établis d'après le nombre d'essieux et de pneus, sont rétablis, comme l'indique le tarif E.23-4. Le présent tarif annule, d'autre part, le taux de $4 pour les billets en tranches de cinquante (50) que renferme le tarif E.23-5.

7. *Échangeabilité des billets*

Le libellé est le même que dans le tarif E.23-4, sauf que l'expression «les chemins de fer Nationaux du Canada» est remplacée par les mots «la Compagnie».

NOTA: Lorsque, dans le présent rapport, deux taux sont indiqués, le taux entre parenthèses est celui du tarif précédent ou de son supplément.

Bureau du gérant général,
Division du transport routier,
Montréal (Québec),
le 31 mars 1960.

APPENDICE C

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

NOMBRE DE VÉHICULES AYANT EMPRUNTÉ LE PONT VICTORIA

	1957			1958			1959		
	Voitures particulières	Camions	Total des véhicules	Voitures particulières	Camions	Total des véhicules	Voitures particulières	Camions	Total des véhicules
Janvier	479,221	25,133	504,354	490,855	28,399	519,254	463,825	38,347	502,172
Février	457,220	27,055	484,275	445,236	22,505	467,741	449,022	40,360	489,382
Mars	514,385	30,343	544,728	537,718	30,281	567,999	510,829	41,390	552,219
Avril	533,925	36,084	570,009	565,791	31,109	596,900	538,974	55,982	594,956
Mai	604,271	38,318	642,589	647,458	35,602	683,060	612,798	38,396	651,194
Juin	611,182	51,916	663,098	641,888	34,491	676,379	578,796	24,791	603,587
Juillet	646,431	41,395	687,826	600,096	24,189	624,285	618,904	36,339	655,243
Août	674,563	45,464	720,027	550,270	44,243	594,513	685,973	48,342	734,315
Septembre	597,988	37,428	635,416	547,366	43,992	591,358	649,836	55,945	705,781
Octobre	626,968	36,322	663,290	577,510	40,725	618,235	636,606	50,199	686,805
Novembre	577,830	30,343	608,173	566,008	39,080	605,088	572,713	51,501	624,214
Décembre	529,983	27,149	557,132	522,910	43,730	566,640	573,199	48,209	621,408
	6,853,967	426,950	7,280,917	6,693,106	418,346	7,111,452	6,891,475	529,801	7,421,276

APPENDICE D

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Revenu du péage sur le pont Victoria

	1957	1958	1959	Augmentation ou (diminution) 1958 comparativement à 1957		Augmentation ou (diminution) 1959 comparativement à 1957		Augmentation ou (diminution) 1959 comparativement à 1958	
	$	$	$	$	%	$	%	$	%
Janvier	51,963	59,676	56,779	7,713	14.8	4,816	(9.3)	(2,897)	(4.9)
Février	55,961	47,518	56,955	(8,443)	(15.1)	994	1.8	9,437	19.9
Mars	69,817	61,518	66,867	(8,299)	(11.9)	(2,950)	(4.2)	5,349	8.7
Avril	75,473	73,186	78,921	(2,287)	(3.0)	3,448	4.6	5,735	7.8
Mai	82,913	58,806	81,270	(24,107)	(29.1)	(1,643)	(2.0)	22,464	38.2
Juin	87,672	72,858	76,322	(14,814)	(16.9)	(11,350)	(12.9)	3,464	4.8
Juillet	92,314	87,583	92,076	(4,733)	(5.1)	(238)	(.3)	4,493	5.1
Août	99,767	95,727	104,339	(4,040)	(4.0)	4,572	4.6	8,612	9.0
Septembre	87,972	85,185	97,303	(2,787)	(3.2)	9,331	10.6	12,118	14.2
Octobre	78,709	84,887	93,575	6,180	7.9	14,866	18.9	8,688	10.2
Novembre	70,241	74,106	80,913	3,865	5.5	10,672	15.2	6,807	9.2
Décembre	63,051	66,237	80,029	3,186	5.1	16,978	26.9	13,792	20.8
TOTAL	915,953	867,287	965,349	(48,566)	(5.3)	49,496	5.4	98,062	11.3

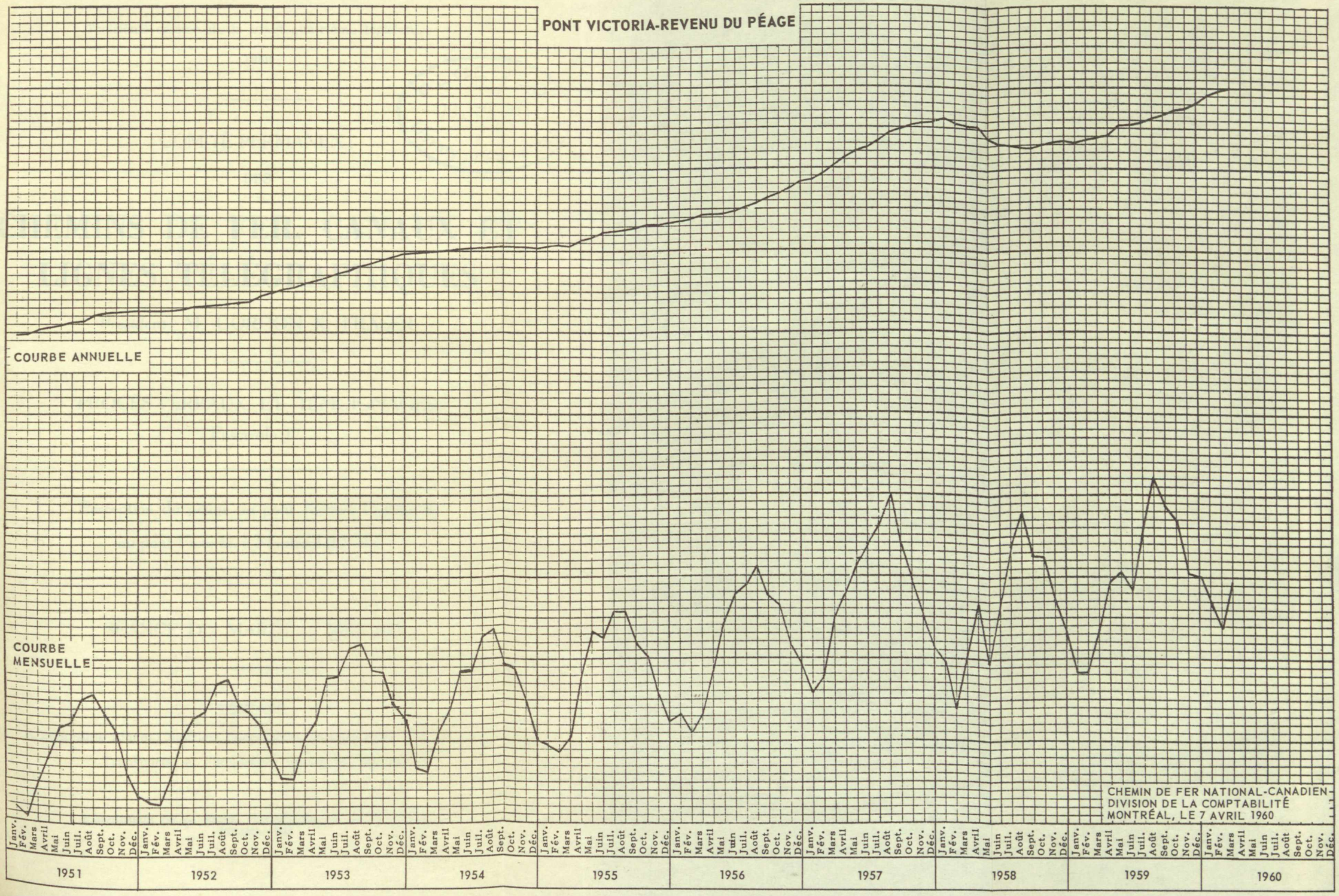
APPENDICE E

PASSES ANNUELLES POUR LE PONT VICTORIA, 1958-1959

En faveur de	Personnelles	Transférables	Total
Fonctionnaires et surveillants du National-Canadien	314	22	363
Ministère des Transports	28	14	42
Air-Canada	4	—	4
Fonctionnaires municipaux demeurant à Montréal ou dans la région	65	1	66
Hydro-Québec	6	—	6
Commission de Transport de Montréal	5	—	5
Chambre de commerce du Canada	4	—	4
Canada Steamship Lines	1	—	1
Membres du clergé	4	—	4
La Compagnie de téléphone Bell	13	—	13
Le chemin de fer Pacifique-Canadien	16	1	17
Le Chemin de fer Vermont-Central	8	1	9
Le Conseil des ports nationaux	7	—	7
New York Central	1	—	1
Hiltons	2	—	2
Southern Canada Power Company	2	—	2
Gouvernement provincial du Québec	46	—	46
Voie maritime du St-Laurent	53	54	107
Le Chemin de fer Napierville Jonction	1	—	1
L'Association des chemins de fer du Canada	3	—	3
La Société canadienne de la Croix-Rouge	11	6	17
Affaires des anciens combattants	—	6	6
Société ambulancière St-Jean	—	5	5
L'Agence des messageries des chemins de fer	—	1	1
Le Transport provincial	1	—	1
Membres du Parlement	12	—	12
La Société canadienne contre l'arthrite et le rhumatisme	—	1	1
Chefs de police	10	—	10
Corps de la prévôté du Canada	1	—	1
La Police provinciale du Québec	8	7	15
La Société protectrice des animax	1	2	3
La Société des marins de Montréal	—	1	1
La Gendarmerie royale du Canada	—	29	29
Sénateurs	5	—	5
La Commission des accidents du travail le Québec	1	—	1
Établissement de soldats	4	—	4
La Société des enfants infirmes	1	12	13
La société Pullman	2	—	2
Ministère des Postes	4	4	8
Webb and Knapp	1	—	1
Journalistes	37	26	63
Douanes du Canada	10	2	12
Livraison canadienne des bagages	3	—	3
Consul de Finlande	1	—	1
Ministère de la Santé nationale	1	—	1
Robert Reford Company	4	—	4
Hôpital des enfants de Montréal	—	2	2
Immigration du Canada	3	—	3
Ligne Cunard	1	—	1
Royal Edward Laurentian Hospital	—	1	1
Ministère fédéral de l'Agriculture	33	—	33
Ministère de la Défense nationale	1	—	1
McLean-Kennedy Steamship Company	1	—	1
Girl's Cottage School	—	1	1
Aluminum Company of Canada	1	—	1
Chambly Transport	1	—	1
Canadian Underwriters	1	—	1
Hôpital Alexandra	—	1	1
Eastern Greyhound	1	—	1
	771	200	971

CHAMBRE DES COMMUNES

PONT VICTORIA-REVENU DU PÉAGE



CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

RECEIVED
JUL 21 1960
Library of Parliament

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. GORDON K. FRASER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 17

Perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal (Québec)

SÉANCE DU MARDI 17 MAI 1960

TÉMOINS:

L'honorable Lionel Chevrier; l'honorable Georges Hees, ministre des Transports; et l'honorable George C. Marler.

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960

COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser

Vice-président: M. W. Marvin Howe

et MM.

Allmark
Asselin
Badanai
Baldwin
Bell *(Saint-Jean-Albert)*
Bourbonnais
Bourget
Bourque
Brassard *(Chicoutimi)*
Brassard *(Lapointe)*
Browne *(Vancouver-Kingsway)*
Bruchési
Cadieu
Campbell *(Stormont)*
Campeau
Chevrier
Chown
Creaghan
Crouse
Denis
Deschatelets
Drysdale
Dumas
Fisher
Garland
Grills
Horner *(Acadia)*
Horner *(Jasper-Edson)*
Johnson
Keays
Kennedy
Lessard
MacInnis
MacLean *(Winnipeg-Nord-Centre)*
Martin *(Essex-Est)*
Martini
Michaud
McBain
McDonald *(Hamilton-Sud)*
McGregor
McPhillips
Monteith *(Verdun)*
Pascoe
Payne
Peters
Phillips
Pigeon
Pratt
Rapp
Rogers
Rynard
Smith *(Calgary-Sud)*
Smith *(Lincoln)*
Smith *(Simcoe-Nord)*
Thompson
Tucker
Valade
Wratten—60.

Secrétaire du Comité:
Eric H. Jones.

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,
LUNDI, 16 mai 1960.

Il est ordonné—Que le nom de M. Peters soit substitué à celui de M. Herridge sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
Léon-J. Raymond.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 17 mai 1960

(29)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 heures et demie du matin, sous la présidence de M. Gordon K. Fraser.

Présents: MM. Badanai, Baldwin, Bourget, Brassard *(Chicoutimi)*, Browne *(Vancouver-Kingsway)*, Chevrier, Chown, Crouse, Denis, Deschatelets, Drysdale, Fisher, Fraser, Horner *(Acadia)*, Howe, Keays, Lessard, Martin *(Essex-Est)*, Martini, McGregor, McPhillips, Monteith *(Verdun)*, Pascoe, Payne, Phillips, Pigeon, Rapp, Rogers et Smith *(Simcoe-Nord)*—(29).

Aussi présents: L'honorable George Hees, ministre des Transports; l'honorable Lionel Chevrier, député; l'honorable George C. Marler; M. P.-M. Ollivier, secrétaire-légiste de la Chambre; M. Maurice Archer, président du Conseil des ports nationaux, et M. Walter Smith, représentant exécutif à Ottawa des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le Comité poursuit son examen de la perception du péage au pont Jacques-Cartier, à Montréal (Québec), et au pont Victoria, à Montréal (Québec).

L'interprète, Mlle Paulette Cyr, est toujours sous serment.

L'honorable Chevrier est appelé à témoigner; il fait une déclaration; il est interrogé et se retire.

L'honorable Hees est appelé à témoigner; il est interrogé et se retire.

L'honorable Marler est appelé à témoigner; il est interrogé; à midi et 30 minutes, l'interrogatoire est interrompu et le Comité s'ajourne jusque immédiatement après l'appel de l'ordre du jour de cet après-midi.

Une interprète du français à l'anglais et un sténographe officiel français interprète et consigne respectueusement les questions posées et les réponses données en français au cours des délibérations.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 17 mai 1960

(30)

A 3 heures et 25 minutes de l'après-midi, le Comité permanent des chemins de fer canaux et lignes télégraphiques poursuit son examen de la perception du péage au pont Jacques-Cartier, à Montréal, sous la présidence de M. Gordon K. Fraser.

Présents: MM. Allmark, Baldwin, Bourbonnais, Bourget, Brassard *(Chicoutimi)*, Browne *(Vancouver-Kingsway)*, Chevrier, Chown, Creaghan, Deschatelets, Drysdale, Fisher, Fraser, Grills, Horner *(Acadia)*, Horner *(Jasper-Edson)*, Howe, Keays, Martini, McBain, McGregor, McPhillips, Monteith *(Verdun)*, Pascoe, Payne, Pigeon, Rogers, Smith *(Calgary-Sud)*, Smith *(Simcoe-Nord)* et Wratten—(30).

Aussi présents: L'honorable George C. Marler, M. P.-M. Ollivier, secrétaire-légiste de la Chambre, et M. Walter Smith, représentant exécutif à Ottawa des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. Marler est interrogé de nouveau, puis il se retire.

Le Comité acquiesce à la demande de M. Fisher, selon laquelle il retire sa proposition tendant à faire comparaître l'honorable C.D. Howe et l'honorable juge J.-E. Michaud. Un débat s'ensuit sur la question de savoir quels seront les autres témoins que le Comité entend appeler. Sur la proposition de M. McPhillips, appuyée par M. Fisher,

Il est décidé—Que le comité directeur choisisse les représentants appropriés des sociétés de transport par camion suivantes, à savoir Miron et Frères, Limitée, Steinberg's Ltd et Bélanger Transport Cie Ltée, qui seront appelés à témoigner devant le Comité.

Une interprète du français à l'anglais et un sténographe officiel français interprète et consigne les questions posées et les réponses données en français au cours des délibérations.

A 5 h. 25 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 19 mai 1960, à 9 heures et demie.

Le secrétaire du Comité
Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

MARDI 17 mai 1960

9 heures et demie du matin

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Avant de commencer ce matin, je voudrais vous faire part d'un mémoire que m'a remis notre secrétaire, M. Jones.

On a commis une erreur en reliant l'appendice au fascicule 16 de nos délibérations du jeudi 12 mai (version anglaise). Par inadvertance, le relieur a collé le graphique après la page 1033 au lieu de l'intercaler entre les pages 1016 et 1017.

Ce graphique est le dernier d'une série de six documents que le National-Canadien a produits à l'égard des recettes du pont Victoria. C'est tout à ce sujet, je crois.

Vous constaterez qu'il a été collé à la fin du fascicule et qu'il est susceptible de se détacher. C'est dommage qu'on ne l'ait pas placé à l'intérieur.

Nous avons avec nous ce matin M. Chevrier, ancien ministre des Transports. Nous avons aussi l'honorable George Marler, ancien ministre des Transports et, bien entendu, M. Hees.

Le comité directeur est d'avis que ces messieurs devraient témoigner dans l'ordre qu'ils sont devenus ministres des Transports. Alors, si le Comité en convient, nous commencerons par M. Chevrier. Monsieur Chevrier? M. Chevrier est membre du Comité et, si je ne m'abuse, il a une déclaration à formuler.

L'hon. LIONEL CHEVRIER: Ma déclaration sera très brève.

J'ai été nommé ministre des Transports en avril 1945, poste que j'ai occupé jusqu'au 1er juillet 1954, alors que je suis devenu président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. A cette époque-là, l'administration du pont Jacques-Cartier relevait du Conseil des ports nationaux, organisme de la Couronne dont je rendais compte au Parlement.

Le Conseil des ports nationaux a été créé en vertu d'une loi du Parlement. C'est un corps constitué et politique. C'est un organisme de la Couronne qui relève du ministre. En vue de la bonne conduite de ses affaires, il peut, à son gré, engager des hommes de professions libérales, des techniciens et autres fonctionnaires, des commis et des employés. Ses membres sont nommés par le gouverneur en conseil. C'est aussi un organisme de la Couronne aux termes de la loi sur l'administration financière.

Les quatre membres du Conseil des ports nationaux, pendant mon mandat ont été les suivants: M. R. K. Smith, ancien député de Cumberland (N.-E.), nommé d'abord sous-ministre de la Marine le 14 août 1935 et puis président du Conseil le 1er juin 1940. Il a été président tout le temps que j'ai occupé le poste de ministre. Ensuite, il y a eu M. B. J. Roberts, qui passa du ministère des Finances au Conseil en 1936, et M. J.-E. St-Laurent, nommé en 1942 et remplacé par le brigadier Archer le 1er juillet 1952. M. Gordon Murphy était directeur du port de Montréal.

L'administration du pont Jacques-Cartier était l'un des nombreux domaines ressortissant au Conseil. Je m'entretenais souvent avec les membres du Conseil et, autant que je me souvienne, ils ne m'ont jamais fait part d'aucune irrégularité au sujet des péages. S'il y avait des irrégularités, je n'en étais pas au courant et je n'en soupçonnais aucune. J'estimais que la question des péages relevait du Conseil des ports nationaux, aux termes des prescriptions de la loi, tout comme l'estimaient ceux qui m'ont précédé ou succédé à ce poste

Autant que je sache, je n'ai jamais abordé, soit personnellement, soit autrement, la question des péages avec un membre du Conseil ni un employé pendant que j'ai occupé le poste de ministre; je n'ai jamais non plus donné de directives au Conseil quant à l'emploi ou au renvoi d'un péager. J'ai bien reçu, de temps à autre, des vœux de la part de députés que mon personnel portait à l'attention du Conseil. Les lettres envoyées aux députés en réponse à ces vœux portaient ma signature, mais la teneur de ces lettres était fondée sur le sens des réponses reçues du Conseil des ports nationaux. A ma connaissance, le Conseil ne donnait presque jamais suite à ces vœux.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous des questions à poser?
(Texte)

M. PIGEON: Monsieur Chevrier, vous venez de dire, en résumé, que vous étiez responsable devant le Parlement des sommes d'argent, de l'administration et des sommes d'argent dépensées, concernant l'administration du port de Montréal.

M. CHEVRIER: C'est exactement ce que je n'ai pas dit, monsieur Pigeon.

M. PIGEON: Devant le Parlement, vous étiez responsable, certainement, des sommes d'argent dépensés?

M. CHEVRIER: Monsieur Pigeon, la déclaration que j'ai faite indique que le Conseil des ports nationaux était une corporation de la Couronne. Une corporation de la Couronne qui menait ses propres "activités" en vertu d'un statut. Et que cette corporation était responsable au Parlement, par l'entremise du ministre des Transports.

M. PIGEON: Autrement dit, vis-à-vis le peuple canadien, vous aviez la responsabilité, devant le Parlement, de l'administration et des sommes d'argent dépensées en rapport avec le port de Montréal?

M. CHEVRIER: Pour ce qui est du peuple canadien, monsieur Pigeon, je vous rappellerai les termes du statut. Les termes du statut indiquent clairement les responsabilités du Conseil des ports nationaux, établi en 1952, le chapitre 187, qui indique clairement, dans toutes ses "sections", que la corporation était une corporation solidaire d'elle-même qui était responsable pour ses actes.

M. PIGEON: Mais devant le Parlement, comme ministre des Transports à l'époque, quelle était exactement votre responsabilité? C'est le point que je ne saisis pas dans votre déclaration.

M. CHEVRIER: Ma responsabilité au Parlement était de déposer les rapports annuels du Conseil des ports nationaux, de faire adopter les crédits du Conseil des ports nationaux. Et ma responsabilité n'avait rien à voir avec l'administration intérieure du Conseil des ports nationaux.

M. PIGEON: Monsieur Chevrier, si vous aviez la mission, en Chambre, de défendre les crédits ou de les déposer, est-ce que, par le fait même, vous n'aviez pas une certaine responsabilité en ce qui concernait ces crédits?

M. CHEVRIER: Je crois, monsieur Pigeon, que vous ne faites pas la distinction entre la responsabilité ministérielle et la responsabilité pour une corporation de la Couronne. La responsabilité ministérielle, je crois, est différente de la responsabilité pour une corporation de la Couronne. Dans le cas d'une corporation de la Couronne, comme le système du National-Canadien, c'est un "bureau de direction" qui dirige cette corporation-là; et le ministre, comme l'a dit le ministre actuel, n'a aucune raison d'intervenir dans l'administration de cette corporation.

Je crois qu'il y a une distinction à faire quand même pour ce qui est du Conseil des ports nationaux, parce qu'il est dit, à l'article 3 de l'Acte, que la corporation sera sous la direction du ministre.

J'ajoute, ainsi que je l'ai dit dans ma déclaration tantôt, que je n'ai jamais donné de directive au Conseil des ports nationaux, soit pour l'emploi des péagers, soit pour leur renvoi.

M. PIGEON: Mais, comme ministre des Transports, vous saviez, le ministre des Transports peut nommer les conseillers ou les membres du Conseil des ports nationaux à Montréal, les "appointer" de lui-même, il peut les "appointer"?

M. CHEVRIER: Non, monsieur.

M. PIGEON: Mais vous avez dit, tout à l'heure, que vous étiez responsable à la Chambre des communes des crédits affectés à l'administration des ports nationaux, lorsque vous étiez ministre des Transports, comme le ministre actuel d'ailleurs?

M. CHEVRIER: Oui, monsieur.

M. PIGEON: Alors, si ces crédits ne sont pas réels à cause d'un manque d'administration, le ministre a sa part de responsabilité, donc?

M. CHEVRIER: Ma réponse, c'est que je n'ai rien vu depuis le début de cette assemblée, de ces séances, où les crédits n'ont pas été réels; je n'ai rien vu, non plus, où il y avait eu quoi que ce soit de malhonnête dans la preuve qui a été donnée devant ce comité; au contraire, les témoins, trois témoins ont rendu témoignage à l'effet contraire.

M. PIGEON: Comment pouvez-vous expliquer, monsieur Chevrier, la différence qu'il y a entre le revenu actuel avec le nouveau système de perception et l'ancien système de péages, avec les péagers?

M. CHEVRIER: De deux façons. J'aurais peut-être dû qualifier ma réponse, tantôt, en disant que jusqu'en 1957 et 1958, je n'ai rien vu dans la preuve qui dénoterait de la malhonnêteté. Et la deuxième réponse à votre question, c'est que partout où un système automatique a été établi, il a été prouvé que les recettes ont augmenté.

M. PIGEON: Comment pouvez-vous expliquer cette augmentation?

M. CHEVRIER: Je viens de l'expliquer.

M. PIGEON: Oui, mais en fin de compte, si, avec le nouveau système de perception, il y a eu 40, 50, et même 100 p. 100 plus de revenu dans un mois, ou deux mois, ou six mois, comment peut-on expliquer qu'il n'y a pas eu d'irrégularité? Il y a certainement une raison à cela.

M. CHEVRIER: La preuve a indiqué qu'il y avait eu, pas une augmentation de 100 p. 100, mais qu'au Pont Jacques-Cartier, il y avait eu une augmentation de 35 p. 100.

Et nonobstant cela, le témoin M. Roberts, qui a été membre du Conseil des ports nationaux plus longtemps que n'importe quel autre, a dit ceci, d'après la page 955 de son témoignage:

(Traduction)

> Je puis défier qui que ce soit de prouver qu'il y a eu relâchement dans l'administration du port et que les autorités ne se rendaient pas compte des possibilités qui existaient.

L'hon. George H. HEES *(ministre des Transports)*: Cela a été dit en anglais et vous n'êtes pas tenue, mademoiselle l'interprète, de traduire.

(Texte)

M. PIGEON: Vous avez dit, tout à l'heure, qu'il a été prouvé que l'augmentation avait été de 35 p. 100. Ce n'est pas prouvé. Vous avez dit cela, ce qui est un chiffre très conservateur, actuellement, dans l'opinion des témoins qui ont comparu ici; et même je crois que M. Beaudet a dit qu'il y avait eu des irrégularités.

Alors, comment expliquer, quand vous dites qu'il n'est pas prouvé qu'il y a eu des irrégularités...

M. CHEVRIER: Le fait qu'il y a eu une augmentation dans le tarif, dans les revenus, ne prouve pas nécessairement qu'il y a eu des irrégularités. C'est vous qui en venez à cette conclusion, comme vous avez déduit, au cours de l'enquête, qu'il y avait eu vol, quand il n'y a aucune preuve qu'il y avait eu vol.

M. PIGEON: Comme ancien ministre des Transports, comment pouvez-vous expliquer qu'il y a une augmentation des revenus avec le nouveau système?

M. CHEVRIER: D'abord, je n'étais pas ministre des Transports quand l'augmentation a eu lieu. Par conséquent, je n'ai pas à l'expliquer. Et en second lieu, je vous répète ce que je vous ai dit tantôt, que partout où le système automatique, le nouveau système automatique a été établi, il y a eu preuve d'augmentation des revenus.

M. PIGEON: Comment expliquez-vous donc que M. Beaudet ait dit qu'il y a eu des irrégularités?

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Je m'excuse d'interrompre l'interprétation, mais je prierais ceux qui s'expriment en français au Comité de bien vouloir, aux fins de l'interprétation, laisser passer un court laps de temps entre vos questions et vos réponses afin de permettre à l'interprète d'enchaîner. Merci.

(Texte)

M. CHEVRIER: Il se peut fort bien que M. Beaudet ait dit cela, mais M. Shea, qui est la personne responsable des "investigations" qui ont été tenues par le National-Canadien, a dit à plus d'une reprise qu'il n'y avait rien d'extraordinaire dans tout cela pendant toutes les "investigations" qu'il avait faites, sauf en 1957 et 1958.

(Traduction)

M. DESCHATELETS: Je fais appel au Règlement, monsieur le président. M. Pigeon pourrait-il...

Le PRÉSIDENT: Un instant, s'il vous plaît. L'interprétation n'est pas terminée.

(Texte)

M. PIGEON: Mais, lors de l'enquête, des "investigations" ont été faites par la police du pont Jacques-Cartier; il est prouvé que chaque année des personnes ont été démises de leurs fonctions à cause d'irrégularités?

(Traduction)

M. DESCHATELETS: J'en appel au Règlement, monsieur le président. Afin de pouvoir savoir à quoi nous en tenir au sujet des questions et réponses, M. Pigeon pourrait-il nous donner l'année des enquêtes dont il parle, car on a mené plusieurs enquêtes au cours de ces années. En quelle année l'enquête dont il parle s'est-elle tenue?

M. PIGEON: A chaque année de 1945 à 1954.

(Texte)

M. PIGEON: M. Beaudet a dit également...

M. CHEVRIER: J'aimerais bien répondre à la question que vous avez posée tantôt et qui a été interrompue par M. Deschatelets. Pendant l'époque où j'étais ministre des Transports, à savoir de 1945 à 1954, il n'y a eu que deux "investigations" par le National-Canadien; et à chacune de ces "investigations"-là, il n'y a eu aucune preuve de malhonnêteté et aucune preuve d'irrégularités, d'après les témoins eux-mêmes.

M. PIGEON: Mais vous admettez que des péagers ont été démis de leurs fonctions?

M. CHEVRIER: Je ne crois pas que cela ait eu lieu pendant que j'ai été au ministère des Transports.

M. PIGEON: Mais, M. Beaudet disait qu'il y avait des péagers, qu'un péager avait une Cadillac, un autre un avion, un autre un camp dans le nord, et que c'est là qu'on a commencé un peu à se rendre compte que ces personnes-là avaient un train de vie trop élevé?

M. CHEVRIER: Je ne crois pas, monsieur Pigeon, que c'était au sujet de l'époque où j'étais au ministère des Transports que M. Beaudet a fait cette affirmation-là.

M. PIGEON: Vous n'avez jamais eu, directement ou indirectement, une conversation ou une lettre vous avisant qu'il y avait quelque chose d'anormal qui se passait au pont Jacques-Cartier durant votre terme d'office?

M. CHEVRIER: Jamais.

M. PIGEON: Vous êtes prêt, monsieur Chevrier, à admettre que, lors de votre terme d'office, il n'y a eu aucune irrégularité entraînant une perte d'argent à cause de la mauvaise administration du pont Jacques-Cartier?

M. CHEVRIER: Je ne suis pas prêt à faire cette admission-là, pour la simple raison que je n'étais pas en contact avec ce qui se passait sur le pont. Mais, ce que je vais vous dire, cependant, c'est ceci: aucune irrégularité ni aucune malhonnêteté, n'ont attiré mon attention pendant tout le temps que j'ai été au ministère des Transports.

M. PIGEON: Vous avez dit, tout à l'heure, qu'à la Chambre des communes, vous étiez responsable des crédits concernant l'administration et la marche du port de Montréal, y compris le pont Jacques-Cartier?

M. CHEVRIER: Oui.

M. PIGEON: Donc, ne trouvez-vous pas que vous avez une certaine part de responsabilité relativement aux sommes d'argent, que l'argent ait été bien administré ou qu'il ait été mal administré, à l'égard de la Chambre des communes, vous avez une certaine part de responsabilité en ce qui concerne les crédits?

(Traduction)

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Ce n'est pas que je veuille interrompre; mais, à mon avis, monsieur le président, le Comité devrait s'en tenir à une certaine ligne de conduite à l'égard de tout interrogatoire et ne pas aller au-delà. Dans ce cas-ci, il s'agit d'une contestation. Mon ami, M. Pigeon, ne fait qu'argumenter. M. Chevrier a, d'une part, énoncé les responsabilités qui lui incombaient. M. Pigeon, d'autre part, n'est pas de son avis. Le débat qui se poursuit présentement est du genre de ceux que tiendraient les membres du Comité lors de la préparation du rapport.

Voilà le genre de questions que pose M. Pigeon, Je ne voulais pas interrompre la discussion; mais, à mon sens, on ne devrait pas dépasser une certaine limite.

M. PIGEON: Monsieur Martin, je parle de la déclaration formulée par M. Chevrier au début de la séance.

(Texte)

M. PIGEON: Si, déjà à la suite de ce que les témoins ont dit concernant les irrégularités qui ont été commises, le train de vie qu'avaient les péagers, si une perte d'argent est due à la mauvaise administration,—et d'ailleurs, actuellement, avec le nouveau système de perception, il y a une augmentation de 40 p. 100 de revenu, et on prédit qu'au mois d'août, il y aura 100 p. 100 d'augmentation des revenus,—par le fait que vous étiez responsable des crédits à la Chambre des communes, nous pouvons conclure que, lorsque nous aurons les preuves complètes de la perte d'argent, vous aurez une certaine part de responsabilités. Et, . . .

M. DESCHATELETS: Ce n'est pas une question cela.

M. CHEVRIER: Laissez-le. Laissez-le, je n'ai pas d'objection à répondre. Les témoins n'ont pas rendu témoignage à l'effet qu'il y a eu malhonnêteté ni irrégularités pendant le temps que j'ai été au ministère des Transports. Alors, c'est vous qui dites cela, non pas les témoins.

M. PIGEON: Je tiens à faire une remarque, ici. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. L'augmentation, qu'il y a, des revenus, à la suite du nouveau système de perception, est une preuve, à mon sens, concluante qu'il y a eu mauvaise administration; autrement dit, les revenus seraient les mêmes, ou à peu près les mêmes.

M. CHEVRIER: Les chiffres, monsieur Pigeon, ont été prouvés ou établis pour l'année 1957, et j'étais au ministère des Transports trois ans avant cela.

M. PIGEON: Mais, de 1945 à 1954, en tenant compte du volume de circulation et des revenus, et du volume de circulation aujourd'hui, avec le nouveau système et le revenu, il est clair qu'il y a eu une perte de revenus durant ce temps, toute proportion gardée.

M. CHEVRIER: Je ne suis pas prêt à admettre cela, parce que, de 1945 à 1954, ou plutôt de 1947 à 1954, je crois que les revenus au pont Jacques-Cartier ont augmenté sensiblement.

(Traduction)

M. DRYSDALE: Monsieur Chevrier, M. Roberts vous a-t-il jamais fait part des soupçons qu'il entretenait à l'égard des péagers du pont Jacques-Cartier?

M. CHEVRIER: Non.

M. DRYSDALE: M. Smith, qui était président, vous a-t-il jamais parlé . . .

Le PRÉSIDENT: Monsieur Drysdale, auriez-vous l'obligeance de parler plus haut.

M. DRYSDALE: Vous a-t-il jamais parlé du pont Jacques-Cartier et de la question des péages?

M. CHEVRIER: A ma connaissance, M. Smith ne m'a jamais parlé de péages par rapport au pont Jacques-Cartier. Toutefois, je me souviens d'avoir discuté la question de l'abandon des péages, car, à ce moment-là, certains députés de Montréal avaient proposé en Chambre d'abolir cette méthode. En plus d'une occasion, le président du Conseil d'alors et d'autres membres du Conseil m'ont parlé de cette question, vu qu'il m'incombait de discuter les propositions de ce genre dont la Chambre était saisie de temps en temps.

M. DRYSDALE: Lorsque vous étiez en fonction, a-t-on jamais modifié le règlement du Conseil des ports nationaux en ce qui concerne les péages?

M. CHEVRIER: Possible, mais je ne me rappelle aucune modification en particulier.

M. DRYSDALE: Si l'on avait voulu apporter une modification, à cette époque-là, on vous aurait saisi de la question et vous auriez discuté l'affaire des péages?

M. CHEVRIER: Pas nécessairement. J'aurais pu soumettre cette proposition au gouverneur en conseil pour qu'il l'approuve.

M. DRYSDALE: Vous n'auriez pas examiné la question du tout?

M. CHEVRIER: Pas nécessairement.

M. DRYSDALE: Est-ce que vous deviez approuver l'octroi des passes au sujet du pont Jacques-Cartier?

M. CHEVRIER: Non. J'étais au courant qu'on émettait des passes, mais cela se faisait sous la signature du président ou du vice-président du Conseil des ports nationaux; on ne les soumettait pas au ministre pour qu'il les approuve.

M. DRYSDALE: Quand on accorde une passe, cela veut-il dire que, de fait, le péage prend une autre forme?

M. CHEVRIER: La passe permet au porteur de traverser le pont sans payer, mais je n'étais pas au courant du nombre de passes qu'on accordait.

M. DRYSDALE: Avez-vous l'impression qu'on aurait dû vous en parler?

M. CHEVRIER: Je ne le crois pas.

M. DRYSDALE: Pour décider de la question?

M. CHEVRIER: Non, ce n'est pas mon avis.

M. DRYSDALE: Monsieur Chevrier, je voudrais appeler votre attention sur le paragraphe (1) de l'article 15, du chapitre 187, de la loi sur le Conseil des ports nationaux:

> Le Conseil peut prélever les taxes et droits fixés par règlements, et il peut, avec l'approbation du Ministre, transformer les taxes ou droits ainsi fixés en tarif d'abonnement aux termes et conditions et contre telles sommes d'argent qu'il juge à propos.

Avez-vous jamais approuvé une telle transformation de droits par l'octroi de passes?

M. CHEVRIER: Pas que je me souvienne.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Cet article ne vise nullement cette question.

M. DRYSDALE: Cela dépend de l'interprétation qu'on y donne.

M. CHEVRIER: Je devrais peut-être vous dire,— comme j'ai tenté de le dire à M. Pigeon il y a un instant,—que le Conseil des ports nationaux est un organisme de la Couronne.

M. DRYSDALE: Une agence de la Couronne.

M. CHEVRIER: Bien, si vous voulez vous servir de la définition contenue dans la loi sur l'administration, oui. C'est une agence de la Couronne ou une compagnie de la Couronne. Je pense qu'on peut dire l'un ou l'autre. Et conformément à leur statut, elles se trouvent dans une position entièrement différente des diverses divisions d'un ministère comme celui des Transports. Le but d'établir une société pour s'occuper des ports nationaux, y compris le pont Jacques-Cartier et le pont de Vancouver dont a parlé M. Roberts...

M. DRYSDALE: d'un ton suppliant.

M. CHEVRIER: ... c'est de donner à cette société la responsabilité de s'occuper de questions dont le ministre n'a pas le temps de s'occuper. Le ministère des Transports est très considérable et les questions dont vous parlez maintenant sont des questions de détail qui ne sauraient être portées à l'attention du ministre par le président et qui ne seraient pas portées à l'attention du Conseil par le ministre, à moins que quelque chose d'extraordinaire ne se soit produit. Et pendant tout le temps où j'ai été là, je n'ai rien vu d'extraordinaire. Je ne savais rien des occupations quotidiennes des péagers, sur le pont. Et, de façon générale, c'est pour cette raison que les seules choses que j'aie discutées avec le Conseil ne concernaient que la ligne de conduite.

M. DRYSDALE: Alors, monsieur Chevrier, pourriez-vous déclarer que jamais durant la période où vous avez été ministre des Transports, au moment de ces deux enquêtes du National-Canadien ou de n'importe qui, nulle irrégularité ne vous a été signalée.

M. CHEVRIER: Certainement pas. Nulle irrégularité ne m'a été signalée et je ne savais pas qu'il y en avait eu.

M. DRYSDALE: Avez-vous pensé que les irrégularités auraient dû vous être signalées?

M. CHEVRIER: Je ne le crois pas, parce que je pense que ce sont des questions de détail.

M. DRYSDALE: Ces questions de détail ne sont-elles pas de nature à modifier les revenus du pont?

M. CHEVRIER: Même si elles modifient les revenus du pont, c'est le Conseil des ports nationaux qui était responsable de ce revenu. En outre, le conseil des ports nationaux avait sous sa juridiction, au sein de la société constituée, de hauts fonctionnaires du Conseil du Trésor pour contrôler les revenus et l'auditeur général faisait une vérification additionnelle. Pendant tout le temps où j'ai été là, je ne me souviens pas que l'auditeur général ait fait mention que quelque chose n'allait pas sur le pont Jacques-Cartier.

M. DRYSDALE: En somme, vous dites qu'a nul moment, au cours de la période en question, vous n'avez eu quelque rapport de ce qui se passait au sujet de l'administration du pont? Vous ne croyiez pas que l'affaire était de votre ressort?

M. CHEVRIER: Parfaitement. Au point de vue du détail comme au point de vue général.

M. DRYSDALE: Comment procédiez-vous quand venait le moment du budget annuel?

M. CHEVRIER: Le président me l'envoyait ou encore le secrétaire. J'en prenais conaissance et en discutais avec les membres du Conseil ou avec le président, pour le soumettre ensuite au gouverneur en conseil.

M. DRYSDALE: Mais vous n'avez jamais eu aucun rapport détaillé sur l'administration?

M. CHEVRIER: Exactement.

M. DRYSDALE: Il serait peut-être bon, aux fins du compte rendu, d'insérer l'article 26 de la loi sur le Conseil des ports nationaux, où il est question du budget annuel. Voici ce que contient l'article:

> Le Conseil doit soumettre au Ministre un budget annuel révélant, pour chaque port relevant de lui ou pour chaque ouvrage ou bien à lui transféré pour administration, gestion et régie, le revenu estimatif, par sources, et les dépenses estimatives pour l'exploitation, la gestion et la régie, pour l'intérêt sur obligations, débentures et autres dettes en cours, pour dépenses en capital et pour le retrait de dettes arrivant à échéance, et indiquant aussi les sommes à ajouter au fonds de réserve et les dépenses qui doivent être acquittées à même ce fonds; ledit budget doit être soumis par le Ministre au gouverneur en conseil.

M. CHEVRIER: Où prenez-vous ce texte?

M. DRYSDALE: C'est l'article 26 de la loi sur le Conseil des ports nationaux.

M. CHEVRIER: Quelle loi?

M. DRYSDALE: La loi sur les ports nationaux.

M. CHEVRIER: Des statuts revisés?

M. DRYSDALE: Oui, chapitre 187.

M. CHEVRIER: Quelle année?

M. DRYSDALE: 1952.

M. CHEVRIER: Cet article a été abrogé en 1953-1954.

M. DRYSDALE: Qu'y a-t-on substitué?

M. CHEVRIER: J'ai la codification administrative. L'article 26 a été abrogé en 1953-1954, chapitre 60, article 12.

M. DRYSDALE: Mais cet article était encore dans la loi au moment où vous étiez en fonction, s'il a été modifié en 1953-1954.

M. CHEVRIER: Oui.

M. DRYSDALE: Pour que tout soit exact dans le compte rendu, voulez-vous y inclure l'article modifié? Je suis d'accord avec M. Chevrier que l'article 26 a été remplacé par l'article 12 de la loi sur le Conseil des ports nationaux, 1953-

1954. Mais vous convenez néanmoins que cette responsabilité existait au moment où vous étiez ministre des transports, du mois d'avril 1945 au 1er juillet 1954. Savez-vous pour quelle raison cet article a été supprimé?

M. CHEVRIER: Je l'ignore.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Vous posez la question et ensuite vous citez l'article. Il n'a aucun rapport avec l'article original.

M. DRYSDALE: J'accepte toutes les interruptions que vous désirez faire, monsieur Martin. J'essaie d'être tout à fait juste envers M. Chevrier. Je n'essaie pas de lui attribuer des déclarations qu'il n'a pas faites. Pourquoi l'interruption particulière?

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Vous citez un article de la loi et vous présumez que l'article de la loi confirme votre question originale. L'article de la loi s'explique de lui-même.

M. DRYSDALE: Si vous écoutiez, monsieur Chevrier, je pense que nous parlions de la responsabilité administrative du ministre des Transports; il y a dans la loi un article où il est question du budget annuel et de la responsabilité administrative du ministre. J'ai proposé que l'article 26 fût inclus dans le compte rendu, afin de rendre celui-ci complet. Je n'ai tiré nulle conclusion ni fait de propositions.

J'ai lu l'article 26 et M. Chevrier m'a rappelé que cet article avait été abrogé en 1953-1954. Alors, je lui ai fait remarquer qu'il avait été ministre des Transports au moment où cet article était en vigueur; tout ce que j'ai dit, c'est que le Comité aurait à prendre en considération toutes les conclusions à tirer de cet article en particulier. Je n'ai tiré nulle conclusion et, si j'en ai tiré, je vous serais reconnaissant de me l'indiquer.

Alors, aux fins du compte rendu, peut-être devrais-je donner lecture de l'article 32 de la loi:

> Aussitôt que possible, mais dans un délai de trois mois, après l'expiration de chaque année civile, le Conseil doit soumettre un rapport annuel au Ministre en la forme que ce dernier peut prescrire, et le Ministre doit présenter ledit rapport au Parlement.

Puis, l'article 33:

> Sous réserve des dispositions de la présente loi, le Conseil est assujéti aux dispositions de la Loi sur l'administration financière.

Alors la loi sur l'administration financière. Malheureusement, je cite d'après Beauchesne, et je pense que le texte est de 1951 dans les statuts du Canada, chapitre 12. Me référant à l'article 76 de cette loi,—ici encore pour les fins du compte rendu,—il est question des compagnies de la couronne et l'article 76 (1) dit:

> Dans la présente Partie, l'expression "corporation de mandataire" signifie une corporation nommée à l'annexe "C".

Et, l'annexe "C" de la loi sur l'administration financière mentionne le Conseil des ports nationaux comme une "corporation de mandataire".

Monsieur le président, je désire faire insérer un autre article. Il s'agit de l'article 80 (1) de la loi sur l'administration financière, soit:

> Chaque corporation de mandataire doit soumettre tous les ans, au ministre compétent, un budget d'exploitation pour l'année financière suivante de la corporation en vue de l'approbation du ministre compétent et du ministre des Finances.

Je présume que cet article (à moins qu'il n'ait aussi été modifié) remplace l'article 26 qui a été enlevé de la loi.

Puis, le paragraphe 2:

> Le ministre compétent doit tous les ans, à l'égard de chaque corporation, soumettre au Parlement le budget d'établissement pour son année financière, approuvé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre compétent et du ministre des Finances.

Et le paragraphe 3:

> Le conseil du Trésor peut, sur la recommandation conjointe du ministre des Finances et du ministre compétent, prescrire par règlement la forme en laquelle les budgets requis par le présent article doivent être préparés.

Vous avez déclaré, alors, que vous n'avez jamais accordé au budget d'exploitation un examen minutieusement détaillé quant aux antécédents et à la source des revenus, ni même à l'argent qui aurait pu être détourné de la bonne voie?

M. CHEVRIER: Qu'est-ce que vous avez dit?

M. DRYSDALE: Je vous ai demandé si vous aviez minutieusement examiné les choses pour vous rendre compte de la possibilité que de l'argent ait été détourné de la bonne voie?

M. CHEVRIER: Je pense que j'ai déjà répondu à tout ce que vous avez inclus dans votre question. Vous posez la question d'une manière différente de la question originale. Vous avez demandé tout à l'heure s'il y avait eu quelque chose qui n'était pas régulier. Ce n'était pas la question que vous avez posée en premier lieu. Par l'autre question vous demandiez quelle attention j'avais apportée au budget d'exploitation.

J'ai donné au budget du Conseil des ports nationaux la même attention que j'ai accordée aux budgets de divers autres organismes relevant du ministre des transport. Ces budgets étaient examinés d'abord et avant tout par le ministre des Finances. Ils faisaient ensuite l'objet d'une étude minutieuse de la part de la compagnie de la Couronne qui les avait examinés, dans le cas qui nous occupe, c'était le Conseil des ports nationaux. C'est alors qu'on me les soumettait afin que je les dépose à la Chambre des communes. Je les examinais de la même façon que je regardais les budgets d'exploitation du National-Canadien, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* et de l'autre compagnie de la Couronne, la Société canadienne de télécommunications transmarines.

J'ai à la main en ce moment le rapport annuel du Conseil des ports nationaux de 1958. On y voit le bilan au 31 décembre 1958 et le rapport annuel du pont Jacques-Cartier, pour 1958. J'y ai jeté un coup d'œil et en ai discuté avec les membres du Conseil afin d'être renseigné et de pouvoir traiter de ces questions lorsqu'elles viendraient sur le tapis à la Chambre des communes. A part cela, je n'ai pas fait d'examen détaillé, parce que plusieurs vérifications avaient déjà été faites. Il y avait eu la vérification du conseil du Trésor et celle de l'auditeur général.

M. DRYSDALE: Je ne faisais pas de critique, monsieur Chevrier. Je ne voulais que m'assurer jusqu'où allait votre intérêt dans les circonstances.

Pendant que vous étiez ministre, êtes-vous allé à Montréal bien souvent?

M. CHEVRIER: Oui, fréquemment.

M. DRYSDALE: Avez-vous eu vent de toutes ces blagues dont a parlé M. Beaudet?

M. CHEVRIER: Non, jamais.

M. DRYSDALE: Avez-vous, vous-même, déjà passé sur le pont Jacques-Cartier?

M. CHEVRIER: Oui, fréquemment. Et j'allais vous demander si vous aviez passé sur le pont Jacques-Cartier, aux heures de grande affluence. Je parle de quatre heures de l'après-midi, entre quatre et cinq heures de l'après-midi et à neuf heures du matin.

M. DRYSDALE: Comme je vis dans la belle province de la Colombie-Britannique, je n'en ai pas eu l'occasion souvent. Toutefois, il y a quelques années, j'ai passé sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

M. CHEVRIER: Je pense qu'il serait à conseiller aux membres du Comité de passer sur le pont aux heures de grande affluence. Ils verraient que c'est pénible, non seulement pour les automobilistes, mais aussi pour les péagers, car, comme la preuve l'a démontré, il y a un grand nombre de voitures, parfois jusqu'à 3,000 par heure, aux heures de grande affluence. Les autos font la queue à plusieurs milles avant d'arriver aux appareils automatiques.

La réponse à votre question est donc oui, j'ai passé sur le pont quand j'étais ministre des Transports, pas aussi fréquemment que lorsque je suis devenu président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, alors que je devais y aller bien souvent.

M. DRYSDALE: M. Roberts ne vous a jamais fait part de ses soupçons concernant la possibilité qu'il y eût de l'argent détourné de la bonne voie?

M. CHEVRIER: M. Roberts ne m'a jamais fait part de ses soupçons à cet égard, pas plus qu'aucun des autres membres du Conseil des ports nationaux.

M. DRYSDALE: Vous avez lu le témoignage de M. Roberts?

M. CHEVRIER: Oui.

M. DRYSDALE: Qui a été rendu devant le Comité?

M. CHEVRIER: Oui.

M. DRYSDALE: Avez-vous eu l'impression qu'il soupçonnait peut-être que tout l'argent n'allait pas au Pont Jacques-Cartier?

M. CHEVRIER: Non. Le témoignage de M. Roberts m'a laissé une impression contraire. Son témoignage m'a paru celui d'un homme d'une très grande expérience, parce qu'il avait occupé ce poste depuis le début et qu'on ne pouvait certainement pas accuser de partialité, car il avait été nommé haut fonctionnaire au ministère des Finances, sous le régime de M. Bennett. Je pense qu'il a fait des déclarations à plusieurs reprises. Par exemple, au début de la séance de l'après-midi du 10 mai, il a dit:

> ... des rapports qui nous ont été présentés, nous avons eu l'impression générale (c'est l'impression que j'ai eue, quant à moi) que rien de grave ne nous était signalé, à part les manquements attribuables à la faiblesse humaine, à la négligence ou à la fébrilité dans l'accomplissement du travail.

M. DRYSDALE: Je me demande si je pourrais faire entrer dans le compte rendu une ou deux de ses déclarations?

A la page précédant celle où vous avez puisé un extrait, il a dit:

> Cependant, nous avons accepté la recommandation du directeur du port et nous avons conclu que la meilleure façon de prévenir tout relâchement de la part des employés consistait à enquêter sans cesse sur l'administration du pont et à assurer, dans la mesure du possible, une bonne perception. Pour cela, il fallait appliquer le règlement.

M. CHEVRIER: Voulez-vous lire les trois alinéas qui suivent. Je crois qu'ils sont également fort significatifs.

M. DRYSDALE: Peut-être que si vous vouliez les insérer vous-même, vous le pourriez.

M. CHEVRIER: Je le voudrais bien.

M. DRYSDALE: J'allais faire un choix. Après cela, peut-être pourriez-vous modifier ou expliquer, à votre gré. Quoi qu'il en soit, j'aimerais faire mon propre choix et obtenir votre avis.

> ...j'ai insisté sur l'importance d'assurer la discipline et d'éviter tout relâchement, parce que, dans le maniement de deniers, des faiblesses peuvent se produire si l'administration n'est pas suffisamment sévère.

Ensuite, j'ai essayé d'établir d'après les enquêtes qui avaient été faites,—M. Murphy avait recommandé la tenue d'une enquête par le National-Canadien et d'autres enquêtes,—d'après les renseignements de M. Roberts, j'ai essayé d'établir ce qui avait été fait à propos de ces enquêtes ou pourquoi elles n'avaient pas eu de suite.

M. DESCHATELETS: En quelles années ces enquêtes ont-elles eu lieu?

M. DRYSDALE: En 1952, de 1947 à 1952, du temps de M. Roberts. Et vous vous souviendrez que c'est lui qui a été le plus longtemps au Conseil.

Plus loin...

M. CHEVRIER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Drysdale.

M. DRYSDALE: Nous étions sur le sujet des irrégularités, et j'ai déclaré, alors:

> M. DRYSDALE: Vous n'avez fait aucune tentative, et vous avez dit que vous saviez qu'il existait des détournements de fonds.
>
> M. ROBERTS: Je ne savais pas qu'il y avait des détournements de fonds.
>
> M. DRYSDALE: J'ai cru que vous disiez cela.
>
> M. ROBERTS: Je m'en suis bien gardé.
>
> M. DRYSDALE: Vous ne croyez pas qu'il y a eu des détournements de fonds?
>
> M. ROBERTS: Je ne pense à rien.
>
> M. DRYSDALE: Je vous demande votre opinion.
>
> M. ROBERTS: Je ne donne aucune opinion.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Continuez la lecture.

> M. DRYSDALE: Je crois que votre tâche est d'essayer d'aider le Comité.
>
> M. ROBERTS: J'aiderai le Comité en lui fournissant tous les renseignements dont je dispose; mais je n'ai pas ce genre de renseignement.

Et M. Roberts déclare encore:-

> Je crois que, dans les circonstances alors existantes et étant donné ce qui se passe d'ordinaire partout où de l'argent est manipulé,

C'est ici que s'insère la citation de M. Chevrier:

> Je puis défier qui que ce soit de prouver qu'il y avait eu relâchement dans l'administration du port et que les autorités ne se rendaient pas compte des possibilités qui existaient. Pendant que j'ai été en fonction, j'ai lu un article relatif à la perception des péages sur les ponts des États-Unis; le titre était: "Part égale pour la compagnie et pour moi". Tout le monde sait que la perception des péages sur les ponts est chose difficile.

Plus loin, voici ce que dit M. Roberts:

> J'ai fait tout ce que j'ai pu pour maintenir la discipline, continuer les vérifications et congédier les péagers qui enfreignaient le règlement, même si je ne faisais que soupçonner un relâchement de leur part, non un détournement de fonds.

Je serais porté à croire, monsieur Chevrier, que dans l'ensemble l'effet de tout cela, c'est que M. Roberts se doutait que l'argent était détourné de la bonne voie. Ne vous a-t-il jamais fait part de ses soupçons ou de ses impressions?

M. CHEVRIER: J'ai déjà répondu non à cette question et je le répète.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Monsieur Drysdale n'a pas cité tout le témoignage.

M. DRYSDALE: Si vous voulez le mettre dans le compte rendu, vous le pouvez. Je n'ai pas eu la chance de compléter celui qu'a cité M. Chevrier. Voilà pourquoi j'y suis revenu.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Voulez-vous insérer cette première phrase?

M. DRYSDALE: Vous pouvez le faire si vous le voulez.

Étiez-vous au courant des enquêtes faites par le National-Canadien?

M. CHEVRIER: Je ne l'étais pas. Je vous l'ai déjà dit. C'est la deuxième fois que vous demandez cela. J'ai dit que je n'étais nullement au courant de toute enquête faite par le National-Canadien, pendant tout le temps où j'ai été en fonction.

M. DRYSDALE: On ne vous a fait aucun rapport, tout le temps qu'a duré votre administration?

M. CHEVRIER: Non.

M. DRYSDALE: En revenant en arrière, pensez-vous qu'un rapport de ce genre aurait dû vous être fait?

M. CHEVRIER: Je pense que c'était une question relevant de la direction interne du Conseil des ports nationaux. Dans le cours ordinaire de son administration, je ne crois pas que ce soit là une question qu'il serait normal de discuter avec le ministre.

M. FISHER: On a donné suite à la première partie de ma proposition.

Le PRÉSIDENT: C'est vous qui avez proposé de convoquer MM. Chevrier et Marler.

M. FISHER: M. Chevrier a proposé qu'on le convoquât.

M. CHEVRIER: Non, c'est vous qui l'avez proposé. J'ai dit que j'étais à la disposition du Comité. Puis, un jour, quelqu'un a soulevé la question. Je me suis avancé et j'ai dit: "Je suis prêt à répondre à la question dès maintenant."

M. FISHER: Le ministère des Transports est l'un des plus considérables en ce qui concerne les occasions d'emplois, n'est-ce pas?

M. CHEVRIER: Je suis tout à fait de votre avis.

M. FISHER: Et quand vous étiez ministre, vous étiez au courant que des députés de votre parti et d'autres partis seraient désireux d'obtenir pour des gens si possible certains emplois dans votre ministère, n'est-ce pas?

M. CHEVRIER: Oui.

M. FISHER: Pouvez-vous exposer en résumé votre attitude à ce propos ainsi que votre façon de procéder?

M. CHEVRIER: Oui, je le puis.

M. FISHER: Voulez-vous le faire?

M. CHEVRIER: Avec plaisir. De temps à autre, des députés faisaient des recommandations pour la nomination de péagers, tout comme ils en faisaient pour des nominations à d'autres postes au ministère qui est considérable. En ce qui concernait le Conseil des ports nationaux, ces recommandations étaient envoyées à mon personnel qui, à son tour, les remettait au Conseil des ports nationaux. Il ne m'est jamais arrivé de donner ordre au Conseil des ports nationaux d'employer qui que ce fût comme péager. Et je n'ai jamais donner d'instruction au Conseil des ports nationaux de renvoyer un péager. Lorsque des recommandations étaient faites par des députés et transmises par mon personnel au Conseil des ports nationaux,—je crois que c'était au secrétariat du Conseil des ports nationaux,—j'ai l'impression qu'elles étaient envoyées à Montréal, d'où un rapport était expédié établissant s'il y avait des vacances et s'il y avait possibilité de faire subir un examen aux personnes en question. Alors le tout était envoyé au député.

Comme il convient de le rappeler au Comité, mes souvenirs ne sont pas très nets sur ces questions, car dans certains cas, il faut remonter jusqu'à 15 années en arrière. Pour autant que je puisse me rappeler, la grande majorité des recommandations qui ont été faites par des députés et transmises par mon personnel au Conseil des ports nationaux n'ont pas été acceptées.

M. FISHER: Faisiez-vous une distinction entre les recommandations qui venaient des adeptes de votre parti politique et celles qui vous venaient d'autres partis?

M. CHEVRIER: Je transmettais chaque recommandation que je recevais, sans considération de leur origine, au Conseil des ports nationaux.

M. FISHER: Étiez-vous au courant, comme le révèle la correspondance versée au dossier, que certains députés,—je puis vous citer en exemple un M. Deschâtelets, M. Healy, M. Vincent et M. Fortier,—lorsqu'ils cherchaient à obtenir un emploi pour quelqu'un, s'adressaient directement au Conseil et non à votre ministère?

M. CHEVRIER: Non.

M. FISHER: Vous l'êtes maintenant?

M. CHEVRIER: Je n'étais pas au courant.

M. FISHER: Vous ne dites pas cela d'après la correspondance?

M. CHEVRIER: Je n'ai pas lu la correspondance. Je ne faisais pas partie du sous-comité qui lisait les lettres.

M. FISHER: Elles ont été déposées. Je ne parle pas de cette correspondance-là, car je n'en ai pas le droit, je pense. Je parle de la correspondance qui a été versée au dossier ici et que les membres du Comité n'ont jamais marquée comme étant personnelle ou confidentielle. Vous nous avez donné une idée des demandes faites par les députés et qui ont été envoyées au Conseil des ports nationaux, en passant par votre ministère et vous dites qu'elles n'ont pas eu beaucoup d'effet.

M. CHEVRIER: Vous avez raison.

M. FISHER: Je prétends que la correspondance indique que plusieurs députés se sont adressés directement au Conseil des ports nationaux et au directeur du port.

M. CHEVRIER: Cela se peut, mais je ne suis pas au courant.

M. CHEVRIER: Vous n'êtes pas au courant de cela?

M. CHEVRIER: Non. Au sujet de ces recommandations, je dis encore que celles qui ont été faites par des députés,—d'après ce que je me rappelle et évidemment, il faudrait que ce soit confirmé,—n'ont pas été acceptées pour la plupart.

M. FISHER: Cela est tout à fait manifeste, mais ce n'est pas là le point qui m'intéresse. Pourriez-vous aller plus loin et nous expliquer,—je crois que la chose intéresse tout le monde ici,—comment vous, à titre de ministre de la Couronne et à la fois membre en vue du parti libéral, vous procédez à l'endroit de ces recommandations pour des emplois, afin de plaire à vos partisans et que ceux-ci continuent à vous appuyer. Je parle ici de vos partisans à la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que ce soit une question à laquelle il doive répondre.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: C'est une façon inconvenante de questionner.

M. FISHER: Pourquoi?

M. MARTIN *(Essex-Est)*: C'est tellement évident.

M. FISHER: Mais oui, c'est évident. Je n'essaie pas de cacher quoi que ce soit. Je voudrais aller au fond de la question qui préoccupe les gens. J'en ai assez des sous-entendus de cette enquête. J'ai cru qu'en posant cette question, je pourrais donner à M. Chevrier l'occasion de s'exprimer d'une façon officielle.

M. CHEVRIER: Je vous ai dit que j'ai l'impression que la grande majorité de ces recommandations n'ont pas été acceptées. Vous m'avez demandé ensuite comment il était possible de plaire à tous les députés. Je pense que c'est là une affaire qui ne relève pas de notre Comité et qu'il ne lui appartient pas de déterminer. Cependant, je ne veux pas tirer de l'arrière au sujet de cette question, puisque vous croyez que vous devez avoir une réponse.

Voici la réponse que je veux donner. Plusieurs députés ont fait des démarches; mais, comme vous le dites, le ministère des Transports est un grand ministère et le ministre qui en était responsable avait mille autres choses à faire. Cette question en particulier en était une dont devaient plus particulière-

ment s'occuper son personnel, son secrétaire, son adjoint exécutif et autres membres de son personnel, car il est certain que le ministre des Transports, avec la responsabilité qu'il a, ne saurait faire sa besogne à la Chambre des communes et s'occuper des soi-disant questions de patronage. S'il s'occupe des questions de patronage, il n'ira pas loin. Son premier devoir est envers la Chambre des communes. Il doit être documenté sur les questions qui surgissent chaque jour ainsi que sur les prévisions de dépenses. Pour ma part (j'ignore ce qu'ont fait les autres ministres), j'ai mis non seulement des semaines mais des mois à me documenter de façon à pouvoir répondre aux questions posées sur les prévisions de dépenses. Puis il y a la législation qui s'est présentée, qui était fort importante et qui a pris beaucoup de temps. L'accumulation de toutes ces lourdes responsabilités me laissait très peu de temps pour m'occuper des recommandations des députés.

M. FISHER: En réponse à des questions, vous avez dit qu'en ce qui concernait l'administration du pont Jacques-Cartier, pour à peu près les mêmes raisons, vous avez dû considérer cette affaire comme une question de détail dont les hauts fonctionnaires avaient la responsabilité?

M. CHEVRIER: Oui.

M. FISHER: Voulez-vous insinuer que vous avez eu exactement la même attitude envers ce que vous appelez le patronage?

M. CHEVRIER: Non, pas du tout. D'après la loi, le Conseil des ports nationaux avait la responsabilité d'engager ses propres fonctionnaires et ses commis, y compris les péagers, et le ministre n'était certainement pas consulté à ce propos.

M. FISHER: Vous n'avez jamais nommé, d'une façon officielle ou non, à Montréal, quelqu'un qui n'était ni un membre du Conseil ni un député pour s'occuper de contrats pour des emplois, ou quoi que ce soit dans ce sens?

M. CHEVRIER: Certainement pas. Je suis étonné que vous posiez cette question.

M. FISHER: J'ai vu de la correspondance indiquant qu'on avait essayé d'agir ainsi. Je ne veux pas laisser planer le soupçon que M. Chevrier ait essayé de faire la même chose.

M. CHEVRIER: On a certainement pas fait cette tentative de mon temps. Je n'y ai pas participé non plus et je n'ai chargé personne de s'occuper de mes intérêts à Montréal. Je ne m'occupais de la nomination des péagers au Conseil des ports nationaux.

M. FISHER: Du point de vue politique, au sens du parti, le seul intérêt qu'il pourrait y avoir serait simplement accidentel et quelque chose dont un ministre n'a pas le temps de s'occuper.

M. CHEVRIER: Non seulement accidentel; c'est une chose qui ne s'est pas faite, absolument pas.

M. FISHER: De cette façon, s'il y avait eu des répercussions sur la caisse du parti, vous préféreriez n'en rien savoir.

M. CHEVRIER: Je suis estomaqué que vous posiez cette question, car il n'y a pas eu le moindre témoignage à ce propos devant le Comité. Je déclare ici même que j'ignore tout de cela. Je suis étonné que vous posiez une question de ce genre à un ancien ministre.

M. FISHER: Peut-être vous rappelez-vous que certains naïfs, lors des dernières élections, sont venus poser cette question. Je suis content de votre réponse catégorique. Peut-être pourrais-je résumer ainsi: vous ne saviez absolument rien des occasions d'emploi au pont Jacques-Cartier?

M. CHEVRIER: Non seulement je n'en savais rien, mais je serais l'homme le plus étonné du monde si quelque chose de semblable s'était produit pendant le temps où j'étais là et après.

M. FISHER: Peut-être pourriez-vous nous dire ceci d'après votre expérience: Vous n'avez pas eu l'impression qu'il existait un intérêt démesuré à l'égard des chances d'emplois au pont Jacques-Cartier?

M. CHEVRIER: Pas plus au pont Jacques-Cartier qu'en d'autres endroits du ministère. Je pourrais signaler au Comité certains services du ministère où existait une grande activité, spécialement lorsqu'il a été question de nommer des gens pour vendre des permis de radio pendant quelque temps. A un certain moment, au ministère, des gens voulaient être nommés pour vendre des permis de radio. Pourquoi voulaient-ils vendre des permis de radio, je l'ignore. Mais l'on manifestait bien plus d'intérêt pour cela que pour le poste de péager.

M. FISHER: On nous a révélé la correspondance qui se trouvait dans les dossiers du directeur du port, à Montréal, et qui se rapporte aux hauts fonctionnaires publics. Vous avez indiqué qu'il y avait une autre façon d'accéder à ces emplois et que c'était par l'entremise de votre bureau. Pouvez-vous nous dire où peuvent se trouver ces dossiers?

M. CHEVRIER: Les dossiers ministériels que j'avais, en 1954, quand j'ai quitté le ministère, ont été détruits?

M. FISHER: Ils ont été détruits?

M. CHEVRIER: Oui.

M. FISHER: Autrement dit, nous ne pourrions trouver ces lettres maintenant.

M. CHEVRIER: Non, vous ne pourriez les retrouver, à cette heure. Il s'agissait de lettres qui m'étaient adressées à titre de ministre par des députés, à propos d'emplois.

M. FISHER: Voici une question qu'il me déplaît de poser, mais pourriez-vous nous donner une idée de la comparaison à établir entre le volume de ces dossiers et celui des autres dossiers?

M. CHEVRIER: Je ne crois pas qu'il y aurait une grande différence entre les deux, car je crois que les deux se ressemblent. Dans l'ensemble, je pense que les lettres venaient d'abord au bureau du ministre, d'où elles étaient envoyées au Conseil des ports nationaux et, de là, au bureau du directeur du port, à Montréal. Je pense que les recommandations ou les lettres étaient les mêmes que celles qui ont été soumises comme preuves par les divers directeurs de port.

M. FISHER: Je veux maintenant passer à autre chose. J'ignore si ces questions ont été posées. Si elles l'ont été, avertissez-moi, monsieur le président. M. Roberts a parlé des raisons pour lesquelles l'installation des appareils automatiques de péage a été retardée. Il nous a donné pour réponse, en effet, qu'il s'agissait de quelque chose de plus élevé que le niveau où il se trouvait. On nous a indiqué que ce retard se rattachait à l'établissement du tarif et peut-être aux difficultés éprouvées dans l'établissement du tarif, par rapport à la province de Québec. Je sais que l'incident particulier sur lequel nous interrogions M. Roberts se rapportait à une période où M. Marler était ministre des Transports et non pas vous-même. Néanmoins, nous aimerions beaucoup connaître votre opinion sur cette difficulté d'administration et savoir si vous avez eu quelques rapports avec les autorités provinciales.

M. CHEVRIER: Oui, j'en ai eu.

M. FISHER: En prévision de cela?

M. CHEVRIER: Non, car il n'en a pas été question de mon temps, mais je pouvais voir pourquoi il y aurait des retards. D'abord il y avait le retard qui devait être réglé avec la province de Québec. Puis, il y a l'autre retard que le Comité semble avoir oublié et qui était causé par l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent. Les approches des ponts Jacques-Cartier et Victoria ont été désorganisées, sur la rive sud, pendant une période allant d'un à trois ans. Au pont Jacques-Cartier et, dans une certaine mesure au pont Victoria, il n'était pas possible d'installer les appareils automatiques de perception des péages, avant que les approches aient été complétées. Dans le cas du pont Jacques-Cartier, il fallait lever le pont de quelque 70 ou 80 pieds. Il a fallu un an pour faire le travail. En ce qui concerne les approches du côté sud, il a fallu enlever de la vase du fleuve, la placer sur la rive et construire les approches pour plusieurs voies avant de pouvoir installer les nouveaux appareils de péage. Je pense que c'est la raison principale du retard à installer les appareils en question.

M. FISHER: Pouvez-vous préciser davantage les relations que vous avez eues avec les autorités provinciales, à titre de ministre des Transports, en ce qui concerne le pont Jacques-Cartier?

M. CHEVRIER: J'ai eu bien des rapports avec le gouvernement provincial quand j'étais à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, mais bien peu à titre de ministre des Transports. Si vous voulez que je vous mette au courant de ces rapports, je vais le faire.

M. FISHER: Oui.

M. CHEVRIER: J'ai rencontré le premier ministre de la province de Québec à deux occasions, à la demande du gouvernement fédéral.

M. FISHER: Quelles étaient ces occasions?

M. CHEVRIER: C'était à la suite du prononcé du jugement du Conseil des ports nationaux contre la ville de Montréal pour un montant de près d'un million de dollars, parce qu'elle n'avait pas respecté l'entente tripartite. J'ai rencontré le premier ministre du Québec pour apprendre de lui pourquoi la province de Québec ne voulait pas payer cette dette, vu le jugement prononcé contre la ville de Montréal. Le premier ministre du Québec m'a répondu que la ville de Montréal n'avait pas bien défendu sa cause et que, si elle l'avait fait, elle aurait remporté gain de cause selon lui et, dans ce cas, la province de Québec n'avait nullement l'intention de verser ce montant parce qu'elle n'y était pas légalement tenue. J'en ai fait rapport au cabinet.

M. FISHER: Qu'est-ce que le cabinet a décidé par la suite? On semble avoir oublié cette attitude du Québec. Est-ce à cause de la difficulté qu'éprouve un organisme de la Couronne à en poursuivre un autre?

M. CHEVRIER: Je ne sais pas si je peux, à cause de mon serment comme membre du cabinet, parler d'une décision de cette nature. Je crois cependant que je peux m'en tirer en vous disant ceci: à la suite de mon rapport au cabinet, je me suis rendu de nouveau auprès du premier ministre pour lui demander s'il nous accorderait l'autorisation d'intenter un procès. C'est à ce moment qu'il m'a annoncé qu'il enverrait un chèque en paiement du montant dû au gouvernement fédéral.

M. FISHER: Au nom de la province?

M. CHEVRIER: Oui; mais, pendant que j'étais ministre, le chèque n'est jamais parvenu.

M. FISHER: Ce chèque serait d'environ un million?

M. CHEVRIER: C'est bien ça.

M. FISHER: C'est un bon montant.

M. CHEVRIER: Oui.

M. FISHER: Pendant que vous étiez ministre, a-t-on insisté auprès du premier ministre de la province pour obtenir cette somme?

M. CHEVRIER: Je dois avouer que c'était au moment où je suis parti. Par la suite, j'ai appris certaines choses, mais cela serait des ouï-dire, et je préfère ne pas les répéter.

M. FISHER: Avez-vous l'impression que, pendant que vous étiez ministre des Transports, vous avez pris toutes les mesures possibles en vue de recouvrer cet argent qui légalement,—et le tribunal semble l'avoir confirmé en ce qui a trait à la ville,—aurait dû vous revenir?

M. CHEVRIER: Je ne pourrais pas dire que j'ai pris toutes les mesures possibles, parce que avoir pris toutes ces mesures signifierait que j'aurais dû m'en occuper plus que je ne l'ai fait. J'ai dit que j'avais vu le premier ministre deux fois et je vous ai dit le résultat de mes entretiens avec lui. Je dois dire, en toute justice envers le premier ministre du Québec, qu'il se peut bien que le premier ministre prévoyait, à cause de l'aménagement de la voie maritime du St-Laurent, une expropriation de terrains riverains, et aussi le fait que le gouvernement fédéral pourrait bien devoir à la province de Québec certains montants d'argent; il pouvait bien avoir pensé que ce serait préférable de ne pas payer le montant dans l'espoir qu'il pourrait être compensé par une dette que le gouvernement fédéral contracterait envers la province de Québec. Je ne sais pas, mais c'est possible.

M. FISHER: Pendant que vous étiez ministre des Transports, il y a eu à la Chambre des communes de nombreux débats sur des résolutions présentées par des députés de Montréal, des résolutions émanant de députés. Plus tard, vous avez vous-même présenté une résolution semblable quand vous êtes devenu membre de l'opposition?

M. CHEVRIER: Non, je diffère complètement d'opinion avec vous. La résolution que j'ai présentée était tout à fait différente. Ma résolution ne réclamait pas l'abolition du péage. Je crois que c'est là un problème auquel le Comité ferait bien d'accorder son attention. Ma résolution demandait l'établissement d'une société de la Couronne qui serait responsable de la perception du péage sur les trois ponts, le pont Jacques-Cartier, le pont Champlain actuellement en construction et le pont Victoria, s'il était possible d'en venir à une entente avec le National-Canadien au sujet de la location des voies et des installations routières au pont Victoria, et je suggérais que cette société de la Couronne s'occupât également de la perception des péages. La différence entre les résolutions des députés de Montréal et la mienne était que les premières tendaient à abolir le péage et que l'autre visait à l'établissement d'une société de la Couronne.

M. FISHER: Dans les débats, vous avez donné en résumé la réponse du gouvernement.

M. CHEVRIER: C'est bien ça.

M. FISHER: Pouvez-vous rappeler quelle a été la substance de votre réponse en ce qui avait trait au pont Jacques-Cartier?

M. CHEVRIER: Je le peux, mais je ne voudrais pas être lié par ce que je vais dire, car les débats vous révéleront peut-être quelque chose d'un peu différent.

M. FISHER: J'ai lu le compte rendu des débats et je suis prêt à donner mon opinion.

M. CHEVRIER: Cela remonte à quelque 15 ans et un peu moins également. Je me rappelle que c'était à cause de l'entente tripartite, en vertu de laquelle la ville de Montréal et la province de Québec étaient tenues d'effectuer certains paiements et qu'il était impossible d'envisager l'abolition du péage à moins que les deux autres parties ne participent à la discussion. Des consultations avec les deux autres parties, certainement l'une d'entre elles, ont indiqué qu'il était douteux d'obtenir cet assentiment.

M. FISHER: De quelle partie s'agit-il? Est-ce la province de Québec?

M. CHEVRIER: C'est à la ville de Montréal que je pense.

M. FISHER: Vous ne voulez pas dire que la ville de Montréal ne tenait pas à l'abolition du péage?

M. CHEVRIER: Ce n'est pas ça du tout. Avant que le gouvernement fédéral abandonne ses immobilisations, qui étaient très considérables, ses créances en intérêts et les arriérés d'intérêts, avant d'abandonner tout cela, il fallait conclure une entente avec la province et j'ai déclaré, à la demande du gouvernement, que si l'une des parties intéressées désirait acheter le pont, nous étions disposés à le vendre.

M. FISHER: Nous étions dans une situation où une des parties devait être forcée par la loi ou par des moyens légaux à fournir l'argent, et la dette de l'autre n'est pas encore payée. Du moins, je l'interpréterais de cette façon et peut-être M. Hees pourrait-il nous donner son opinion plus tard. Et cependant nous faisons face à une pression très forte de la part de la ville en vue de l'abolition du péage et de l'ouverture des ponts. Le gouvernement a récemment établi une tradition dans la province de Québec: il est contre les ponts à péage.

Je crois que nous devrions vous demander d'expliquer pourquoi on n'a pas fait davantage, sous votre régime, pour atteindre ces fins: soit obtenir des ponts sans péage, soit s'assurer du versement des sommes dues en vertu de l'entente. Il me semble que c'est là une alternative logique. Pouvez-vous nous donner votre opinion à ce sujet?

M. CHEVRIER: Je crois que c'est une double question. Je répondrai à la première partie en disant que la province de Québec n'a aboli les péages sur ses ponts qu'assez récemment, — alors que j'étais ministre, il y a peut-être quelques années maintenant, — mais, de fait, tous les ponts à péage, sauf peut-être une exception...

M. FISHER: Je songe à une petite exception.

M. CHEVRIER: Oui, sauf une petite exception, dans la province de Québec, il n'y a plus de ponts à péage. Mais alors que j'étais ministre des Transports,—je crois que c'était en ce temps-là ou peu de temps avant,—on a aboli le péage sur les ponts dans la province de Québec.

Je passe maintenant à la seconde partie de votre question, où vous demandez pourquoi nous ne nous sommes pas assurés que l'argent était versé? Il n'y a pas de preuve que l'argent n'allait pas être versé. Au contraire, quand j'étais là, il était évident que les recettes augmenteraient.

M. FISHER: Ne répondez pas à une question que je n'ai pas posée. Je me préoccupe de l'argent qui ne venait pas de la province ni de la ville. Si les problèmes administratifs nous intéressent, pourquoi n'avoir pas déployé un effort plus considérable pour obtenir l'argent? Vous vous êtes attaqué à la ville de Montréal, mais vous n'avez rien fait au sujet de la province de façon suivie, si ce n'est vos deux entrevues.

M. CHEVRIER: Je suis désolé d'avoir mal saisi votre question et je vois maintenant qu'il s'agissait du montant d'argent dû par la ville et la province. Mais je désire vous signaler que la ville et la province ne devaient d'argent que dans le cas où le déficit dépassait $450.000. Peu après mon accession comme ministre, le déficit a été effacé par les revenus nets du pont.

M. FISHER: Alors nous avons une dette de plus d'un million, d'environ $1 million, au compte de la province de Québec.

M. CHEVRIER: C'est bien ça.

M. FISHER: Ce n'est pas un montant à dédaigner, n'est-ce pas?

M. CHEVRIER: Ce n'est pas un montant à dédaigner, je suis d'accord. Si ce montant était payé par la province de Québec, cela représenterait une réduction importante de la dette d'établissement du pont.

Pourquoi je n'ai rien fait à ce sujet? . . .

M. FISHER: Je n'ai pas insinué que vous n'aviez rien fait à ce sujet, mais je voulais savoir pourquoi les mesures que vous avez prises n'ont pas donné de meilleurs résultats?

M. CHEVRIER: A le demande du gouvernement, j'ai rencontré le premier ministre de la province de Québec deux fois. Ma première visite n'a pas été fructueuse.

M. FISHER: Pourriez-vous nous expliquer cela. De quelle façon n'a-t-elle pas été fructueuse?

M. CHEVRIER: Parce que le premier ministre, lors de ma première visite, a soutenu que, juridiquement parlant, la province n'était pas liée. Je répète, comme je l'ai dit plus tôt, qu'il avait l'impression que la ville de Montréal n'avait pas bien défendu sa cause; et il avait l'impression que la province de Québec,—c'est une autre raison qui me revient à l'esprit maintenant,—avait une autre raison juridique de ne pas acquitter cette dette. C'est ce que j'ai signalé. Après mon rapport au cabinet, je l'ai vu de nouveau et il m'a alors déclaré qu'il enverrait un chèque.

M. FISHER: Au Québec, si je comprends bien, on a un très grand respect pour les documents et les interprétations juridiques. Quand vous êtes retourné voir le premier ministre, la décision du tribunal en faveur du gouvernement fédéral et contre la ville de Montréal avait été rendue, n'est-ce-pas?

M. CHEVRIER: C'est bien ça.

M. FISHER: Cependant, il n'était pas disposé à accepter cette décision?

M. CHEVRIER: C'est exact.

M. FISHER: Étiez-vous disposé, à cause de cette décision, à recourir à l'extrême afin de percevoir l'argent que le Québec devait?

M. CHEVRIER: J'étais disposé à faire rapport à mes collègues du cabinet et c'était à eux de prendre la décision.

Après avoir fait rapport, j'ai dit que je l'avais rencontré une seconde fois. J'ai également ajouté un peu plus tard que j'avais l'impression, à cause de la discussion générale que j'avais eue avec le premier ministre du Québec par la suite, que le premier ministre du Québec pouvait bien penser, vu l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent, que le gouvernement fédéral devrait à la province d'importantes sommes d'argent et que, s'il était obligé de payer sa dette, il pourrait la compenser au moyen du montant dû au gouvernement fédéral.

M. FISHER: Cela vous semble un amalgame, n'est-ce pas, de choses qui ne devaient guère se mélanger? D'une part, il y avait une entente explicite entre trois parties au sujet de quelque chose d'aussi précis que le pont Jacques-Cartier; d'autre part, il y a un organisme de caractère bien plus général, l'administration de la voie maritime qui est complètement en dehors des cadres du pont Jacques-Cartier?

M. CHEVRIER: Puis-je vous poser une question?

M. FISHER: Je vous en prie.

M. CHEVRIER: Connaissiez-vous le premier ministre du Québec?

M. FISHER: Non, évidemment je ne le connaissais pas; c'est quelque chose dont j'ai été privé.

M. CHEVRIER: Si vous l'aviez connu, peut-être pourriez-vous comprendre qu'il y avait parfois mélange de compétence.

M. PIGEON: La population de la province de Québec le connaissait bien.

M. CHEVRIER: Monsieur Pigeon, j'ai fait bien attention de ne pas être injuste envers le premier ministre du Québec, qui est décédé et à l'endroit duquel je ne voudrais afficher aucun manque de courtoisie. Je me suis fait violence en parlant de lui et je pourrais ajouter que personne ne m'a traité avec plus de courtoisie et de délicatesse chaque fois que je l'ai rencontré.

M. FISHER: Alors, nous avons un ministre,—vous, monsieur Chevrier, à titre de ministre,—qui rend une visite personnelle au premier ministre d'une province. C'est la réunion de deux autorités. C'est ce qu'il me semble. L'un reconnaît le rang de l'autre et, cependant, fait fi des conditions d'une entente écrite. Je me demandais simplement, monsieur Chevrier, si vous pourriez nous dire comment l'entente,—l'entente écrite,—et la décision juridique concernant la ville de Montréal vous a orienté au sujet de l'attitude que vous deviez prendre à titre de ministre des Transports. Je ne parle pas de Lionel Chevrier, l'homme, mais du ministre des Transports.

M. CHEVRIER: Je pensais que nous devions intenter des poursuites contre la province de Québec, comme nous avions fait dans le cas de la ville de Montréal. Mais les conseillers juridiques m'ont signalé qu'il existait un problème difficile, celui de la Couronne qui poursuit la Couronne, un problème juridique sur lequel je n'avais pas la compétence voulue pour me prononcer. C'est probablement la raison pour laquelle on a proposé que je le rencontre.

M. FISHER: Vous avez demandé l'opinion de conseillers juridiques?

M. CHEVRIER: De nos propres fonctionnaires du Conseil des ports nationaux.

M. FISHER: C'est le conseil qu'on vous a donné, c'est-à-dire qu'il serait préférable d'en venir à une entente par voie de contact personnel?

M. CHEVRIER: C'était l'opinion.

M. FISHER: Je voulais vous poser des questions au sujet du pont Victoria. Si j'ai bien interprété vos réponses au cours des débats, alors que vous étiez ministre et que des députés de Montréal demandaient l'abolition du péage,—ils prétendaient que le pont Victoria avait été payé nombre de fois et qu'il était devenu un producteur de gros revenu pour le chemin de fer,—si j'ai bien compris, vous avez donné l'impression que tel n'était pas le cas, même si vous n'avez pas fourni de chiffres ou, autant que je me rappelle, vous n'avez pu en fournir, parce que ce n'était pas la règle de les révéler. Cela vous rappelle-t-il quelque chose?

M. CHEVRIER: Oui.

M. FISHER: Quelles recherches avez-vous entreprises et quelles vérifications avez-vous faites au sujet de la situation du pont Victoria?

M. CHEVRIER: Je n'ai pas fait de vérification, parce qu'on m'a dit que ces renseignements ne pouvaient pas être déposés. Telle était l'attitude du National-Canadien. Je n'ai pas vu les chiffres à ce moment-là.

Et à ce stade je voudrais faire une déclaration: si j'avais été ici quand on a demandé de déposer ces renseignements, je m'y serais opposé parce que, m'étant opposé à leur déposition en tant que ministre, je me devais d'être logique avec moi-même et de conserver la même attitude, une fois de l'autre côté de la Chambre. Je m'excuse d'avoir interrompu vos questions.

M. FISHER: Vous êtes arrivé exactement au point où j'espérais que vous en viendriez finalement en ce qui a trait aux questions que je désirais poser.

M. CHEVRIER: Même si cela peut ne pas sembler être une attitude logique, je crois, en toute justice pour l'attitude que j'avais alors adoptée, que je ne pourrais pas aujourd'hui exprimer une autre opinion, mais j'aurais été obligé de m'opposer à ce que cette preuve fût apportée. Cela n'aurait pas changé grand chose, j'aurais été le seul à m'opposer à cette motion.

M. FISHER: Monsieur Chevrier, dans le cas du pont Jacques-Cartier, nous avons un échelon administratif qui est deux paliers plus bas, ou même trois paliers plus bas que le ministre; tout dépend de la façon dont vous considérez l'autorité à Montréal.

L'une des choses que, d'après moi, nous devons décider à ce Comité, c'est de savoir si l'organisation ou l'administration est efficace. Une autre chose, d'après moi, c'est que nous constituons un comité parlementaire qui enquête au sujet de cette administration, afin de formuler des recommandations à son endroit et pour établir certaines choses. Comment les comités parlementaires peuvent-ils accomplir, non pas cette fonction particulière, mais la fonction permanente qui consiste à vérifier des organisations administratives comme celle du pont Jacques-Cartier? Ou encore, comment les ministres peuvent-ils se tenir au courant de ces organisations, si le ministre déclare qu'il s'agit d'une question de détail et que cela relève de l'un de ses subalternes, si les comités parlementaires ne peuvent pas obtenir des renseignements complets et qu'il n'y ait pas d'enquête régulière dans ce domaine.

J'ai fait une déclaration tortueuse, mais je crois que c'est la première préoccupation du Comité et j'aimerais connaître votre opinion à ce sujet.

M. CHEVRIER: En ce qui a trait au Conseil des ports nationaux, vous ne pouvez certainement pas dire, ni vous ni aucun autre membre du Comité, que vous n'avez pas obtenu tous les renseignements désirés. Si un comité parlementaire désire mener une enquête sur le Conseil des ports nationaux, tout ce qu'il a à faire est d'en obtenir le mandat du Parlement.

Lorsque j'étais ministre, on a pensé, sauf erreur, que le Comité devrait enquêter sur le Conseil des ports nationaux. Une fois, sinon deux, j'ai proposé qu'une motion soit présentée à cette fin. Je peux me tromper, mais il me semble qu'au moins en une occasion cela s'est produit. Il n'y a rien, absolument rien, qui puisse empêcher un comité parlementaire de mener une enquête sur l'administration du Conseil des ports nationaux tout comme on peut le faire pour le National-Canadien et Air-Canada, par exemple. Si un comité parlementaire désire se tenir au courant de l'évolution de l'administration du Conseil des ports nationaux, tout ce qu'il a à faire est de demander qu'il soit traduit devant le Comité. Je suis sûr que le ministre serait le premier à le proposer.

M. FISHER: Nous devons aussi reconnaître que les travaux parlementaires, jusqu'à un certain point, sont amorcés par le gouvernement, selon les directives de la Chambre. La question qui se pose à nous est certainement celle de la responsabilité ministérielle et de l'examen minutieux de la part du Parlement Or, toutes ces longues délibérations que nous avons eues auraient peut-être été complètement inutiles, si le Parlement avait fait un examen un peu plus approfondi ou si la responsabilité ministérielle s'était un peu mieux exercée.

Vous nous avez répondu et M. Hees nous a également signalé dans son témoignage que les ministres ne peuvent pas se préoccuper des détails de ce genre. Alors comment pouvez-vous exercer un contrôle?

M. CHEVRIER: En faisant enquête et en convoquant ici les témoins du Conseil des ports nationaux, tout comme après la guerre on a convoqué des témoins de toutes ces sociétés de la Couronne qui devaient faire rapport au Parlement. Très souvent, plusieurs d'entre elles ont fait l'objet de débats au Parlement. Par exemple, la Chambre est actuellement saisie d'une motion concernant l'*Eldorado Mining and Refining Company* et de l'*Atomic Energy of Canada*. Ce sont des sociétés de la Couronne, comptables au Parlement, par l'entremise d'un ministre. Mais le ministre ne se mêle pas de l'administration interne. Et ces sociétés peuvent être traduites devant un comité parlementaire à des fins d'enquête et d'examen. Je crois que vous pouvez procéder de la même façon. Autrement, si vous n'agissez pas de cette façon, vous vous trouvez à donner aux ministres le pouvoir de se mêler des affaires des sociétés de la Couronne, ce qui, je pense, n'était pas l'intention du Parlement en établissant cette loi.

M. FISHER: C'est très bien. J'ai parcouru les débats et vérifié dans le Hansard et les journeaux les renseignements relatifs au pont Jacques-Cartier.

Nous constatons que la ville de Montréal a été mêlée à une poursuite judiciaire avec la province de Québec pendant nombre d'années au sujet d'une somme très considérable, à propos de l'entente. Cependant, je ne trouve aucune recommandation venant de vous, alors que vous étiez ministre, ou de n'importe quel autre ministre, ou aucune proposition de la Chambre des communes demandant que la question fît l'objet d'une enquête et d'une vérification de la part de notre comité parlementaire. Quelle était la raison de telles négligences, d'après vous?

M. CHEVRIER: Je ne crois pas qu'il s'agissait de négligence.

M. FISHER: Vous ne croyez pas que c'était une négligence?

M. CHEVRIER: Certainement pas. Pourquoi ne pas enquêter sur la Société canadienne des télécommunications transmarines? Pourquoi ne pas enquêter sur les dix ou douze autres sociétés qui dépendent du ministre des Transports? Si vous le désirez, je suis sûr que le ministre des Transports de l'époque, tout

comme celui d'aujourd'hui, vous dira: "C'est très bien, si vous voulez enquêter sur l'administration de la Commission maritime, par exemple, nous pouvons faire venir les fonctionnaires de cet organisme".

M. FISHER: En d'autres termes, vous laissez entendre que cela équivaut à une négligence de la part du Parlement, comme institution, de surveiller toutes ces choses?

M. CHEVRIER: Je ne crois pas qu'il y ait là une négligence de la part du Parlement. Je crois que si un comité veut examiner les affaires d'une agence de la Couronne, tout ce qu'il a à faire est de le demander. Je ne crois pas que le ministre responsable refuse de le faire.

M. FISHER: Cela se peut bien, mais nous n'avons guère de tradition en matière d'enquêtes ou d'examens sauf peut-être dans le cas du National-Canadien et une ou deux autres sociétés. Voici ce qui m'intéresse. Comment pourrons-nous contrôler les choses qui se produisent, par exemple, dans le cas du pont Jacques-Cartier? Je ne songe pas seulement à la perception des péages, je parle du million qui était dû et personne n'a talonné qui que ce soit ni ne s'en est occupé.

M. CHEVRIER: Je crois que vous pouvez faire cela facilement lors de l'examen des crédits du ministre. Vous pouviez certainement demander au ministre pourquoi il n'agissait pas.

M. FISHER: Je suis bien au courant et très fier de ce que chaque député peut faire individuellement; mais comment peut-on vérifier constamment l'efficacité des organismes? Comment peut-on y exercer un contrôle si la responsabilité ministérielle, comme on l'a dit, n'embrasse pas les questions de détail?

M. CHEVRIER: De deux façons. Tout d'abord, il y a la vérification faite par le Conseil du Trésor au sujet de chacune de ces sociétés et, tout particulièrement, du Conseil des ports nationaux; puis il y a la vérification générale faite par l'auditeur général. Je dois ajouter que je ne me rappelle pas que l'auditeur général ait jamais attiré mon attention sur quelque irrégularité, y compris celle qui a trait à la dette de la province de Québec envers le gouvernement fédéral.

M. FISHER: Eh bien, c'est étonnant qu'il ne se soit rien produit à cet égard. J'incline à croire que l'absence d'un contrôle approprié en est la cause.

Pendant que vous étiez ministre, vous n'étiez pas conscient qu'un organisme parlementaire devait vérifier constamment tous les domaines qui relevaient de votre compétence?

M. CHEVRIER: Certainement pas; pas plus que j'étais conscient de la nécessité d'exercer un contrôle sur le Conseil des ports nationaux. Je pensais,—et je pense encore,—que le Conseil des ports nationaux était bien administré parce qu'il y avait trois personnes: M. Roberts qui a été longtemps au service du Conseil du Trésor et qui était versé dans les questions financières; M. Emile St-Laurent, qui était ingénieur et qui connaissait bien le fonctionnement des ports,—soit dit en passant, il était originaire de votre région; M. R. K. Smith, un avocat qui, d'après moi, était bon administrateur. J'avais confiance en ces trois personnes. Si l'on établit une loi et qu'on accorde à un organisme comme celui-là compétence en un domaine de ce genre, il faut avoir confiance en lui. Cette question ne m'est jamais venue à l'esprit. Je ne m'en inquiétais pas parce que je me préoccupais de tant d'autres choses qui surgissaient à la Chambre de temps à autre.

M. FISHER: Quand vous étiez membre du comité, vous avez fait des observations sur la responsabilité ministérielle et vous avez établi une distinction entre les deux sortes de responsabilité, si je me rappelle bien, entre la responsabilité ministérielle à l'égard d'un ministère et la responsabilité ministérielle à l'égard d'une société de la Couronne. Je voudrais vous poser une question. Si vous étiez ministre et si l'on révélait que dans votre ministère un détournement de fonds est devenu notoire, songeriez-vous à démissionner?

M. CHEVRIER: A démissionner?

M. FISHER: Oui.

M. CHEVRIER: Tout d'abord, si l'on me révélait qu'il y a eu détournement de fonds au ministère des Transports, il m'appartiendrait et il m'incomberait de prendre immédiatement des mesures.

M. FISHER: Mais où intervient la responsabilité ministérielle? Je veux dire que si l'administration du ministère est mauvaise ou laisse à désirer, la responsabilité ministérielle impose évidemment une vérification; mais, également, où intervient la responsabilité ministérielle en ce qui a trait à la démission du ministre?

M. CHEVRIER: Je ne songerais certainement pas à démissionner dans un cas comme ça, à moins que l'on n'ait attiré mon attention sur le fait que, étant au courant d'une pratique malhonnête, je n'aie rien fait pour y remédier. Dans un tel cas, je ne remplirais pas mon devoir et je devrais démissionner. Cependant, dans le cas d'une affaire dont j'ignorais le premier mot, la situation est complètement différente. Il peut y avoir des gens du ministère des Transports qui ne sont pas honnêtes. J'en doute, mais la chose se peut.

M. FISHER: En d'autres termes, d'après vous, la responsabilité ministérielle ne dépasse pas le stade où le ministre est conscient de ce qui se passe?

M. CHEVRIER: Je le pense.

Le PRÉSIDENT: Si vous n'avez pas d'autres questions à poser à M. Chevrier, M. Browne sera le suivant.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: J'aimerais poser une ou deux questions. Il y a un sujet qui m'a intéressé. Vous avez dit que vous vous seriez opposé à la motion demandant la production de documents relatifs au pont Victoria, si vous aviez été ici.

M. CHEVRIER: C'est bien ça.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je me rappelle que c'est à votre insistance que l'on a tout d'abord commencé l'enquête du pont Victoria.

M. CHEVRIER: Oui.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je me suis demandé comment nous pourrions mener une enquête au sujet du pont, si nous n'avions pas les renseignements nécessaires à cette fin.

M. CHEVRIER: Vous avez bien raison. Même si j'ai proposé l'amendement tendant à comprendre également le pont Victoria, je crois néanmoins que, si j'avais été ici, j'aurais dû prendre la même attitude, en tant que membre de l'opposition, que lorsque j'étais membre du gouvernement, soit que, sur l'avis du National-Canadien, j'ai déclaré au Parlement que ces renseignements devaient être révélés, à mon avis. Pour être logique avec moi-même, je me devrais d'adopter la même attitude et même de voter contre nos propres collègues qui appuieraient la motion.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: On a pris une décision, qui m'a paru assez importante, au sujet du financement du pont, alors que vous étiez ministre. C'est pendant votre mandat que le pont est devenu rentable et on a décidé de payer une partie de la dette d'établissement. J'ai interrogé l'agent de finance au sujet de cette dette d'établissement; il y avait également une dette constituée par le déficit. Cette dernière portait intérêt à 5 p. 100, tandis que le taux d'intérêt de la dette d'établissement était seulement de 2¾ p. 100. Je me suis demandé pourquoi on avait décidé d'acquitter le montant d'argent sur lequel l'intérêt était de 2¾ p. 100 et de laisser attendre celui dont l'intérêt était payé à un taux de 5 p. 100.

M. CHEVRIER: Je ne crois pas pouvoir répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. DRYSDALE: Je voudrais poser une question. Monsieur Chevrier, vous rappelez-vous pourquoi l'article 26 a été abrogé en 1953?

M. CHEVRIER: Je ne sais pas, je ne saurais le dire.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. HORNER *(Acadia)*: Je me demande pourquoi M. Chevrier ne peut pas répondre à cette question, pourquoi on a choisi d'acquitter la dette au taux d'intérêt inférieur avant celle qui comportait un intérêt plus élevé.

M. CHEVRIER: Je vous conseille de poser votre question au spécialiste du Conseil des ports nationaux qui en a eu la responsabilité. Je ne me rappelle pas parce que c'est quelque chose qui s'est passé il y a plusieurs années. Si j'essayais de vous répondre, je ne ferais que des conjectures et je préférerais m'en abstenir.

M. HORNER *(Acadia)*: M. Browne a posé la question au comptable et celui-ci a déclaré que c'était à cause de la ligne de conduite adoptée par ses supérieurs.

M. CHEVRIER: La ligne de conduite au point de vue des finances émanerait des membres du Conseil des ports nationaux. C'est pourquoi je pense que cette question devrait être posée à M. Roberts. Je suis sûr qu'il en connaît la réponse parce qu'il avait cette responsabilité devant le Conseil.

M. HORNER *(Acadia)*: Dites-vous que c'est le Conseil des ports nationaux qui établit la ligne de conduite?

M. CHEVRIER: Il a établi la ligne de conduite en ce qui avait trait à l'administration de cette société; il a établi la ligne de conduite au point de vue financier, puis il l'a soumise à l'approbation du gouvernement.

M. HORNER *(Acadia)*: Et le gouvernement aurait approuvé cette ligne de conduite?

M. CHEVRIER: Le gouvernement la rejetterait ou l'approuverait; et, dans ce cas-là comme dans la plupart des cas, le gouvernement a approuvé les recommandations qui ont été faites au ministre par le Conseil des ports nationaux.

M. HORNER *(Acadia)*: Vous dites que le gouvernement a donné une approbation générale pour chaque décision officielle?

M. CHEVRIER: Je n'ai jamais dit cela. C'est vous qui le dites. Vous ne devriez pas poser de questions tendancieuses comme celle-là, parce que je n'ai ni dit ni laissé entendre que le gouvernement ne savait pas ce qu'il faisait. J'ai

dit que le Conseil des ports nationaux avait pour ligne de conduite de faire des recommandations au ministre et que le ministre les faisait approuver ou rejeter par ses collègues. Et je suppose que, dans ce cas particulier, l'affaire a été approuvée.

M. HORNER *(Acadia)*: L'affaire a été approuvée et ensuite, à titre de ministre, vous avez approuvé la décision officielle du Conseil des ports nationaux?

M. CHEVRIER: Oui.

M. HORNER *(Acadia)*: Mais vous ne savez pas pourquoi?

M. CHEVRIER: Je ne peux pas me rappeler pourquoi, parce que, tout d'abord, je ne me rappelle pas la date, car cela a pu avoir lieu il y a 10 ou 15 ans.

M. HORNER *(Acadia)*: Je crois que c'était en 1957; je ne pense pas que cela remonte à 10 ou 15 ans.

Le PRÉSIDENT: Nous avions l'intention de convoquer l'hon. M. Marler en ce moment; mais vu que M. Hees doit présenter un bill sur le transport, cet après-midi, à la Chambre, dès le début de la séance, M. Marler a bien voulu consentir à ce que M. Hees soit maintenant interrogé.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Allons-nous siéger longtemps ce matin?

Le PRÉSIDENT: Jusqu'à midi et demie, si vous le voulez.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Il y a d'autres comités qui siègent.

Le PRÉSIDENT: Je le sais. Nous sommes tous au courant. Avez-vous des questions à poser à M. Hees?

M. FISHER: Monsieur Hees, M. Chevrier a fait une déclaration très intéressante (vous l'avez entendue) relativement à l'attitude prise au sujet des emplois et du favoritisme politique au ministère des Transports. Êtes-vous d'avis contraire ou avez-vous quelque chose à ajouter à ce qu'a dit M. Chevrier à ce sujet, ou quelque chose à retrancher?

L'hon. GEORGES H. HEES *(ministre des Transports)*: Je préférerais répondre à des questions directes.

M. FISHER: Avez-vous donné l'autorisation, que ce soit à un membre du Parlement ou à une autre personne qui ne fait pas partie du Parlement, mais qui est membre de votre parti, de faire des recommandations relatives aux emplois ou de confier des emplois à quelqu'un sur le pont Jacques-Cartier?

M. HEES: La réponse est non.

M. FISHER: Y avez-vous déjà songé?

M. HEES: Non.

M. FISHER: Vous n'avez permis à aucun membre du Parlement de demander qu'on fasse pression, soit par lettre ou par téléphone, que des emplois soient accordés sur le pont Jacques-Cartier?

M. HEES: Non.

M. FISHER: Vous ne savez donc pas si quelqu'un s'est servi de tels procédés en ayant un agent?

M. HEES: C'est exact.

M. FISHER: On vous a peut-être déjà demandé si, depuis que vous avez été nommé ministre et avant que vous décidiez d'instituer la présente enquête, vous saviez que certains membres du Parlement s'intéressaient à placer des gens à divers emplois sur le pont Jacques-Cartier?

M. HEES: Pas plus à cet endroit-là qu'ailleurs.

M. FISHER: On n'était pas spécialement intéressé?

M. HEES: Non.

M. FISHER: Depuis que vous avez été nommé ministre ou avant que vous commenciez la présente enquête, des membres du Parlement vous ont-il fait part de doutes ou de demandes relatives au pont Jacques-Cartier et à l'efficacité de l'exploitation?

M. HEES: Non.

M. FISHER: Des lettres qui ont été déposées ici par des membres du Parlement renferment des doutes quant à l'objectivité de M. Clément à titre de surintendant du pont, en ce qui a trait à la façon dont il traite les gens que lui envoient les membres du Parlement en vue de divers emplois. Cela vous a-t-il déjà été signalé par M. Campeau, qui est député?

M. HEES: Personne ne m'a jamais signalé cela.

M. FISHER: Savez-vous si cela aurait été signalé à votre adjoint exécutif?

M. HEES: Je ne sais pas si cela lui a été signalé.

M. FISHER: Que pensez-vous, M. Hees, de la question relative à la responsabilité ministérielle que j'ai posée à M. Chevrier?

M. HEES: Je crois que j'ai répondu à cette question-là, il y a quelque temps, lors des premières séances du comité. Je crois que le ministre a la responsabilité générale de la ligne de conduite officielle, mais non pas des détails administratifs.

M. FISHER: Auriez-vous des suggestions à présenter pour faire examiner plus à fond, par la Chambre des communes et par le Parlement, la situation qui existait sur le pont Jacques-Cartier, situation qui semble anormale, du moins en ce qui a trait à la dette de la province de Québec?

M. HEES: M. Chevrier a laissé entendre que cela dépendait du temps que les comités du Parlement ont l'intention de consacrer à ce genre de travail.

M. FISHER: Êtes-vous d'avis que les comités devraient y consacrer quelque temps, si peu soit-il?

M. HEES: Je crois que ces comités jouent un rôle très utile, certainement; et si un comité de ce genre désirait faire enquête sur un domaine qui relève de moi, je serais très heureux de soumettre le domaine en question aux membres du comité pour qu'il soit examiné à fond.

Vous vous souvenez qu'une de vos suggestions m'est parvenue par les journaux, savoir que le comité devrait enquêter sur la perception du péage au pont Jacques-Cartier. J'ai répondu immédiatement que je voulais que cela fût fait. Je me souviens qu'à la première occasion qui s'est présentée, après le début de la session, en janvier dernier, j'ai soumis cette affaire aux membres du présent comité.

M. FISHER: Ayant moi-même fait cette proposition, je ne suis pas trop content de la façon dont le Comité a fonctionné; et, en toute justice pour le président du comité, je veux ajouter que je ne le vise pas personnellement.

Le PRÉSIDENT: Je l'espère bien.

M. FISHER: Il me semble que le comité est trop nombreux, trop peu souple pour exécuter une étude rapide et détaillée. Croyez-vous, M. Hees, qu'un petit sous-comité du présent Comité pourrait faire du meilleur travail de vérification continuelle d'organismes comme le port de Montréal ou le Conseil des ports nationaux?

M. HEES: J'aime mieux ne pas me prononcer là-dessus. Il s'agit d'une question que le Comité, qui a siégé bien des fois et dont les membres font aussi partie d'autres comités, doit juger lui-même. Toutefois, avant de terminer ma réponse, je dirai que le Comité a été très bien dirigé. Je crois que le président a fait de l'excellente besogne, de même que le vice-président, lorsqu'il l'a remplacé. Je crois que vous conviendrez avec moi que les témoins ont été très bien traités et qu'ils ont été aidés de toute façon à rendre les témoignages qu'on leur a demandés, que rien n'a été caché, et que l'enquête a été complète et entière. Je crois qu'elle a été excellente.

M. FISHER: Mes critiques reposent sur...

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi, monsieur Fisher. Cela relèverait du Comité; sauf erreur, vous pensez qu'un petit nombre de membres devrait faire l'enquête?

M. FISHER: Il me semble qu'on nous a dit ici aujourd'hui que la responsabilité ministérielle, à cause de l'étendue des tâches, ne peut aller bien loin dans les détails. S'il y a un autre moyen efficace de vérifier ces choses-là et d'exercer quelque surveillance sur elles, le Parlement pourrait peut-être se charger d'une partie de cette besogne, puisque la loi semble y pourvoir; le Parlement pourrait s'en acquitter par l'entremise d'un comité parlementaire.

J'essaie de savoir du ministre s'il croit ou estime que des comités moins nombreux, fonctionnant de façon régulière, même quand le Parlement ne siège pas, pourraient s'occuper d'un certain nombre de tâches du ministère, même se rendre sur place pour voir comment les choses se passent.

M. HEES: Je suis d'avis que les petits comités sont plus efficaces que les comités nombreux. Je ne dirais pas que des comités pourraient fonctionner en dehors des sessions à cause de nombreuses difficultés évidentes.

Mais je crois que la distribution des diverses tâches du ministère entre des sous-comités d'un comité principal permettrait peut-être d'abattre plus de besogne de façon plus efficace. Peut-être.

M. FISHER: Puis-je vous demander si, étant donné l'ampleur des fonctions de votre ministère, on pourrait étudier un projet comme celui-là, selon vous?

M. HEES: Je suis tout à fait en faveur d'étudier tous les projets qui sont de nature à nous faire faire du meilleur travail. Je ne veux pas dire par là que je recommande de suivre la ligne de conduite que vous suggérez; mais je dis que votre suggestion mérite considération et que le présent Comité pourrait peut-être l'étudier lorsque les séances seront terminées et qu'il rédigera son rapport.

M. FISHER: Nous avons pu comprendre ici, par ce que vous avez dit, vous et M. Chevrier, qu'à cause de l'étendue de vos responsabilités, la connaissance des détails que vous pouvez avoir et l'efficacité des vérifications que vous pouvez faire régulièrement, en ce qui a trait, par exemple, au port de Montréal, que tout cela est assez superficiel, de votre part. Je crois que c'est cela, n'est-ce pas?

M. HEES: Pour ma part, je dirais que je serais très heureux de faire examiner à fond n'importe quelle tâche qu'accomplit mon ministère.

M. FISHER: Permettez-moi de poser ma question de façon un peu plus directe: vous avez une foule de fonctions parallèles à celles du pont Jacques-Cartier, du point de vue de l'administration, n'est-ce pas?

M. HEES: C'est exact.

M. FISHER: Ne croyez-vous pas, vous aussi, qu'un comité parlementaire qui fonctionnerait de façon régulière pourrait surveiller tout ce travail de plus près que vous ne le pouvez comme ministre?

M. HEES: Peut-être.

M. FISHER: C'est ce que je voulais savoir.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Hees?

M. DESCHATELETS: Si je comprends bien, monsieur le ministre, vous avez été nommé à ce poste-là au cours du mois de juin 1957?

M. HEES: On me dit que c'est cela.

M. DRYSDALE: Un jour mémorable!

M. DESCHATELETS: Pourriez-vous dire au Comité à quelle époque vous vous êtes aperçu, si cela vous est arrivé, que la province de Québec devait environ 1 million de dollars?

M. HEES: Je ne peux pas vous dire précisément à quelle époque.

M. DESCHATELETS: Disons, par exemple, en décembre 1957? Vous êtes-vous rendu compte de ce fait-là?

M. HEES: Je serais porté à croire que c'est probablement en décembre 1957.

M. DESCHATELETS: Pourriez-vous dire au Comité si vous avez pris des mesures pour entrer en communication avec les autorités de la province de Québec afin qu'elles versent ce montant?

M. HEES: Très volontiers. Après avoir discuté de l'affaire avec les membres du Conseil des ports nationaux, j'ai pris connaissance de l'attitude de la province de Québec, au moment où M. Duplessis était premier ministre, au sujet de cette dette d'environ 1 million de dollars. J'ai reconnu l'attitude très ferme de M. Duplessis à ce propos.

Toutefois, au mois de décembre de l'an dernier, lorsque M. Sauvé est devenu premier ministre de la province de Québec, je lui ai téléphoné immédiatement et lui ai parlé de cette question. Je lui ai dit que je lui serais très reconnaissant s'il pouvait étudier cette question en détail avec le président du Conseil des ports nationaux, M. Maurice Archer; je lui ai demandé s'il pourrait recevoir M. Archer. Il m'a répondu qu'il le recevrait avec plaisir. M. Archer se proposait d'aller voir M. Sauvé à Québec, en janvier.

Vous savez que M. Sauvé est décédé, vers le début de l'année, ce qui, naturellement, a rendu le voyage de M. Archer impossible.

Cependant, M. Archer est allé à Québec au mois de mars et il a examiné cette affaire avec M. Barrette, qui a promis de l'étudier sérieusement. C'est ce qu'on fait actuellement. Nous n'avons pas eu de rapport de Québec depuis l'entrevue de M. Archer avec M. Barrette, en mars dernier.

M. HORNER *(Acadia)*: Je veux poser une question qui s'inspire de ce que nous a dit M. Chevrier. Il appartient plus ou moins des membres du Parlement, comme il a répondu à M. Fisher, de recommander au ministre de soumettre à l'examen de comités certains services de son ministère. Est-ce votre avis?

M. HEES: Voici comment j'envisage la question: le ministre accorde aux multiples et divers aspects qui relèvent de sa compétence toute la surveillance possible, tout la surveillance que le temps lui permet d'accorder. A titre de ministre, je crois que les divers services qui relèvent de moi fonctionnent bien. Je ne veux pas dire par là qu'il ne se fait pas d'erreurs et qu'il ne pourrait pas y avoir amélioration. Je pense que les préposés à nos sociétés de la Couronne surveillent bien le fonctionnement de ces sociétés et je pense que notre ministère marche bien.

Il m'est impossible, quoi que je fasse, de vérifier les milliers de détails relatifs à ces fonctions multiples et diverses. J'ai déjà dit que je serais très heureux de laisser examiner à fond, par le présent Comité ou n'importe quel autre, tout ce que les membres du Comité croient devoir être examiné. Si le Comité désire jeter un coup d'œil sur toute l'activité du ministère au cours de l'année, je serais très heureux que cela soit fait. Je crois que c'est au Comité de décider ce qu'il veut examiner, de décider combien de temps il veut et peut consacrer à ce genre d'examen, car le nombre des tâches qui relèvent du ministère des Transports est certainement très élevé. Ces fonctions sont compliquées; elles occupent beaucoup de gens et entraînent de fortes dépenses.

M. HORNER *(Acadia)*: Pensez-vous que l'ordre de faire examiner certains domaines d'un ministère par le Comité relève du comité lui-même plutôt que du ministre?

M. HEES: C'est ainsi que fonctionne le régime des comités au Parlement. C'est le comité, non pas le gouvernement qui décide ce qu'il veut faire.

Le PRÉSIDENT: Il faudrait que nous fissions une recommandation à la Chambre.

M. HORNER *(Acadia)*: La Chambre accorde ou refuse son assentiment.

M. FISHER: Monsieur le président, c'est peut-être vrai jusqu'à un certain point, mais il me semble que si l'on vérifie ce qu'examinent les comités, on s'aperçoit que c'est ordinairement après avoir reçu des directives de la Chambre, de la part du gouvernement, que le comité examine certains domaines. Je veux dire que, quelles que soient les observations qu'on peut faire sur les responsabilités des comités, il n'en reste pas moins vrai que nous avons un régime de partis, à la Chambre, et que le gouvernement se charge des affaires de la Chambre. Je veux tout simplement faire mieux comprendre où je voulais en venir avec mes questions. Je veux dire que nous avons une vaste bureaucratie qu'il faut refréner; le Parlement, par l'intermédiaire de ses comités, peut entreprendre ce travail et assumer des responsabilités que les ministres, évidemment, ne peuvent pas accepter.

M. HEES: Je crois que voilà une excellente proposition. A titre de ministre, j'accueille volontiers tout contrôle qu'un comité du parlement pourrait désirer entreprendre relativement au fonctionnement de mon ministère, parce que moi-même, comme ministre, je n'ai pas le temps de vérifier même une très petite proportion des détails administratifs.

M. FISHER: Je me demande si le sténographe a saisi la remarque de M. Martin.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: Il ne l'a peut-être pas saisie. Sinon, je vais la répéter.

M. FISHER: Si elle est dans le compte rendu, j'ai quelque chose à dire.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Fisher?

M. MARTIN *(Essex-Est)*: M. Fisher s'oppose à ma remarque. Il espère que le sténographe ne l'a pas saisie.

Le PRÉSIDENT: Je ne l'ai pas entendue. Je crois que cela suffit.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: J'aimerais la répéter.

M. FISHER: Si c'est un débat que vous désirez avoir ici, vous allez certainement l'avoir, si le compte rendu renferme votre remarque.

M. MARTIN *(Essex-Est)*: J'ai dit que cela fait voir combien plus d'abus il y aurait si nous vivions sous un régime socialiste. C'est une observation juste et elle sera dans le compte rendu, j'espère.

M. FISHER: Une observation de ce genre de la part de ce néosocialiste, m'insulte. Ne voilà-t-il pas que l'ex-titulaire d'un ministère qui prend beaucoup d'ampleur parle de socialisme! Cela va lui créer des difficultés.

M. HORNER *(Acadia)*: Ma question a trait à la déclaration de M. Chevrier selon laquelle le Conseil des ports nationaux se présente au ministre pour faire approuver sa ligne de conduite. Il a dit que les décisions du Conseil des ports nationaux relatives à la ligne de conduite sont soumises au ministre pour qu'il les approuve. Est-ce la façon de procéder de toutes les sociétés de la Couronne?

M. HEES: Voici: Normalement, les dirigeants des sociétés de la Couronne étudient avec les ministres les modifications importantes de ligne de conduite ou les nouvelles lignes de conduite qui semblent importantes; si, toutefois, il ne s'agit que de modifications relativement peu importantes, le Conseil lui-même, normalement, peut aller de l'avant et faire les modifications en question sans consulter le ministre. C'est donc une question de degrés d'importance.

M. HORNER *(Acadia)*: Autrement dit, lorsqu'il s'agit de modifications importantes de la ligne de conduite, le ministre et les dirigeants des sociétés de la Couronne travaillent ensemble.

M. HEES: Oui.

M. ROGERS: Monsieur le président, avant l'ajournement, je veux relever une déclaration que j'aurais faite. D'après la page 54 du fascicule 14, j'aurais dit: "C'est stupide! Quel manque d'expérience!"

Le PRÉSIDENT: Quelle page, monsieur Rogers?

M. ROGERS: A la page 54. Je ne crois nullement avoir dit cela.

Le PRÉSIDENT: Ce que vous venez de dire sera incrit dans le compte rendu et servira de rectification.

M. HORNER *(Acadia)*: Monsieur le président, j'ai une autre question à poser. En ce qui a trait aux décisions relatives à la ligne de conduite, lorsque le ministre travaille avec les dirigeants des sociétés de la Couronne, êtes-vous d'avis qu'une modification de taux sur le pont Jacques-Cartier constituerait une décision importante?

M. HEES: Oui, je crois que cela pourrait être considéré une modification importante de la ligne de conduite.

M. HORNER *(Acadia)*: Je ne parle pas du directeur actuel du Conseil des ports nationaux; ses deux prédécesseurs se seraient vraisemblablement rendus chez le ministre pour étudier une modification des taux, s'ils avaient pensé que c'était nécessaire?

M. HEES: Dans le cas de la modification de taux proposée, le président du Conseil des ports nationaux m'en a parlé et il m'a montré les taux que proposait le Conseil.

M. HORNER *(Acadia)*: Je comprends cela; mais par le passé, le ministre aurait-il été consulté, si un désir de modification était devenu évident?

M. HEES: Oui.

M. CHEVRIER: Puis-je poser une question? Feriez-vous une distinction entre une modification de taux du genre de celles qui ont eu lieu, une fois ou deux, au cours de l'existence du Conseil des ports nationaux et la nouvelle modification qui est entrée en vigueur avant l'installation des appareils automatiques?

M. HEES: Oui. Je crois que c'est un bon exemple de différence entre une modification importante et une modification peu importante en ce qui a trait à la ligne de conduite. Comme je viens de le dire, un nouveau taux serait une modification importante à discuter avec le ministre. Une légère modification du tarif pourrait être considérée de peu d'importance, dont il ne serait pas nécessaire de parler au ministre.

M. HORNER *(Acadia)*: En ce qui a trait aux petits comités, comme le suggère M. Fisher, le présent Comité a parfois été réduit à sa plus simple expression. Proposeriez-vous que le quorum soit réduit pour que le Comité s'acquitte de façon plus appropriée de ses fonctions?

M. FISHER: Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire.

M. HEES: Je n'ai pas d'observations à faire là-dessus, car je n'y ai pas réfléchi.

M. HORNER *(Acadia)*: Je m'oppose à l'établissement d'autres comités spéciaux dont seraient peut-être membres des gens de l'espèce de M. Fisher, cet enfant chéri du Parlement, et où il n'y aurait pas d'autres membres que des gens comme lui. Je crois qu'un comité permanent peut faire enquête sur n'importe quelle question aussi bien que les comités spéciaux que M. Fisher songe à établir.

Le PRÉSIDENT: Si vous n'avez plus de questions à poser à M. Hees, je vais convoquer M. Marler.

Vous avez maintenant devant vous l'hon. George Marler, qui a été ministre des Transports de 1954 à 1957. Avez-vous un exposé à faire, monsieur Marler?

L'hon. GEORGE MARLER: Non, je n'en ai pas.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser?

M. FISHER: Vous demeurez à Montréal? Ou plutôt vous demeuriez à Montréal?

M. MARLER: Oui, je demeurais à Montréal.

M. FISHER: Vous étiez citoyen de Montréal et vous vous êtes occupé activement d'affaires municipales, à Montréal, durant quelque temps?

M. MARLER: Exactement.

M. FISHER: Vous êtes passablement bien renseigné sur la situation de la ville et les affaires du pont Jacques-Cartier dans la ville de Montréal?

M. MARLER: Je pense que l'étendue de mes connaissances peut être une question d'opinion; mais je crois que je suis assez bien au courant de la ligne de conduite du point de vue municipal et du point de vue fédéral.

M. FISHER: Lorsque vous avez été nommé ministre des Transports, est-ce que le pont ou quelque problème connexe est immédiatement devenu pour vous une cause de préoccupation?

M. MARLER: Je ne le crois pas.

M. FISHER: C'est vous, je crois, qui avez participé à la convocation du présent comité, en 1955, qui a fait des recommandations relatives au pont Victoria et au pont Jacques-Cartier, et aussi des recommendations préliminaires au sujet d'un nouveau pont.

M. MARLER: Oui, c'est exact.

M. FISHER: Quels étaient vos motifs?

M. MARLER: Je devrais peut-être dire qu'il y a eu deux causes. La première, c'est qu'il y avait à Montréal une demande générale en vue d'un autre pont au-dessus du fleuve et, bien que je ne m'en souvienne pas trop bien, il y avait aussi un projet que le service de l'urbanisme de Montréal avait mis de l'avant pour fournir une route qui relierait le pont Jacques-Cartier et le pont Victoria avec la digue de la voie maritime et, si possible, qui la relierait au nouveau pont de l'île des Sœurs.

Je crois que ce sont les immenses difficultés inhérentes à l'exécution de ce projet qui ont rendu nécessaire la convocation de tous les intéressés en vue d'étudier les propositions et de démontrer leur impossibilité pratique.

M. FISHER: J'ai lu le rapport et je n'y trouve rien qui ait trait à l'accélération qu'aurait occasionnée l'installation d'appareils automatiques.

M. MARLER: Je ne crois pas que le comité ait parlé de cela, ni que cela ait été dans notre mandat.

M. FISHER: A quel moment, à titre de ministre, la question des appareils automatiques vous a-t-elle intéressé pour la perception sur le pont?

M. MARLER: Si je peux me fier à ma mémoire, ce doit être à l'été 1956.

M. FISHER: Quelqu'un vous a-t-il signalé le problème ou si c'est vous-même qui en avez pris l'initiative?

M. MARLER: L'initiative n'est pas de moi; c'est M. Roberts qui m'a signalé cela.

M. FISHER: Aviez-vous déjà songé, auparavant, à la possibilité d'installer des appareils automatiques sur ces ponts-là?

M. MARLER: Je dois admettre que j'en ignorais même l'existence.

M. FISHER: Vous n'avez jamais entendu dire que l'administration du pont Jacques-Cartier était inefficace pour ce qui est des moyens de traverser?

M. MARLER: Non. Je crois que la seule plainte qui était générale était qu'il fallait trop de temps, durant les fins de semaines, pour traverser le pont.

M. FISHER: Seulement durant les fins de semaine?

M. MARLER: Oui, le samedi et le dimanche.

M. FISHER: Pendant que vous avez été ministre, on ne s'est guère posé de questions au sujet du pont Jacques-Cartier, sauf en ce qui a trait à la voie maritime du Saint-Laurent. Ma question vous paraît-elle juste?

M. MARLER: Votre question est assez vague pour qu'il me soit difficile d'y répondre.

Le pont Jacques-Cartier a toujours vivement intéressé les gens de Montréal et c'est une question qui a toujours fait l'objet d'études de la part de M. Roberts et de moi-même, non pas en ce qui a trait à la perception du péage, mais relativement au nombre d'allées, à l'amélioration des approches du côté nord du pont et aux projets du Conseil lui-même en vue de faire de nouvelles approches du côté sud. Toutes ces questions nous ont occupés de façon continue tout le temps que j'ai été ministre des Transports.

M. FISHER: Pendant tout le temps où vous vous êtes intéressé activement à ces questions, avez-vous eu des doutes ou des soupçons au sujet de l'efficacité réelle des percepteurs du péage?

M. MARLER: Jamais.

M. FISHER: Tout le temps que vous avez été ministre, la sécurité des recettes n'a jamais été mise en doute?

M. MARLER: Je n'ai jamais eu de motif d'avoir des doutes, et je n'en ai pas eu.

M. FISHER: Nous pouvons donc déduire de vos paroles que vous n'avez jamais entendu les farces qui avaient trait au gros train de vie des péagers?

M. MARLER: La première fois que je m'en suis rendu compte, c'est lorsque j'ai lu les témoignages qui ont été rendus devant les membres du présent Comité.

M. FISHER: Quelle était votre attitude au sujet de la dette d'un million de dollars de la province de Québec, en vertu de l'entente, et qu'avez-vous fait à ce propos?

M. MARLER: Je pourrais remonter un peu plus loin en arrière.

J'étais membre de l'administration municipale lorsque cette question a été soulevée. L'un de mes collègues du comité exécutif a pensé que l'entente à laquelle la ville de Montréal était partie ne la rendait pas responsable du plein montant de $150,000 par année. J'ai lu l'entente et je n'ai pas été de cet avis. Malgré mon désaccord, la ville a décidé de citer le gouvernement en justice au sujet de sa responsabilité. Je n'ai pas exprimé d'opinion juridique à titre de membre du comité exécutif, mais je n'ai pas été surpris lorsque la Cour suprême a décidé que la ville était pleinement responsable des montants réclamés par le gouvernement. Cela ne m'a pas surpris du tout. Quant à la province, vu que la ville avait décidé de ne pas payer, cela semblait lui fournir un prétexte pour ne pas payer non plus; lorsque je suis devenu ministre des Transports, je crois que $600,000 ou $700,000 étaient dus sur le principal, sans tenir compte des intérêts.

Je sais que M. Chevrier avait essayé de faire payer la province de Québec et, une fois j'ai essayé, moi aussi, d'imiter M. Chevrier. J'ai vu M. Duplessis et j'ai discuté l'affaire avec lui. L'observation de M. Duplessis est peut-être de nature à amuser le comité. "Vous dites depuis des années que les comptes de la province de Québec accusent des déficits: comment pouvez-vous vous attendre que nous puissions payer cette somme?"

Tout ce que je peux vous dire, c'est qu'il était parfaitement clair pour moi, après la conversation que j'ai eue avec M. Duplessis, que la seule façon dont le gouvernement pourrait obtenir le paiement de cette somme serait d'intenter des poursuites à la province de Québec. Nous ne l'avons pas fait pendant que j'étais ministre et je crois que nous aurions fait preuve d'un grand manque de sagesse en intentant un procès. L'une des questions qui s'est présentée, à ce moment-là, était celle des relations du gouvernement fédéral avec la province de Québec, au sujet de la voie maritime et du lit du fleuve Saint-Laurent; il était beaucoup plus important que nous allions de l'avant et construisions la voie maritime, que nous puissions prendre la terre dont nous avions besoin pour la jetée et pour diverses parties de la voie maritime qui étaient à construire sur ce que la province prétendait être territoire provincial, que nous puissions prendre la terre nécessaire à la travée de diversion du pont Victoria plutôt que de nous lancer dans un fameux débat pour savoir si oui ou non la province devait réellement l'argent et causer des retards à l'accomplissement des travaux de la voie maritime à cause de l'action du gouvernement.

Par-dessus tout, nos relations avec les autorités provinciales, au sujet des ponts, doivent être amicales. Prenons, par exemple, le cas du pont Mercier. Il a fallu construire de très vastes approches pour faciliter la circulation routière. M. Chevrier et moi-même sommes allés voir M. Duplessis pour discuter de cette affaire, et je crois qu'à cause de l'attitude raisonnable que nous avons manifestée, la contribution du gouvernement à l'endroit du réaménagement des routes à ces endroits-là, comportait plusieurs centaines de milliers de dollars et que c'est la voie maritime qui aurait dû payer ces sommes, si nous avions été en guerre avec le gouvernement provincial. Il ne s'agissait pas simplement de dire: "Vous nous devez de l'argent et si vous ne payez pas, nous allons vous poursuivre". Il s'agissait d'une question qui, d'après moi, finirait par se résoudre lorsque la voie maritime serait terminée et qu'il y aurait discussion entre les autorités de la voie maritime et le gouvernement provincial pour savoir quels montants étaient dus de part et d'autre.

M. FISHER: Selon ce que nous a dit M. Roberts, il y a eu un temps où les autorités fédérales, à la suite d'une décision relative à la ligne de conduite qui venait évidemment du ministre, n'ont rien demandé aux autorités provinciales, ni fait une grosse pression sur elles en vue d'une révision du tarif pour le pont Jacques-Cartier et de l'installation d'appareils automatiques. Pourriez-vous nous fournir des éclaircissements à ce sujet?

M. MARLER: En ce qui a trait au péage, une chose qui n'a pas été dite aux membres du comité et qui, à mon avis, devrait l'être, est que (je suis certain que vous serez d'accord avec moi à ce propos) pour quiconque demeure à Montréal, qu'il traverse sur le pont Victoria ou sur le pont Jacques-Cartier, le taux devrait être le même sur les deux ponts. Le pont Victoria ne pouvait pas suffire à toute la circulation, comme c'est le cas du pont Jacques-Cartier; mais quant à la circulation qui serait commune aux deux ponts, il est évidemment élémentaire que deux organismes de la Couronne, à savoir les chemins de fer Nationaux du Canada, qui possèdent et administrent le pont Victoria, d'une part, et le Conseil des ports nationaux qui administre le pont Jacques-Cartier, d'autre part, devraient avoir des taux identiques, dans la mesure du possible. Quant à moi, je ne peux pas témoigner de la date, mais c'est en 1956, je crois, que les deux organismes, à ma requête, se sont réunis pour étudier la possibilité de taux identiques. Vous ne devez pas oublier que les antécédents sont différents. L'un était le continuateur de la vieille Commission du port de Montréal, qui a commencé le pont, et qui était tout à fait indépendante des chemins de fer Nationaux.

Mais il m'a semblé que les deux organismes devaient se réunir pour en arriver à des taux communs; pour une raison que je trouve difficile à comprendre après coup, vers le milieu de l'été 1956, les taux des chemins de fer Nationaux relatifs au pont Victoria ont été revisés.

Dans la mesure où je puis comprendre sans avoir étudié la question récemment, il y avait des écarts qui n'auraient pas dû exister, et j'admets en toute franchise que je n'ai pas soumis les taux des chemins de fer Nationaux à l'approbation du conseil privé, durant l'été de 1956.

A tout événement, j'ai reçu par la suite une note de M. Roberts me disant qu'on tâchait de réduire les écarts par rapport aux taux des chemins de fer Nationaux, de façon à en arriver à des taux communs. C'était à l'automne 1956, et, sauf erreur, l'entente relative à des taux uniformes pour les deux ponts n'a pas été conclue pendant que j'étais ministre.

Je sais les difficultés, naturellement, qui ont trait au Conseil des ports nationaux parce que, d'après l'entente, il aurait fallu soumettre le tout au lieutenant gouverneur en conseil; et j'ai conclu de la lecture du témoignage de M. Roberts, l'autre jour, qu'il a rapporté que, lors de notre conversation, je lui avais dit qu'il faudrait beaucoup de temps pour obtenir cette approbation. Je ne voulais pas dire qu'il faudrait beaucoup de temps pour obtenir l'approbation du gouvernement fédéral. Je connaissais M. Duplessis depuis très longtemps et je savais, à ce moment-là, que ce n'était pas un sujet qui, d'après lui, jouissait d'une grande priorité.

Je ne suis pas du tout surpris qu'il ait fallu beaucoup de temps, après le changement de gouvernement, pour que le gouverneur en conseil, à Québec, passe le décret nécessaire à l'approbation des taux du Conseil des ports nationaux. Les taux du pont Victoria n'avaient pas besoin d'une telle approbation. Ils pouvaient entrer en vigueur n'importe quand.

M. FISHER: Lorsque M. Roberts vous a signalé cela et vous a dit qu'il faudrait beaucoup de temps...

M. MARLER: Non, je l'ai dit.

M. FISHER: En avez-vous parlé à M. Duplessis?

M. MARLER: Non, je ne lui en ai pas parlé.

M. FISHER: Pour les mêmes raisons que vous avez déjà mentionnées?

M. MARLER: Parce que les deux organismes n'étaient pas encore convenus d'un même taux et qu'ils n'en sont pas convenus pendant que j'étais ministre. Je n'ai donc jamais eu la responsabilité ni l'occasion d'examiner avec le gouvernement du Québec l'approbation de nouveaux taux pour le pont Jacques-Cartier.

M. FISHER: Saviez-vous que des gens s'intéressaient beaucoup aux emplois de péagers sur le pont Jacques-Cartier?

M. MARLER: Non.

M. FISHER: Étiez-vous victime de "pressions" du genre de celles qu'a indiquées M. Chevrier, pressions de la part des membres du Parlement qui tâchaient de vous faire donner des recommandations à des emplois sur le pont?

M. MARLER: Je ne crois pas que personne n'ait jamais exercé de pressions sur moi en vue d'obtenir un emploi de péager ou quelque autre emploi.

M. CHEVRIER: Je suis certain que M. Fisher comprend bien le sens de mes paroles: je n'ai jamais voulu dire qu'on avait fait des pressions sur moi.

M. FISHER: Très bien: je retire le mot "pression". Votre poste de ministre ne servait pas de moyen de communication dans ce sens-là?

M. MARLER: Il n'était pas un moyen de communication. Naturellement, il est possible qu'un membre du parlement ait eu une demande d'emploi, de la part d'un protégé et qu'il me l'ait envoyée. Tout ce que je faisais, c'était de la transmettre au Conseil des ports nationaux, car je sais que le Conseil avait toute liberté d'embaucher ou de congédier les gens à son gré, et il savait bien que je l'appuierais entièrement dans l'application de la loi.

M. FISHER: Il n'y a jamais eu ingérence de votre part?

M. MARLER: Non, jamais.

M. FISHER: Vous a-t-on jamais laissé entendre que vous devriez intervenir?

M. MARLER: J'avais des amis qui avaient des amis qu'ils désiraient faire entrer au service du Conseil des ports nationaux, tout comme nous connaissons tous des gens qui viennent nous voir pour nous demander si nous ne pourrions pas trouver de l'emploi à quelqu'un.

M. FISHER: Mais il n'y avait rien d'exceptionnel?

M. MARLER: Rien que personne ici ne trouverait pas parfaitement normal.

M. FISHER: Aucun doute ne vous est jamais venu à l'esprit au temps où vous étiez ministre quant à la sécurité des revenus provenant du pont Jacques-Cartier?

M. MARLER: Pas un seul.

Le PRÉSIDENT: A vous maintenant, monsieur Pigeon.

M. PIGEON: (en français) . . .

M. FISHER: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je n'ai pas dit cela.

Le PRÉSIDENT: Veuillez, s'il vous plaît, attendre l'interprétation. Je vous demanderais encore une fois d'entrecouper vos questions afin de permettre à l'interprète de les interpréter.

(Texte)

M. PIGEON: M. Chevrier disait ce matin, qu'à la suite de l'installation du système de perception automatique, les revenus avaient augmenté d'à peu près, oh! environ 40 p. 100.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Trente-cinq pour cent.

(Texte)

M. PIGEON: Est-ce que vous pouvez donner votre point de vue, nous donner les motifs qui ont pu être responsables de cette augmentation, quand on avait le système de péagers et le système . . .

(Traduction)

M. CHEVRIER: Je n'ai pas dit cela. C'est M. Pigeon lui-même qui l'a dit. Je me rappelle qu'il a été fait mention de 35 p. 100; mais ce n'est pas moi qui l'ai mentionné.

(Texte)

M. MARLER: Monsieur le président, je répondrai ceci à M. Pigeon: Je crois qu'il est très difficile d'en venir à une conclusion intelligente par le seul fait que, pendant une période de temps, les mois de septembre, octobre, novembre et décembre 1959, les revenus ont été supérieurs à ceux de l'année précédente. Je crois qu'il y a tant d'explications, trop d'explications je dirais . . .

Monsieur le président, si vous me permettez d'ajouter qu'il y a, par exemple, la condition du pont Victoria. Lorsqu'une partie d'un pont est fermée, il y a évidemment augmentation du trafic sur l'autre pont. Lorsque vous exécutez des travaux sur le pont Jacques-Cartier, évidemment le trafic diminue. Eh bien, je ne suis pas suffisamment au courant des travaux qui ont été exécutés au cours de 1958 et 1959 pour avoir une opinion véritable à ce sujet.

M. PIGEON: Vous avez dit qu'il y avait plusieurs raisons et vous venez d'en mentionner une. D'après vous, est-ce que vous connaissez d'autres raisons?

M. MARLER: Non, je n'en connais pas d'autres.

M. PIGEON: Comment se fait-il, monsieur Marler, que M. Beaudet a dit, ici, ainsi que d'autres témoins, concernant le pont Jacques-Cartier, que les travaux de canalisation du Saint-Laurent, etc., la fermeture du pont temporaire d'un côté n'a pas affecté du tout les revenus?

(Traduction)

M. DESCHATELETS: J'invoque le Règlement, monsieur le président. M. Pigeon pourrait-il nous dire où M. Beaudet aurait dit cela?

(Texte)

M. PIGEON: M. Beaudet a dit que ça n'avait pas affecté considérablement . . .

M. BOURGET: A quelle page?

(Traduction)

M. DESCHATELETS: A l'égard de la même question de Règlement, monsieur le président, serait-il possible de nous donner le renvoi, la page?

(Texte)

M. PIGEON: Je pourrai vous la donner cet après-midi, après le dîner.

(Traduction)

M. MARLER: Je crois que je puis régler la question, indépendamment du numéro de page. Je n'ai pas l'intention de commenter le témoignage de M. Beaudet. Je crois que ce serait tout à fait déplacé de ma part.

(Texte)

M. PIGEON: Lorsque vous étiez en fonction, monsieur Marler, de près ou de loin, est-ce que vous avez entendu des plaintes concernant les péagers?

M. MARLER: Concernant?

M. PIGEON: Les péagers, ceux qui "collectaient"?

M. MARLER: Non.

M. PIGEON: Vous n'avez jamais reçu de lettres ni de téléphones, aucun avis ne vous a été donné?

M. MARLER: Non.

M. PIGEON: Est-ce que les autorités du port de Montréal vous avisaient du nombre d'irrégularités qu'il pouvait y avoir ou des démissions d'employés, ainsi que des raisons de ces démissions?

M. MARLER: Monsieur le président, je n'en ai eu connaissance, pour la première fois, que lorsque, j'ai lu la preuve qui a été faite devant ce comité.

M. PIGEON: Est-ce que, vous-même, vous auriez fait des recommandations, soit par téléphone, soit par lettre, pour recommander des péagers aux autorités du port?

M. MARLER: Non.

M. PIGEON: Vous n'en avez jamais fait? Vous n'avez fait ni de près ni de loin, aucune intervention?

M. MARLER: Monsieur le président, comme j'ai dit en réponse à une question posée par M. Fisher, je peux avoir transmis à la Commission des ports nationaux les lettres que j'ai reçues de la part des députés et d'autres, mais personnellement je n'ai pas fait de recommandations.

M. PIGEON: Sur ces lettres, vous n'aviez jamais ajouté un mot personnel?

M. MARLER: Non, monsieur le président, ces lettres ont été écrites par mon "adjoint exécutif".

M. PIGEON: Pour revenir à une question du début, vous ne pouvez expliquer les raisons de l'augmentation, vous ne pouvez donner d'autre raison de l'augmentation des revenus sur le pont Jacques-Cartier?

M. MARLER: Monsieur le président, je ne pense pas pouvoir ajouter quoi que ce soit à la réponse que j'ai déjà donnée à M. Pigeon.

M. PIGEON: Monsieur Marler, lorsque vous êtes entré en fonctions en 1954, lorsque la Commission des ports nationaux vous faisait un rapport, est-ce qu'on vous mentionnait, dans ce rapport, le nombre de personnes qui avaient "résigné" comme percepteurs et ceux qui avaient démissionné pour cause, "pour raison"?

M. MARLER: Monsieur le président, la question des engagements et des congédiements relevait exclusivement de la Commission; on ne me parlait pas de ces choses-là et on n'en parlait pas dans ses rapports.

M. PIGEON: Est-ce que vous trouvez, monsieur Marler, que le rôle du ministre, en Chambre, est de répondre aux questions posées en ce qui concerne les crédits, est-ce que vous ne trouvez pas que, dans l'intérêt public, il aurait été préférable que vous demandiez d'inclure ces renseignements dans le rapport?

M. MARLER: Monsieur le président, je ne sais pas de quel rapport il s'agit.

M. PIGEON: Concernant les démissions, les irrégularités, s'il y en a eu.

M. MARLER: Monsieur le président, je disais que je ne recevais pas de tels rapports.

M. PIGEON: Est-ce que vous trouvez que dans l'intérêt public, il aurait été préférable que vous receviez ces rapports?

M. MARLER: Monsieur le président, si nous devons faire une telle chose pour la Commission des ports, nous devons le faire aussi pour le National-Canadien, nous devons le faire pour, en effet, toutes les corporations qui relèvent du ministère des Transports. Eh bien, cela serait une tâche impossible, et je crois que cela ajouterait inutilement aux responsabilités du ministre.
(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Pigeon?
(Texte)

M. PIGEON: Lorsque, à cause des travaux de canalisation du Saint-Laurent, on a fermé temporairement le pont Jacques-Cartier, les voies du pont Jacques-Cartier . . .

M. MARLER: On n'a jamais fait cela.

M. PIGEON: Non, mais est-ce qu'on a fermé un côté?

M. MARLER: Je ne pense pas que les voies, même une voie, je ne pense pas qu'une voie ait été fermée. Nous avons ajouté une nouvelle voie, je pense, en 1956, je crois, ou en 1955, mais cela permettait plutôt d'ouvrir des voies que d'en fermer.

M. PIGEON: Mais, est-ce que les travaux de la canalisation du Saint-Laurent de près ou de loin, ont pu entraîner une perte de revenus du pont Jacques-Cartier?

M. MARLER: Je pense, monsieur le président, que cela dépendra un peu du voyageur, celui qui habite, disons, Saint-Lambert, qui a le choix entre les deux ponts; à mon sens, il sera tenté de choisir le pont Victoria s'il n'y a pas de travaux "en marche"; par contre, s'il y a des travaux "en marche" sur le pont Victoria, il est porté à choisir le pont Jacques-Cartier. Les gens qui sont à l'est du pont Jacques-Cartier, probablement passaient comme à l'ordinaire. Nous ne pouvons pas dire que c'est une perte totale; il ya probablement eu diminution.

M. PIGEON: Est-ce que vous trouvez, est-ce que vous croyez que cette diminution a été appréciable, ou presque infime?

M. MARLER: Monsieur le président, réellement, de mois en mois, il est impossible de savoir s'il y a un facteur en particulier qui augmente ou diminue. Il y a croissance continuelle, il y a des facteurs saisonniers.

M. PIGEON: Comment se fait-il que, tout à l'heure, vous avez dit qu'une des causes d'augmentation du revenu était peut-être qu'il y avait eu moins de trafic sur le pont, et puis vous dites que c'est impossible de l'établir?

M. MARLER: Monsieur le président, j'ai tâché d'expliquer au comité pourquoi je ne pouvais pas prononcer une espèce de jugement quant aux raisons qui ont donné lieu à une augmentation des revenus sur le pont Jacques-Cartier. J'ai tâché de faire comprendre au comité que la condition des deux ponts a exercé une grosse influence sur les revenus.

Monsieur le président, voulez-vous me permettre d'ajouter un autre mot. M. Pigeon me pose des questions touchant des affaires qui ont eu lieu après que j'ai quitté le ministère des Transports; je n'avais donc ni les moyens, ni la responsabilité de m'en rendre compte, et aujourd'hui cela m'est encore plus difficile, maintenant que je ne suis même pas au Parlement.

M. PIGEON: Monsieur Marler, vous avez été ministre de 1954 à 1957, et durant cette période de temps, pendant laquelle vous avez été ministre, les revenus du pont ont été inférieurs à ce qu'ils sont actuellement, après l'installation du système automatique? C'est pour cela que je désirerais avoir les raisons qui, d'après vous, étaient la cause de cette augmentation de 35 à 40 p. 100?

M. MARLER: Monsieur le président, je fais remarquer à M. Pigeon que les revenus de 1954 à 1957 ont été supérieurs aux revenus des années précédentes; et il n'y a rien de surprenant à cela qu'avec les années et connaissant une période de prospérité, les revenus continuent à augmenter. Mais la raison de l'augmentation particulière au mois de septembre, je ne suis pas en mesure de donner une opinion intelligente à ce sujet; je l'ai dit deux fois.

M. PIGEON: Une dernière question. Je trouvais, comme le peuple canadien d'ailleurs, qu'il est renversant qu'il y ait une si forte augmentation depuis l'installation du système automatique, comparé aux années passées, et c'est tout ce que je voulais mettre en relief.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est midi et demi. Il y aura d'autres questions. M. Horner en a à poser. Nous nous réunirons immédiatement après l'appel de l'ordre du jour, dans la salle 112N.

M. HORNER *(Acadia)*: Dois-je comprendre que je suis le premier sur la liste?

Le PRÉSIDENT: Vous êtes le premier sur la liste.

M. HORNER *(Acadia)*: Je serai à la réunion.

M. DRYSDALE: Veuillez inscrire mon nom aussi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 17 mai 1960,
3 h. 25 de l'après-midi

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. M. Horner est le premier sur la liste de ceux qui doivent poser des questions. Nous avons toujours comme témoin l'honorable George Marler, ancien ministre des Transports.

M. HORNER *(Acadia)*: J'ai quelques questions à poser au sujet de l'administration et des responsabilités imposées. Nous semblons être pour ainsi dire tombés d'accord ce matin lorsque l'ancien ministre nous a fait part qu'il croyait qu'à l'égard de certaines grandes décisions relatives à des questions d'administration le titulaire du ministère était convoqué. M. Hees a laissé entendre qu'il considérait d'intérêt secondaire la décision d'apporter simplement des modifications au tarif, mais de première importance celle d'adopter tout un nouveau tarif alors que le ministre est invité à participer aux délibérations.

Dans ce même ordre d'idées, le Conseil des ports nationaux a-t-il pu de lui-même, lorsqu'il relevait de vous, appeler la Gendarmerie royale du Canada en vue de lui faire faire enquête sur l'exploitation? Ne serait-ce pas une décision à prendre de son propre chef?

M. MARLER: Je crois que cela dépendrait beaucoup de l'importance de l'enquête. Permettez que j'aborde tout d'abord votre préambule.

Je n'étais pas tout à fait du même avis que mon successeur ce matin lorsqu'il a parlé des modifications touchant le tarif. Il a probablement oublié, je crois, que toutes les modifications doivent être décidées par décret du conseil et que, par conséquent, elles doivent être soumises par le ministre. Aussi il ne serait guère possible d'en faire à moins que le ministre lui-même ne les appuie et ne fasse une recommandation au cabinet à leur sujet. De telles conditions seraient requises pour leur mise en vigueur.

Pour ce qui est de la deuxième question, cela dépendrait beaucoup de l'importance de l'enquête. Aucune question de ce genre ne s'est posée de mon temps et je n'ai jamais eu l'occasion de parler d'enquêtes avec M. Roberts, soit au sujet du pont Jacques-Cartier, soit pour toute autre entreprise du Conseil lui-même.

M. HORNER *(Acadia)*: M. Roberts ou M. Beaudet ne sont jamais venus vous dire qu'une telle enquête devrait se faire?

M. MARLER: Je n'ai jamais eu affaire à M. Beaudet, sauf de façon très fortuite lors de mes visites au port de Montréal. Si je me rappelle bien, c'est avec M. Roberts, à sa nomination comme président du Conseil, et avec M. Smith, son prédécesseur, que se limitaient mes rapports. Aussi n'y a-t-il jamais eu vraiment entre M. Beaudet et moi-même d'entretiens au sujet de questions d'administration.

M. HORNER *(Acadia)*: Je remarque, à la page 14, fascicule 10, que M. Beaudet a dit ce qui suit:

> En 1955, au mois de février, j'ai demandé au chef de police de faire un autre genre d'enquête, parce que, comme je viens de le dire, je n'étais guère satisfait du résultat des enquêtes effectuées par le National-Canadien.

Vous n'avez jamais rien su de cela?

M. MARLER: Non, jamais.

M. HONER *(Acadia)*: Vous avez dit, ce matin, que vous avez tenté d'amorcer une entente sur les taux exigés par le National Canadien et par le Conseil des ports nationaux. Toutefois, M. Beaudet a dit, comme en fait foi la page 15:

> M. BEAUDET: Oui. En 1954, j'ai proposé au Conseil de modifier le tarif. Nous préparions alors un nouveau tarif de concert avec le National-Canadien. Nous avons établi un tarif satisfaisant en 1955, ou plutôt au début de 1956.

M. MARLER: Je ne puis vraiment me prononcer à la place de M. Beaudet, je ne puis vous dire que ce que je sais moi-même sur ce qui s'est passé. D'après mon souvenir, la discussion que j'ai eue avec M. Roberts, sur la question d'établir un tarif uniforme pour les deux ponts, a dû avoir lieu à la fin de 1956 ou au début de 1957. De toute façon, lorsque j'ai quitté le ministère, les deux organismes n'avaient pas encore réussi à s'entendre pour établir un tarif commun.

M. HORNER *(Acadia)*: Voilà qui est assez curieux; vous dites tout à fait le contraire de ce que M. Beaudet a dit, comme on le constate à la page 15.

M. MARLER: Je n'ai pas suivi le témoignage de M. Beaudet et je ne puis témoigner ici que d'après mes souvenirs. Mais je crois que, si vous consultez les procès-verbaux de l'un des premiers fascicules du compte rendu des séances du Comité, alors qu'il est question d'une réunion à Montréal en octobre 1956, vous constaterez qu'il y est dit clairement qu'aucune entente n'était intervenue encore avec le National-Canadien au sujet des jetons et du tarif à exiger.

M. HORNER *(Acadia)*: Il est bien étrange que M. Beaudet ait déclaré ce qui suit (page 15, fascicule 10):

> Nous avons établi un tarif satisfaisant en 1955, ou plutôt au début de 1956.

Il parlait d'une réunion avec les autorités du National-Canadien.

M. MARLER: Monsieur Horner, comme je l'ai dit ce matin, M. Roberts m'avait adressé une note en octobre 1956 au sujet du tarif du National-Canadien qui avait été approuvé par le cabinet en août 1956. Il était bien clair, d'après ce mémoire, que les deux organismes n'en étaient pas encore venus à une

entente sur un tarif commun. Ne me demandez pas d'interpréter les paroles de M. Beaudet ni celles de M. Roberts, je ne puis que vous répondre d'après mes souvenirs.

M. HORNER *(Acadia)*: À la page 18, vous remarquerez que j'ai posé la même question à M. Archer. Voici ce que je lui ai demandé:

> M. HORNER *(Acadia)*: Vous ne pouvez pas nous dire pourquoi le ministre n'en a pas été saisi en 1956?

Il a répondu:

> M. ARCHER: L'autre président en a parlé au ministre précédent, j'en suis sûr.

Il m'avait dit auparavant qu'en 1956 il n'était que vice-président, mais qu'on lui avait assuré alors, et j'imagine qu'on peut se fier à sa mémoire, que le président d'alors avait discuté la chose avec le ministre. Il a ajouté:

> M. ARCHER: L'autre président en a parlé au ministre précédent, j'en suis sûr.
>
> M. HORNER *(Acadia)*: Il lui en a parlé?
>
> M. ARCHER: Oui, et lorsque M. Beaudet a fait des recommandations, il a fallu que nous changions le tarif. Je crois qu'il était question de changer les carnets de billets pour des jetons. Nous avons également apporté certains changements aux taux de péage.

Donc en 1956, alors qu'il était vice-président, M. Archer était convaincu que le président en avait parlé au ministre.

M. MARLER: Je ne nie pas que M. Roberts ait discuté la question du tarif avec moi. Tout ce que je dis au Comité, c'est que, à l'automne de 1956, aucune entente n'était encore intervenue entre les deux organismes au sujet d'un tarif commun.

Alors que j'étais ministre des Transports, on ne m'a pas demandé de soumettre le nouveau tarif proposé par le National-Canadien ou le nouveau tarif accepté par le Conseil des ports nationaux. De fait, si je me rappelle bien, le tarif convenu n'a été approuvé, en définitive, qu'en février 1959.

M. HORNER *(Acadia)*: C'est juste, la preuve le démontre, en février 1959 il y a eu approbation finale après le consentement du gouvernement de Québec. C'est en mai 1958 que le ministre actuel a approuvé le tarif et qu'il a été soumis ensuite au gouvernement de Québec. Celui-ci a donné son approbation l'automne suivant. Mais rien n'indique qu'il existait un tarif commun en 1956. J'essayais de découvrir pour quelle raison il s'est écoulé tant de temps, de 1956 à 1958, avant d'obtenir l'approbation du ministre.

M. MARLER: En ce qui me concerne, je suis convaincu que les organismes en cause n'en sont pas venus à une entente sur un tarif commun pendant que j'étais ministre. S'ils l'avaient fait, il eût été de mes attributions, sauf erreur, d'approcher moi-même le gouvernement de Québec pour obtenir l'approbation du tarif pour le pont Jacques-Cartier; or, cela ne m'a jamais été demandé.

De plus, je crois que, si les parties s'étaient entendues sur un tarif du National-Canadien, il n'eût pas été nécessaire d'obtenir l'approbation du gouvernement provincial; ce tarif aurait été soumis au cabinet, du temps que j'étais ministre; mais il ne l'a pas été.

M. HORNER *(Acadia)*: Quand a-t-on approuvé le tarif du National-Canadien?

M. MARLER: En février 1959, en même temps que le tarif du Conseil des ports nationaux.

M. HORNER *(Acadia)*: M. Henderson a dit que le tarif du National-Canadien avait été approuvé avant celui du pont Jacques-Cartier et qu'il était entré immédiatement en vigueur; il a expliqué, en plus, qu'à l'époque il y avait deux genres de jetons, l'un approuvé par le National-Canadien et l'autre par les autorités du pont Jacques-Cartier, avant l'installation des appareils de perception automatiques.

M. MARLER: Monsieur Horner, si vous voulez bien consulter la *Gazette du Canada* du 11 mars 1959, à la Partie II, vous remarquerez, à la page 180, qu'un décret du conseil du 26 février 1959 approuve le nouveau tarif du pont Victoria, en remplacement du tarif qui avait été approuvé le 29 août 1956. Il n'y a donc pas eu d'autre tarif dans l'intervalle. Quant au tarif du Conseil des ports nationaux, vous constaterez, à la page 182, qu'il a été approuvé par décret du conseil le 26 février 1959.

M. HORNER *(Acadia)*: C'est très curieux. Les appareils de perception automatiques ont été inaugurés le 10 mai 1958 au pont Victoria; il me paraît très étrange que le tarif n'ait été approuvé qu'en 1959.

M. MARLER: Monsieur Horner, il ne m'appartient pas d'exprimer une opinion sur les décisions de mon successeur. Vraiment, je crois qu'on pourrait au moins m'épargner cela.

M. HORNER *(Acadia)*: Je sais; mais tout revient à la question de déterminer si, oui ou non, une entente est intervenue sur le tarif en 1956, comme le disait M. Beaudet d'après le témoignage rapporté à la page 15.

M. MARLER: Monsieur Horner, on ne m'a certainement pas fait venir ici pour interpréter le témoignage de M. Beaudet. Je tiens à vous répéter, encore une fois, que je ne crois pas qu'une entente soit intervenue entre les deux organismes, du temps que j'étais ministre des Transports. S'il y avait eu entente, le tarif du National-Canadien aurait été approuvé et l'autre tarif l'aurait été, dès la sanction du gouvernement de Québec.

M. HORNER *(Acadia)*: Laissons la question du tarif, puisqu'il n'y a pas moyen d'expliquer ce décalage de deux ans. Parlons de l'emploi, maintenant. Est-ce une pratique adoptée par le Conseil des ports nationaux, lorsqu'il lui faut embaucher du personnel administratif, d'obtenir d'abord la permission du ministre? La chose est-elle assez importante pour cela?

M. MARLER: Elle ne l'était pas de mon temps.

M. HORNER *(Acadia)*: Elle ne l'était pas de votre temps?

M. MARLER: Non.

M. HORNER *(Acadia)*: En d'autres termes, le Conseil des ports nationaux n'était pas tenu de vous consulter sur l'opportunité d'engager un nouveau surintendant; il n'avait pas à vous fournir les raisons qui ont motivé l'engagement d'un nouveau surintendant en 1956?

M. MARLER: Je crois, monsieur Horner, qu'en vertu de la loi qui régit le Conseil des ports nationaux, cette société est entièrement autonome quant à l'embauchage ou au congédiement de ses employés. Le ministre n'a rien à y voir.

M. HORNER *(Acadia)*: Même s'il s'agit d'un poste administratif?

M. MARLER: Je ne crois pas qu'il se fasse de distinction d'une catégorie à l'autre d'employés.

M. HORNER *(Acadia)*: Donc, M. Roberts n'a jamais discuté avec vous la possibilité d'embaucher un nouvel administrateur; je parle de M. Clément qui a été engagé en 1956 et à qui on a confié un poste d'administration.

M. MARLER: Je n'avais jamais entendu parler de M. Clément avant de lire le compte rendu des témoignages.

M. HORNER *(Acadia)*: Est-ce possible? Même si je viens des Prairies, il me paraît qu'il n'y avait guère de contrôle administratif dans cette affaire. Apparemment personne n'était responsable de quoi que ce soit. Quand on y songe, il est impossible de découvrir ce qui s'est passé et pourquoi.

M. MARLER: Dois-je me prononcer là-dessus, monsieur Horner?

M. HORNER *(Acadia)*: J'avais une autre question. Enfin, ça n'a pas d'importance; tout de même, je m'imaginais, dans ma naïveté d'homme des Prairies . . .

M. MARLER: Je crois que, si vous prenez la peine de lire le texte de la loi, vous verrez que le Parlement a investi le Conseil des ports nationaux de toute l'autorité voulue, non le ministre.

M. HORNER *(Acadia)*: Oui, mais quand c'est le peuple qui paie le salaire des gens, il me semble que le ministre devrait être consulté sur la nécessité d'augmenter le personnel. Au début de la page 16, voici ce qu'a dit M. Clément:

> En 1957, au début de janvier ou février, lorsque j'ai étudié les rapports financiers, ou plutôt les relevés mensuels, j'ai constaté que les revenus provenant des péages étaient inférieurs à ceux de 1956. J'ai donc commencé à me demander quelle pouvait bien en être la cause.

Vous en a-t-on parlé, à l'époque, ou si ces gens ont gardé cela pour eux?

M. MARLER: Monsieur Horner, je me rappelle que je recevais tous les mois, du Conseil des ports nationaux, un état financier très détaillé et très complet que, je l'avoue, je n'analysais pas sous tous les angles, étant convaincu que c'était l'affaire des membres du Conseil. J'avais bien autre chose à faire; il me serait absolument impossible de comparer un état, disons de février 1957, avec un autre de février 1955. Franchement, je ne crois pas qu'il était dans mes attributions de m'occuper de ces choses.

M. HORNER *(Acadia)*: Ne sont-ce pas les mêmes chiffres que vous retrouviez dans les prévisions budgétaires qui vous étaient soumises? On n'a jamais attiré votre attention là-dessus, vous n'avez jamais remarqué, comme l'a fait M. Clément, qu'il y avait quelque chose d'erroné dans ces chiffres?

M. MARLER: Monsieur Horner, il faudrait que vous établissiez une distinction entre les chiffres que j'avais à vérifier et ceux qui concernaient M. Clément, soit les recettes brutes du pont, le nombre de camions, de voyageurs et d'automobiles qui y circulaient. Je n'ai jamais vu ces chiffres avant de lire les rapports annuels du Conseil des ports nationaux, comme vous-même et les membres du Comité ont eu l'occasion de le faire.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Horner?

M. HORNER *(Acadia)*: J'en avais une autre, mais elle m'échappe. Passons.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je ne saisis pas très bien cette histoire de tarif. Je me demande, monsieur Marler, si vous avez lu le compte rendu du témoignage de M. Roberts?

M. MARLER: Oui, mais il y a une différence entre lire et étudier. Je l'ai lu, je ne l'ai pas étudié.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Il semble que cette partie de son témoignage que nous retrouvons au fascicule numéro 15 confirme celui de M. Beaudet et de M. Archer, à savoir que le tarif était prêt à être appliqué en 1956. Je me contenterai de vous lire les passages qui s'appliquent à la discussion actuelle et que je retrouve dans ce fascicule.

M. MARLER: J'ai lu ce paragraphe, monsieur Browne.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Voici ce que j'ai dit à M. Roberts:

> Si je comprends bien, le Conseil a fait reviser le tarif et l'a fait établir à votre satisfaction?

Nous parlions, à ce moment, de ce qui s'était passé en 1956. J'ai continué comme il suit:

> Et il l'a ensuite transmis au gouverneur en conseil pour qu'il l'approuve, au printemps de l'année 1956?

Et M. Roberts m'a répondu:

> Je n'ai pas dit qu'on l'avait soumis à l'approbation du gouverneur en conseil, mais que j'ai étudié la question avec M. Marler, qui m'a appris que la modification du tarif de péage pour le pont Jacques-Cartier subirait un retard.

Et, comme vous le verrez un peu plus loin, lorsque je lui ai demandé pourquoi on n'avait pas établi le tarif, il a répondu qu'il s'agissait d'une question officielle.

M. MARLER: J'ai lu ce témoignage, mois aussi; mais je ne change rien à ce que j'ai dit plus tôt: il n'y a pas eu d'entente sur les taux entre les deux organismes du temps que j'étais ministre. Il a maintes fois été question du tarif entre M. Roberts et moi. Je lui ai dit que, à mon avis, il nous faudrait attendre longtemps l'approbation du gouvernement de Québec. Comme plusieurs députés le savent, je connaissais le premier ministre d'alors, ayant été 12 ou 13 ans membre de l'Assemblée législative de Québec. Je savais que penser du premier ministre, à cause de questions d'ordre personnel ou de choses arrivées pendant que je faisais partie du conseil municipal de Montréal; j'avais appris qu'il était bien difficile d'obtenir l'approbation du gouvernement provincial dans des cas de cette nature. J'avais appris cela, non seulement au cours de mon stade au conseil municipal de Montréal, mais aussi quand j'étais député à l'Assemblée législative de Québec et dans l'exercice de ma profession. J'ai pratiqué le droit à Québec assez longtemps et lorsqu'il s'agissait d'obtenir l'approbation du gouvernement, il fallait être patient si l'on n'était pas du bon parti.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Le Conseil des ports nationaux vous avait-il laissé entendre qu'il devenait urgent d'établir ce tarif, surtout que, dans le temps, il soupçonnait des irrégularités dans la perception des péages?

M. MARLER: On ne m'a rien laissé entendre de la sorte, monsieur Browne. L'important était surtout la mise en vigueur du nouveau tarif en même temps que l'installation des appareils de perception automatiques à l'entrée sud du pont. Je ne suis pas trop au courant, car cela s'est fait après mon départ du ministère, à la fin de 1958 ou au début de 1959, je pense. Je ne suis pas sûr de la date exacte de cette installation, mais c'était vers cette époque.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingway)*: Si je comprends bien, vous approuviez entièrement l'achat des appareils de perception automatiques.

M. MARLER: Il serait faux de dire que je l'ai approuvé à titre de ministre. M. Roberts et moi-même, nous en avions discuté et j'avais félicité le Conseil chaleureusement de son initiative. Je crois que c'est mon successeur qui l'a approuvé, lorsque le Conseil lui a présenté une requête officielle pour qu'elle soit transmise au conseil des ministres. Pour ma part, après en avoir discuté dans les grandes lignes, je puis dire que je l'ai approuvé vers l'été de 1956.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Vous avait-on alors donné les raisons qui motivaient l'installation des appareils automatiques? Comme il s'agissait d'une très forte dépense en outillage, je présume qu'à titre de ministre vous teniez à savoir pourquoi on désirait installer des appareils automatiques?

M. MARLER: C'est assez difficile de me rappeler les conversations que j'ai eues avec M. Roberts, il y a déjà assez longtemps de cela. Je crois qu'on désirait surtout faciliter la perception des péages et accélérer la circulation sur le pont. C'était l'un des plus grands problèmes, les embouteillages de la circulation; il était autrement plus épineux que celui de la perception des péages. Je crois qu'il a été généralement reconnu, dans le temps, que ces appareils permettraient un mouvement beaucoup plus rapide des voitures sur le pont.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Est-il jamais arrivé qu'un membre du Conseil vous laissât entendre que cette installation permettrait une administration plus efficace et qu'il y avait des possibilités d'irrégularités dans l'administration?

M. MARLER: Il faudrait faire une distinction entre l'incompétence et les irrégularités. Ce matin, j'ai dit que, lorsque j'étais ministre, personne, ni M. Roberts ni d'autres, ne m'a laissé entendre qu'il y avait quelque chose de louche dans la perception des péages du pont. Quant à l'incompétence, je crois que j'ai dit tout ce que j'avais à dire là-dessus.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Vous savez maintenant, après avoir lu les témoignages, qu'à cette époque le Conseil soupçonnait fort que le pont n'était pas exploité d'une façon compétente, du moins en ce qui concerne la sauvegarde des recettes?

M. MARLER: Je ne sais si j'en viendrais à cette conclusion, monsieur Browne; franchement, je n'ai pas analysé les témoignages suffisamment pour deviner à quelle époque le Conseil s'est rendu compte des irrégularités dans la perception. Je crois, et ce n'est que mon opinion personnelle, que ces soupçons ont été provoqués par l'enquête du National-Canadien, en mars 1957. C'était tout à la fin de l'époque où j'ai été ministre des Transports.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Browne, vous vous êtes servi du mot "achat". Je crois que ces appareils ne sont que loués.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je crois que certains ont été achetés.

Le PRÉSIDENT: La plupart ont été loués.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Alors, a-t-on attiré spécialement votre attention sur l'installation des appareils automatiques au pont Victoria? Approuviez-vous cette installation?

M. MARLER: M. Gordon et moi, nous en avions parlé d'une façon très générale, en ce sens que M. Gordon m'avait probablement appris que le chemin de fer se proposait d'installer des appareils automatiques sur le pont Victoria.

M. Gordon ne m'aurait certainement pas demandé mon approbation, car, sans tenir compte de la dépense de location ou d'achat, le National-Canadien agissait de sa propre autorité là-dessus sans aucune intervention de la part du ministre.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: N'avez-vous pas dit, en lisant la *Gazette du Canada*, qu'un nouveau tarif avait été mis en vigueur au pont Victoria, en 1956?

M. MARLER: Oui, je l'ai dit ce matin. J'ai ajouté que j'avais peut-être fait une erreur en instituant un tarif revisé à l'été de 1956.

Il serait bon de rappeler au Comité que le ministre des Transports, comme bien d'autres ministres, a un grand nombre de recommandations à signer, des recommandations qui vont au cabinet. Il les lit du mieux qu'il peut, mais il lui en arrive huit, dix ou quinze à la fois, toutes plus pressées les unes que les autres; il est possible qu'il y ait eu erreur, à l'été de 1956, au sujet du tarif du pont Victoria. J'ai toujours eu l'impression que ce n'était pas tout à fait ce que nous aurions dû faire, que les deux tarifs auraient dû être approuvés en même temps, ou du moins qu'il aurait fallu d'abord en arriver à une entente. Je sais qu'il n'y a pas eu d'entente, à l'époque.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Naturellement, on est porté à croire que, si le tarif de péage du pont Jacques-Cartier avait été établi, qu'il était disponible en 1956...

M. MARLER: Mais il ne l'était pas. Je répète que, s'il avait été prêt, il m'aurait été soumis. Je le sais pertinemment, car M. Roberts ne m'aurait pas dit, comme il l'a fait en octobre 1956, que la question du tarif, des jetons et des appareils automatiques serait reprise plus tard dans l'année.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: D'après ce que vous aviez dit auparavant, j'avais compris que rien n'était prêt, parce qu'il fallait d'abord établir un tarif identique pour les deux ponts. Toutefois, il est évident qu'un tarif avait été préparé pour le pont Victoria, que vous l'aviez soumis au gouverneur en conseil, qui l'avait approuvé. Il y avait aussi un tarif, qu'il soit identique ou non, au pont Jacques-Cartier; il avait été approuvé par le Conseil des ports nationaux et, apparemment, il vous avait été soumis. Je ne sais trop si ces deux tarifs étaient identiques avant d'être approuvés. Je ne vois pas pourquoi le tarif du pont Victoria aurait été approuvé sans que celui du pont Jacques-Cartier le soit aussi.

M. MARLER: Je croyais vous avoir expliqué tout cela, monsieur Browne. Je vous ai dit qu'en recommandant le tarif, à l'été de 1956, j'avais peut-être fait une erreur. Lorsque je dis erreur, je ne prétends pas que des circonstances fâcheuses en sont découlées. Mais je n'avais jamais eu l'intention d'approuver ni l'un ni l'autre tarif avant que les organismes en causes se soient entendus sur les stipulations de chacun, afin de permettre une comparaison.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Mais si l'on a approuvé l'un, pourquoi n'a-t-on pas fait la même chose pour l'autre?

M. MARLER: Monsieur Browne, je ne voudrais pas m'impatienter, mais je vous ai déjà dit qu'il n'y a eu aucune entente entre les deux organismes, du temps que j'étais ministre des Transports. Je vous assure, monsieur Browne, que s'il y en avait eu une...

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Mais assurément...

M. MARLER: Permettez-moi de continuer. S'il y avait eu une entente, comment se fait-il qu'elle n'ait été approuvée qu'en février 1959 par le gouvernement actuel, deux ans après mon départ du ministère?

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Si je comprends bien, l'installation des appareils de perception automatiques ne pouvait se faire avant que le tarif soit établi. Il me semble que, même s'il est important que les deux tarifs soient semblables, il eût été logique d'installer les appareils automatiques, même si le tarif avait été approuvé au pont Victoria et qu'il ne pouvait l'être pour le pont Jacques-Cartier, à cause du délai prévu de la part du gouvernement provincial. Apparemment, c'est bien ce délai qui a retardé l'installation des appareils automatiques.

M. MARLER: Ce qui a vraiment retardé cette installation au pont Jacques-Cartier, c'est la construction des nouvelles approches à l'entrée sud du pont. Je ne sais si vous connaissez le pont, mais à l'époque, en 1955, 1956 et 1957, les péages étaient perçus à chaque entrée, ce qui était très peu satisfaisant. L'espace disponible était insuffisant et j'avais compris que l'installation des nouveaux appareils coïnciderait avec l'inauguration des deux approches très coûteuses qui ont été aménagées à l'entrée sud du pont, où tous les péages sont maintenant perçus

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions, monsieur Browne?

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Non.

M. BALDWIN: Vos réponses à M. Browne m'ont bien intéressé; je crois que vous avez éclairci plusieurs points. Mais si j'ai bien compris ce que nous a dit M. Finlay au sujet de la façon de procéder dans cette affaire, l'approbation d'un système automatique sur le pont revenait entièrement au gouvernement fédéral, sous la régie du Conseil des ports nationaux?

M. MARLER: Ce n'est pas tout à fait cela, monsieur Baldwin. Lorsqu'il s'agit d'achats au-dessous de $5,000, je ne me rappelle pas tout à fait les dispositions de la loi, mais je crois qu'en dessous de ce montant le Conseil a le droit d'agir sans consulter le ministre. D'un autre côté, si les appareils ont été loués, il s'agit alors d'une dépense courante et continue et je suis d'avis qu'il est nécessaire, alors, d'obtenir l'approbation du gouverneur en conseil, ce qui revient à dire que le ministre doit donner son approbation d'abord.

M. BALDWIN: C'est bien ce que je pensais; ce qui s'est passé en réalité, c'est qu'on a loué les appareils de perception automatiques.

M. MARLER: En effet.

M. BALDWIN: Donc. lorsque M. Finlay m'a dit que cette transaction était l'affaire exclusive du gouvernement fédéral et que le gouvernement provincial n'avait rien à y voir, il avait raison?

M. MARLER: Je ne crois pas que le gouvernement provincial se soit mêlé de cette affaire. Lorsque vous parlez du gouvernement fédéral, vous voulez simplement parler de la décision du Conseil qui a reçu l'approbation du gouverneur en conseil?

M. BALDWIN: Oui. Je me servais des mots "gouvernement fédéral" comme d'un terme général. Voici, si je comprends bien, dans quel ordre chronologique on a procédé: d'abord, le Conseil des ports nationaux a approché le ministre et, par son entremise, a obtenu du conseil des ministres la permission d'acheter ou de louer ces appareils. C'est bien la première démarche qui a été faite?

M. MARLER: Monsieur Baldwin, il y a une différence parfois entre la théorie et la pratique.

M. BALDWIN: C'est bien ce que je pensais.

M. MARLER: De fait, il faut vivre dans cette atmosphère pour comprendre cette différence. Je crois que M. Roberts a déduit de nos conversations en 1956, au sujet du projet d'installation des appareils automatiques, que lorsqu'il faudrait recommander que le cabinet donne son approbation, à cause des dispositions de la loi, je ne m'y opposerais pas et je ne refuserais pas de signer. Il a dû comprendre, d'après nos discussions, que j'étais parfaitement consentant à faire cette recommandation en temps et lieu. Je suis convaincu qu'il a pensé que la recommandation présentée par le Conseil et par le ministre serait acceptée à peu près comme une affaire courante.

M. BALDWIN: Et la démarche suivante, comme vous nous l'avez dit, aurait été d'approuver le tarif avant de le soumettre à l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil de la province de Québec. Il était essentiel d'établir un tarif avant de le présenter à l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil de Québec?

M. MARLER: Il fallait en premier lieu, monsieur Baldwin, que le Conseil décide du tarif à imposer. Personne ne pourrait imaginer que le ministre se fierait plutôt à son jugement qu'à celui des membres du Conseil, sur les détails du tarif. Le Conseil avait étudié la question; il en avait eu tout le temps et il en avait aussi la responsabilité. Mais une fois le tarif établi, le Conseil devait s'adresser au ministre et lui demander son avis. Le ministre ayant approuvé le tarif, et remarquez bien que je ne donne là que mon opinion personnelle sans la moindre critique à l'égard de mon successeur, il était de son devoir de le soumettre au gouvernement provincial. Je ne crois pas qu'il ait appartenu au Conseil de faire lui-même cette démarche. Si j'étais à la place du premier ministre de Québec, je compterais transiger avec le ministre fédéral, au niveau ministériel, non au palier administratif.

M. BALDWIN: Tout ce que j'essaie d'établir, par mes questions, c'est que toutes les démarches qui ont amené la nouvelle installation dépendaient d'abord de l'initiative du Conseil des ports nationaux et ensuite de l'approbation du ministre.

M. MARLER: Monsieur Baldwin, c'est au Conseil d'agir d'abord. Il est bien raisonnable de comprendre que le ministre approuvera ou désapprouvera, à un certain stade du projet, avant que les choses aillent trop loin.

M. BALDWIN: Cela peut arriver éventuellement, mais ce qui s'est réellement passé, en 1958, d'après la déclaration de M. Archer, c'est que M. Archer s'est présenté devant le ministre en avril 1958, qu'il lui a recommandé d'approuver le changement et qu'au bout de trois semaines il avait reçu l'autorisation d'agir.

M. MARLER: Ce n'est pas l'autorisation qui pouvait retarder les choses; le plus difficile était d'obtenir l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil.

M. BALDWIN: Je reviendrai là-dessus tout à l'heure, sur cette première démarche du président du Conseil des ports nationaux auprès du ministre actuel et sur l'approbation que celui-ci a donnée en moins de deux ou trois semaines. Dès ce moment, le changement était mis en branle.

Je reviens maintenant à la question que je vous ai posée auparavant, et à ce sujet je voudrais vous référer au procès-verbal de la séance du Conseil des ports nationaux qui a eu lieu en octobre 1956. Vers le bas de la page, le procès-verbal déclare:

> Le directeur du port recommande fortement que l'outillage *Grant Electroller* soit installé.

Et, trois lignes plus loin:

> Dès qu'aura été approuvé le tarif revisé concernant les péages du pont Jacques-Cartier.

Si je comprends bien, la revision du tarif visant le pont Jacques-Cartier était virtuellement complétée à l'époque où l'autre tarif a été présenté pour approbation.

M. MARLER: Oui; il est possible, monsieur Baldwin, que le National-Canadien et le Conseil des ports nationaux aient su très bien comment déterminer leur tarif respectif; mais j'étais en face de la difficulté d'amener les deux organismes à établir un tarif identique pour le même service. Je vous assure que je n'ai pas refusé d'approuver le tarif du National-Canadien, à la suite de discussions avec le Conseil des ports nationaux, pour la bonne raison qu'il ne m'a jamais été soumis. Je me demande (il y a plusieurs fois que je dis cela) si le tarif avait été approuvé à cette époque, comme certains membres du Comité semblent le croire, comment il se fait qu'il a fallu deux ans, après que j'eûs quitté le ministère, pour que ces deux tarifs soient approuvés par le gouverneur en conseil?

M. BALDWIN: Les rôles sont renversés; pour répondre à cette question, il faudrait que je dise que le Conseil des ports nationaux était apparemment d'avis qu'il n'avait pas réussi à obtenir du nouveau ministre des Transports la permission d'agir.

M. MARLER: Monsieur Baldwin, j'ai déjà assez de difficultés à parler de ce qui se passait de mon temps sans chercher à parler au nom de mon successeur.

M. BALDWIN: Je ne parle que du temps que vous étiez ministre.

M. MARLER: Je regrette de ne pouvoir m'expliquer d'une façon plus spécifique, mais je tiens à dire au Comité que, lorsque ce procès-verbal a été approuvé par le Conseil à Montréal, M. Roberts m'a dit qu'il partait pour les Maritimes et qu'à son retour il discuterait avec moi la question du tarif, des jetons et des appareils automatiques. Si j'avais approuvé ces tarifs, celui du National-Canadien et du Conseil des ports nationaux, il est certain que le gouverneur en conseil les aurait sanctionnés avant que je quitte mon poste de ministre des Transports.

M. BALDWIN: Nous allons laisser cette question de côté, pour l'instant.

M. MARLER: Je regrette de ne pouvoir vous être plus utile; malheureusement, vous voulez la vérité et je ne puis inventer une réponse qui vous serait plus satisfaisante.

M. BALDWIN: Je comprends très bien. Vous rappelez-vous des détails de votre conversation avec M. Roberts? Je vous pose cette question parce que j'ai demandé à M. Beaudet de me dire à quelle époque il a compris pour la première fois qu'il y avait des irrégularité dans l'administration du pont, surtout dans la perception des péages. Il a répondu qu'il avait des soupçons depuis quelque temps, mais que ce n'est que lorsqu'il est devenu directeur du port, en 1954, qu'il a compris qu'il était de son devoir d'agir. Il a continué en disant qu'il avait fait part de ses soupçons au Conseil des ports nationaux, que c'était pour cette raison qu'il recommandait fortement un changement dans les méthodes de perception. J'ai demandé aussi à M. Archer s'il vous en avait parlé et il m'a répondu par la négative.

M. MARLER: Parfaitement.

M. BALDWIN: Vous voulez dire que vous en avez parlé avec M. Roberts? Au cours de ces discussions, M. Roberts vous a-t-il laissé entendre qu'il pouvait y avoir des irrégularités dans la perception des péages?

M. MARLER: Monsieur Baldwin, j'ai répondu à cette question ce matin et j'ai dit que M. Roberts ne m'avait jamais rien dit qui pouvait me faire croire qu'il y avait des irrégularités dans l'administration du pont.

M. BALDWIN: J'ai très bien compris tout cela, je cherchais tout simplement à vous rafraîchir la mémoire, à la suite de tous ces événements.

M. MARLER: Mon souvenir est très clair là-dessus, car s'il s'était passé quelque chose, je suis sûr que le Conseil aurait pris les mesures nécessaires et c'est aussi ce que j'aurais attendu de lui. Permettez-moi de vous donner une idée des relations qui existent entre le ministre et le Conseil des ports nationaux. Lorsque j'ai été invité par le Comité à me présenter ici aujourd'hui, mon secrétaire a immédiatement téléphoné aux archives et il a demandé s'il était possible d'obtenir mes dossiers concernant le Conseil des ports nationaux. On lui a répondu qu'il y en avait probablement une centaine, mais qu'on me les enverrait. Le lendemain, un camion s'est arrêté devant mon bureau. C'était un grand camion de livraison et le conducteur m'a demandé: "Va-t-il falloir que je monte tout ça là-haut?" Je lui ai répondu: "Voyons ce que vous avez là", et je suis descendu. Le camion était littéralement rempli de chemises ou de dossiers et je n'en croyais pas mes yeux. Je suis sûr que cette table en aurait été couverte à déborder.

Cela vous donne une idée de toutes les lettres qui sont échangées et de tous les pourparlers qui ont lieu entre le ministre des Transports et le Conseil des ports nationaux, non seulement au sujet du pont, évidemment, car le champ d'activité du Conseil est bien plus vaste que cela. Mais vous pourrez ainsi vous faire une idée de toutes les questions que le ministre et le président du Conseil des ports nationaux étudient ensemble. Peut-être comprendrez-vous ainsi pourquoi, tout comme mon successeur, et mon prédécesseur aussi sans doute, je ne puis pas me rappeler en détail tout ce qui s'est passé pendant que j'étais en fonctions.

M. BALDWIN: J'aimerais, pour terminer, poser quelques questions à M. Marler. J'ai cru comprendre d'après ce que vous avez dit ce matin en réponse à M. Fisher et plus tard, je crois, en réponse à M. Horner, que vous ne voyez absolument pas ce que vous auriez pu faire pendant que vous étiez en fonctions pour empêcher certaines irrégularités qui ont peut-être eu lieu par rapport à la perception des droits de passage sur ce pont?

M. MARLER: Je crois qu'il est beaucoup plus facile de présenter ces questions en théorie qu'en pratique, monsieur Baldwin. J'estime que le facteur humain est un des plus difficiles à régir lorsqu'il est question d'argent et qu'il ne s'agit pas simplement de comptabilité. Le problème se complique du fait qu'il y a une foule de gens qui sont pressés d'arriver à destination et, je vous l'avoue, je sympathise avec les péagers à qui ont dit: "Je n'ai pas besoin de vos billets", et ainsi de suite, et que le public traite mal dans l'ensemble, surtout aux heures de pointe. Je sais qu'il est facile d'être sage après coup. J'estime que, vu la possibilité d'adopter un système automatique, la décision, à laquelle j'ai le sentiment d'avoir participé, de remplacer un procédé manuel par un procédé automatique était parfaitement justifiée.

M. BALDWIN: Je suppose que vous avez pris connaissance de quelques comptes rendus de nos réunions?

M. MARLER: J'ai lu tous les témoignages, mais je ne les ai pas étudiés à fond.

M. BALDWIN: Voici une question à laquelle vous ne tiendrez peut-être pas à répondre. Puisque vous avez lu les témoignages, ne trouvez-vous pas maintenant qu'il aurait très bien pu y avoir des irrégularités à cause du facteur humain, comme vous venez de le dire, par rapport à l'exploitation de ce pont.

M. MARLER: Je ne suis pas mieux renseigné que le Comité et je ne crois pas que vous devriez me demander de substituer mon jugement à celui que le Comité lui-même rendra sans doute après avoir entendu et étudié la preuve. Je ne le ferai pas. Je ne trouve pas qu'il m'appartienne de le faire et, en outre, j'ai participé assez longtemps à la vie publique pour savoir que les membres d'un comité préfèrent décider ces questions eux-mêmes.

M. BALDWIN: J'ai une autre question à poser. Avez-vous le sentiment, après avoir lu les témoignages, qu'il y a quelque chose que vous auriez pu faire et que vous n'avez pas fait pendant que vous étiez en fonctions, pour empêcher les irrégularités qui semblent avoir eu lieu?

M. MARLER: Il me semble que votre question est la même qu'auparavant.

Le PRÉSIDENT: A vous, monsieur Drysdale.

M. DRYSDALE: Monsieur Marler, vous allez peut-être avoir l'impression que je vous pose une question à laquelle vous avez déjà répondu; mais pourriez-vous nous aider au sujet de ce que je vais appeler une difficulté de fait, car j'ai eu l'impression que vous, et certains membres du Comité, n'étaient pas parfaitement précis par rapport aux faits, à savoir, au sujet de l'accord conclu entre les chemins de fer Nationaux du Canada et le Conseil des ports nationaux en 1956, par rapport au tarif. Vous avez dit qu'il n'y avait eu aucun accord en 1956.

M. MARLER: Pas à ma connaissance.

M. DRYSDALE: Qu'entendez-vous par "accord"?

M. MARLER: Je veux dire qu'on n'est pas convenu d'appliquer d'un côté et d'autre le même tarif pour les mêmes services. Je pourrais peut-être ajouter quelque chose à ce sujet. Le pont Victoria ne peut pas porter des camions aussi lourds que le pont Jacques-Cartier et, par conséquent, il y a certains taux du pont Jacques-Cartier qui ne peuvent pas s'appliquer au pont Victoria. J'estime, toutefois, que lorsqu'on a deux ponts qui traversent le fleuve St-Laurent au même endroit, pour ainsi dire, il ne serait que raisonnable que les droits perçus pour les services rendus soient les mêmes. Et, quand j'y songe, je ne comprends vraiment pas pourquoi on a tant tardé à conclure un accord à cet égard. Mais voilà, je vous cite les choses telles qu'elles sont et non pas comment, selon moi, elles auraient dû être.

M. DRYSDALE: Si je vous ai posé cette question, c'est à cause de la déclaration que M. Henderson a faite pendant l'audience. J'ai essayé de découvrir si le National-Canadien et le Conseil des ports nationaux avaient conclu un accord. A la séance du 10 mai, M. Henderson a déclaré (je venais de poser des questions à M. Côté et à M. Henderson) et ce dernier, voulant fournir des renseignements, a dit ceci:

> M. HENDERSON: J'ai ici la lettre du Conseil des ports nationaux, datée du 12 janvier 1956. J'ai écrit au Conseil, le 10 janvier 1956, et j'ai envoyé deux exemplaires de notre tarif de péage projeté; j'ai reçu un accusé de réception du Conseil, ainsi qu'un exemplaire du tarif de péage qu'il proposait. Nous devions l'étudier ensemble. C'est ce que nous avons fait et nous en sommes venus à une entente le 10 janvier 1956.

M. MARLER: Oui, je me demande si je pourrais vous citer...

M. DRYSDALE: Voulez-vous me dire d'abord ce que vous pensez de cette déclaration, monsieur Marler?

M. MARLER: Il m'est assez difficile de vous dire ce que j'en pense, car je n'ai pas fait la connaissance de M. Henderson. Je ne me suis pas du tout occupé des pourparlers que ces deux organismes ont eus au sujet des taux de péage.

M. DRYSDALE: Je dois vous dire qu'au fond il s'agit de lettres qui ont été échangées entre M. Beaudet, directeur du port, et M. Henderson, directeur du service des transports; M. Henderson avait apparemment l'impression qu'ils étaient tombés d'accord. Je cherchais à savoir si le mot "accord" signifiait autre chose selon vous?

M. MARLER: Je crois que les gens du National-Canadien croyaient qu'ils étaient tombés d'accord avec le Conseil des ports nationaux, mais que le Conseil n'estimait pas qu'il était tombé d'accord avec la compagnie des chemins de fer Nationaux.

J'ajouterais, en outre, qu'après la réunion qui a eu lieu à Montréal en octobre entre le Conseil et M. Beaudet, M. Roberts m'a adressé un mémoire dans lequel il disait ceci:

> Le décret du conseil C.P. 1956-1319, du 29 août 1956, établit un nouveau tarif de péage pour le pont du jubilé Victoria. Comme vous le savez, ce nouveau tarif devait incorporer certaines modifications que nous comptions vous proposer d'apporter au tarif de péage du pont Jacques-Cartier, les deux devant être revisés en même temps. M. Collins m'a fait savoir que des dispositions ont été prises pour que le nouveau tarif du pont Victoria ne soit pas appliqué avant que nous ayons modifié le nôtre.
>
> Vous voulez qu'on vous y fasse penser si, la revision relative au pont Jacques-Cartier devant être retardée de quelques mois, il paraissait souhaitable d'abroger le décret du conseil C.P. 1956-1319.
>
> Dès notre retour des Maritimes, je vous enverrai un mémoire indiquant les diverses possibilités et ce que nous pensons au sujet du tarif concernant le pont Jacques-Cartier et des meilleures méthodes de perception.

Il me semble qu'ainsi la situation devient parfaitement claire.

M. DRYSDALE: Et bien! en ce qui concerne le pont Victoria, l'accord visant l'installation d'appareils automatiques a été signé le 28 mars 1957. Est-ce que, selon vous, cela n'indiquerait pas qu'il y a bien eu un accord entre les autorités du pont Jacques-Cartier et celles du pont Victoria, puisque les jetons devaient être échangeables; d'ailleurs M. Henderson dit jeudi dernier:

> Le Conseil des ports nationaux a approuvé le dessin des jetons le 10 mai 1957.

M. MARLER: Il me semble qu'il est tout à fait raisonnable de supposer qu'il y a eu un accord. Mais je tiens à vous répéter que, pendant que j'étais ministre des Transports, on ne m'a pas demandé de m'occuper de l'un ou l'autre de ces tarifs.

M. DRYSDALE: Vous estimiez sans doute qu'il y avait un accord entre le National-Canadien et le Conseil des ports nationaux, mais qu'on ne vous en avait pas parlé.

M. MARLER: Oui, c'est probable.

J'ajouterai tout simplement que, d'après le contrat qui a été signé par la suite, je ne crois pas que de part et d'autre on ait eu le sentiment qu'il était important d'obtenir l'approbation du gouverneur en conseil. En d'autres termes, on a pensé qu'il n'y avait qu'à prendre les dispositions nécessaires pour acheter des appareils automatiques et que, sans aucun doute, le gouvernement approuverait les tarifs par la suite.

M. DRYSDALE: Je crois que, si le National-Canadien a commandé des appareils, cela indique que les parties étaient d'accord en grande mesure et qu'il s'agissait tout simplement d'attendre de faire approuver le décret du conseil.

M. MARLER: C'est sans doute une des conclusions qu'on peut tirer, mais ce n'est pas la seule.

M. DRYSDALE: Lorsque les chemins de fer Nationaux et le Conseil des ports nationaux ont formé un comité, en 1955, est-ce qu'il n'a pas été question de certaines difficultés, de certaines irrégularités?

M. MARLER: Je voudrais vous expliquer quelque chose, monsieur Drysdale, car je crois que votre question pourrait induire en erreur. Ce comité n'a été formé ni par le Conseil des ports nationaux ni par les chemins de fer Nationaux: c'est moi qui l'ai établi, parce que la ville de Montréal s'intéressait non pas à l'exploitation du pont Victoria ou du pont Jacques-Cartier, mais à tous les problèmes qui se posaient pour la ville de Montréal par rapport aux ponts.

M. DRYSDALE: Oui, je m'en rends compte, mais une des questions qui a surgi à la suite de ces entretiens a été celle de la perception automatique des droits de passage, car vous vous êtes bien entretenu avec M. Roberts au sujet des avantages que présentait un système de perception automatique, n'est-ce pas?

M. MARLER: Oui, mais ce comité des ponts n'y était nullement mêlé. Ce comité s'occupait uniquement de décider à quel endroit il conviendrait de construire un nouveau pont et de découvrir si le gouvernement fédéral se chargerait de la construction.

M. DRYSDALE: Oui, mais plus tard, en 1956, il y a eu une réunion à laquelle le Conseil des ports nationaux a proposé l'installation d'appareils de péage automatiques, n'est-ce pas?

M. MARLER: Le comité des ponts n'a rien eu à voir là-dedans, monsieur Drysdale.

M. DRYSDALE: Rien du tout?

M. MARLER: Non. Je ne me souviens pas de la date de cette réunion, mais je crois que le compte rendu a été reproduit dans un des premiers fascicules des procès-verbaux et témoignages des réunions de votre Comité. La seule réunion du comité en question à laquelle j'ai assisté, fut la dernière que ce comité ait tenue.

M. DRYSDALE: L'autre réunion du Conseil des ports nationaux ne se rapportait donc nullement à cette question?

M. MARLER: Non, elle ne se rapportait nullement aux questions dont le comité des ponts s'occupait en général.

M. DRYSDALE: Permettez que je lise une citation afin que vous nous disiez ce que vous en pensez, monsieur Marler. Jeudi dernier, M. Roberts a dit, en réponse à une question que je venais de lui poser:

> M. ROBERTS: Je ne puis parler que ce dont j'ai eu connaissance.
>
> M. DRYSDALE: Je vous demande exactement de parler de ce dont vous avez eu connaissance.
>
> M. ROBERTS: Oui, c'est ce que je fais. En 1956, avec M. Marler, alors ministre des Transports, j'ai étudié l'à-propos d'installer un système de perception automatique et de simplifier le tarif afin qu'il soit adapté à la perception automatique. Nous avons examiné ce sujet, non parce que nous éprouvions de graves difficultés, mais pour les raisons suivantes: ce système serait peut-être plus économique, il enlèverait toute occasion à ceux qui seraient tentés d'être malhonnêtes, et, à notre avis, il faciliterait la perception des recettes et faciliterait le passage des automobiles.
>
> Nous avons tenu compte de ces trois raisons. Je crois que les procès-verbaux indiqueront que le Conseil a accordé son autorisation après la recommandation de M. Beaudet, qui s'intéressait beaucoup à ces questions. Dès que nous l'avons pu, nous avons approuvé un nouveau tarif (nous y avons travaillé plusieurs jours) qui réglerait cette situation. Nous avons également approuvé, en principe, l'installation des appareils automatiques, aussitôt qu'il serait raisonnablement possible de le faire, compte tenu des ouvrages alors en cours sur le pont et de la construction des abords, du côté sud.

M. Roberts a dit que ces pourparlers avaient eu lieu et il en a donné les trois principales raisons. Il a dit, en second lieu, que toute personne qui pourrait être tentée de mal agir n'en aurait plus l'occasion.

Est-ce qu'il a parlé d'enquêtes qui avaient été faites auparavant, d'irrégularités constatées antérieurement, au cours de ces entretiens?

M. MARLER: Je n'ai entendu parler des enquêtes du National-Canadien que longtemps après avoir cessé d'être ministre des Transports, monsieur Drysdale.

M. DRYSDALE: Etiez-vous au courant de l'enquête qui a eu lieu en 1957?

M. MARLER: Non, pas du tout.

M. DRYSDALE: On ne vous a jamais communiqué ces renseignements?

M. MARLER: Non, lorsque j'en ai pris connaissance pour la première fois, j'ai été très surpris.

M. DRYSDALE: Ne croyez-vous pas qu'il aurait fallu communiquer ces renseignements au ministre, qu'il lui appartenait de se tenir au courant?

M. MARLER: Je crois que M. Roberts a expliqué très clairement ce qu'il pensait à ce sujet.

M. DRYSDALE: Oui, mais qu'en pensez-vous vous-même?

M. MARLER: J'estime, monsieur Drysdale, que le ministre des Transports ne peut absolument pas se substituer aux autorités que le Parlement a chargées de s'occuper de divers organismes, car il ne faut pas croire qu'il s'occupe uniquement du Conseil des ports nationaux ou uniquement de son ministère. Il y a les chemins de fer Nationaux, la *Canadian National Steamships, Limited,*

la Société canadienne des télécommunications transmarines, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et, à l'heure actuelle, Air-Canada également.

J'y ai beaucoup réfléchi depuis que votre Comité a commencé à siéger, et je ne vois absolument pas comment on pourrait s'attendre que le ministre des Transports s'installe à une table avec les commissaires pour organiser, mettons, la protection des fortes sommes d'argent perçues par les organismes que je viens de citer.

Je ne crois pas que ce soit ce que la loi sur le Conseil des ports nationaux entend. Selon moi, cela est net et clair. Il suffit de lire la loi pour se rendre compte que le côté financier des entreprises du Conseil intéresse surtout le ministère des Finances et l'auditeur général aussi, sans doute. Mais on ne me fera jamais croire qu'il appartient au ministre de se charger de questions dont les membres du Conseil s'occupent eux-mêmes normalement.

M. DRYSDALE: Là où je voulais en venir, monsieur Marler, c'est que M. Roberts, au cours de son interrogatoire, m'a paru être un homme d'affaires bien positif.

M. MARLER: J'ai eu la même impression.

M. DRYSDALE: Et je ne crois pas qu'il dépense trop facilement, qu'il s'agisse de son propre argent ou de celui d'un autre.

M. MARLER: Je crois que vous avez très bien évalué les qualités de M. Roberts.

M. DRYSDALE: Et, au cours de son témoignage, j'ai eu l'impression de temps à autre qu'il soupçonnait que quelque chose ne tournait pas rond; il a dit qu'en effet:

> Pendant que j'ai été en fonction, j'ai lu un article relatif à la perception des péages sur les ponts des Etats-Unis; le titre était: "Part égale pour la compagnie et pour moi". Tout le monde sait que la perception des péages sur les ponts est chose difficile.

Vu les pourparlers que vous avez eus et que, dans les circonstances, certaines personnes pouvaient être tentées, je me suis demandé pourquoi aucun des fonctionnaires du Conseil des ports nationaux qui s'occupaient de l'administration n'a eu l'idée d'y attirer votre attention ou celle de M. Chevrier. C'est là, peut-être, une des difficultés que j'éprouve moi-même, mais je . . .

M. MARLER: Je ne vois pas très bien à quel moment il aurait fallu avertir le ministre du résultat de ces enquêtes. Evidemment, j'aurais très bien compris si M. Roberts avait trouvé qu'il fallait me parler à la suite de l'enquête du mois de mars 1957. Toutefois, j'affirme que rien n'a été fait. D'autre part, vous vous souviendrez peut-être que nous nous occupions à ce moment-là des élections et il est possible que M. Roberts ait jugé que nous étions très pris par d'autres affaires.

M. DRYSDALE: Dès que M. Beaudet a commencé à travailler pour le compte du Conseil des ports nationaux en 1954, il semble, d'après son témoignage, avoir été très préoccupé par ce qui se disait au sujet des irrégularités. Aussi, d'après ce mémoire de 1956, je crois bien, c'est une des raisons pour lesquelles on a proposé au Conseil d'adopter des appareils automatiques et je crois que dans son témoignage M. Beaudet a dit qu'il avait insisté à ce sujet.

Ensuite, M. Roberts, a plus ou moins confirmé qu'une telle situation existait; pourtant, personne ne semble avoir éprouvé le besoin de vous faire part, à vous ou à M. Chevrier, de ces difficultés, par une simple conversation ou d'autre façon, bien que, depuis 1934, quand les enquêtes ont eu lieu, on sût que chacune d'elles avait révélé des irrégularités. Et, par rapport à l'enquête de 1952, M. Murphy nous a dit qu'il avait proposé au Conseil qu'une autre enquête soit faite.

Ensuite, quand j'en ai parlé à M. Roberts, quand je lui ai demandé ce qu'il avait fait au sujet des enquêtes, il m'a répondu d'une façon très vague: "A vrai dire, je ne suis pas du tout au courant de cette question. Je croyais que c'était à M. Murphy de s'en occuper", et M. Murphy m'a dit: "Je croyais que c'était à M. Roberts de s'en occuper".

M. MARLER: Ce n'est certainement pas l'impression que j'ai eue en prenant connaissance des témoignages rendus ici.

M. DRYSDALE: Ces enquêtes ont eu lieu en 1952.

M. MARLER: Je ne dis pas le contraire, je ne suis tout simplement pas d'accord avec votre façon d'interpréter ce que MM. Roberts et Murphy ont dit devant votre Comité.

M. DRYSDALE: M. Roberts ne semblait même pas vouloir reconnaître qu'il avait des responsabilités. Avant que je les lui ai énumérées en détail, il n'était même pas sûr qu'il y avait eu des enquêtes. Pour bien vous rafraîchir la mémoire au sujet de l'enquête de 1952, M. Murphy a dit qu'il préférerait obtenir d'autres preuves par rapport aux péagers visés et d'élargir l'enquête afin qu'elle englobe tous les autres péagers. C'est ce qu'il paraît avoir proposé au Conseil et celui-ci, d'après ce que je comprends, n'a jamais donné suite à cette proposition. J'ai essayé de découvrir s'il l'avait transmise à M. Chevrier; mais apparemment on n'a pas trouvé qu'il fallait en saisir M. Chevrier ou vous-même. M. Roberts, apparemment, n'a jamais eu l'idée de demander à M. Murphy ce qui avait été fait. Je suis encore assez jeune et peut-être un peu naïf, mais je ne suis tout de même pas crédule à ce point-là.

M. MARLER: Je ne vais pas essayer de vous parler de ce qui s'est passé avant que je devienne ministre; mais, en ce qui concerne M. Roberts, s'il a dit qu'il n'a pas parlé de l'affaire au directeur du port de Montréal, c'est sans doute parce que beaucoup d'années se sont écoulées et que c'est ainsi qu'il se rappelle les choses. J'ai été en rapport avec M. Roberts de la fin de 1954 jusqu'au moment où j'ai cessé d'être ministre des Transports. Je n'ai, à aucun moment, eu des raisons de douter qu'il n'était dévoué à l'intérêt public ou qu'il ne s'occupait pas de la manière la plus efficace des finances du Conseil; de même, je n'ai jamais eu raison de douter non plus qu'il était décidé d'accomplir toutes les tâches qui lui incombaient en tant que président du Conseil. J'estime que le gouvernement n'a qu'à se louer de l'avoir eu à son service.

M. CHEVRIER: J'invoque le Règlement. Je ne crois pas que M. Drysdale veuille être injuste envers M. Roberts ni envers qui que ce soit; mais s'il consulte le compte rendu, il verra que M. Roberts a dit jeudi dernier:

> Nous avons accepté sa parole: l'enquête n'avait rien dévoilé qui pût motiver quelque mesure grave.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. DRYSDALE: Un instant, je vous prie, monsieur le président. Sauf le respect que je dois à M. Chevrier, j'ai trouvé qu'il était très difficile d'interroger M. Roberts. Je dois vous avouer, en toute justice, que je ne le connais pas. Je

crois l'avoir rencontré une fois au cours d'une tournée sur la voie maritime, mais je ne le connais pas intimement. Or, j'ai trouvé qu'il était très difficile d'obtenir de lui des réponses aussi direct que celles qui ont été données par M. Marler et par vous-même. J'estime que cette affirmation est parfaitement claire. Tout ce que je savais, c'est que le directeur du port, après avoir constaté que l'enquête du National-Canadien avait révélé beaucoup d'irrégularités, avait fait certaines propositions. M. Roberts a peut-être dit cela, mais je ne saisis pas bien, vu que M. Murphy a recommandé qu'une autre enquête soit faite et, d'une certaine façon, il y a aurait peut-être lieu d'y donner suite si elle était effectuée par le National-Canadien.

J'ai encore une question à poser. Monsieur Marler, de quel service de péagers étiez-vous responsable?

M. MARLER: Je n'en connais pas d'autres que celui-là. Je ne m'en souviens pas pour le moment.

M. DRYSDALE: Celui de la Colombie-Britannique relevait-il de vous?

M. MARLER: Je ne crois pas que le pont Second Narrows relevait du Conseil des ports nationaux lorsque j'étais ministre des Transports.

M. DRYSDALE: Par conséquent, seul le pont Jacques-Cartier et celui des chemins de fer Nationaux relevaient de vous?

M. MARLER: Il s'agit de deux ponts à péage. Je n'irai pas jusqu'à dire que je devais en rendre compte. Ils étaient tout simplement en service pendant que j'étais ministre.

M. FISHER: Vos remarques au sujet des archives m'ont beaucoup intéressé. D'après ce que j'ai compris, les dossiers de votre ministère étaient envoyés aux archives pendant que vous étiez ministre?

M. MARLER: Non, ce sont mes dossiers personnels qui allaient aux archives. Quand j'ai cessé d'être ministre, le gouvernement m'a aimablement offert de la place pour mes dossiers dans les archives, et je les y ai envoyés.

M. FISHER: Pouvez-vous nous dire à quelle condition on les garde là?

M. MARLER: Je ne sais pas, je n'y suis jamais allé.

M. FISHER: Mais vous avez accès à vos dossiers?

M. MARLER: Oui, mais vous devez certainement comprendre que, lorsqu'on a cessé d'être ministre ou d'être membre du Parlement, de tels dossiers ont très peu d'intérêt.

M. FISHER: M. Chevrier nous a dit qu'il avait détruit certaines lettres qui se trouvaient dans ses dossiers. Est-ce que vous avez agi de même?

M. CHEVRIER: J'invoque le Règlement. Je crois avoir dit, en réponse à une question, que j'avais détruit les lettres de recommandation qui m'avaient été adressées par des députés. Toutefois, je n'ai pas emporté d'autres dossiers du ministère des Transports et ils y sont restés.

M. MARLER: Monsieur Fisher, lorsque j'ai cessé d'être ministre des Transports, j'ai demandé aux fonctionnaires du ministère de bien vouloir envoyer aux archives toutes les lettres qui ne devaient pas être retenues au ministère. Je les ai envoyées et, sauf pour une ou deux petites affaires de moindre importance au sujet desquelles mes électeurs m'ont écrit, je n'ai pas eu l'occasion d'aller aux archives reprendre ces dossiers. J'ai été horrifié l'autre jour quand j'ai reçu cet énorme monceau de lettres au sujet d'un seul organisme.

M. FISHER: Lorsque je fais une motion pour qu'on nous fournisse des documents, j'ai du mal à obtenir qu'on retire certaines pièces des dossiers. Cela m'intrigue de savoir que vos dossiers se trouvent là-bas.

M. MARLER: Il s'agit de dossiers personnels. On ne les produirait pas même sur motion, si j'étais ministre.

M. FISHER: Cela explique peut-être la raison de ces difficultés. M. Hees m'a dit, en effet, qu'il avait attendu jusqu'à ce que M. Duplessis soit décédé, qu'il s'est mis en contact avec M. Sauvé dès que celui-ci a pris le pouvoir et qu'alors il a obtenu des résultats. Cela explique peut-être la situation.

M. HORNER *(Acadia)*: Vous le supposez. Je ne crois pas que M. Hees ait dit cela.

M. FISHER: Je ne peux pas vous montrer le compte rendu où il en est question, parce qu'il n'est pas encore imprimé.

M. MARLER: Je ne me souviens pas du tout que M. Hees ait dit cela ce matin. A mon avis, ce n'est pas parce que le décret du conseil a été approuvé tout au début de 1959 qu'une telle affirmation soit exacte.

M. FISHER: M. Hees a dit que, lorsque M. Sauvé est devenu premier ministre, il lui a téléphoné immédiatement afin de mettre certaines choses en train.

M. MARLER: C'était au sujet des arrérages de la province.

M. FISHER: Vous attendiez-vous à un retard dans le cas de la province de Québec?

M. MARLER: C'est le moins qu'on puisse dire, il me semble.

M. FISHER: Il me semble que M. Chevrier a laissé entendre à peu près la même chose, savoir qu'il fallait agir avec beaucoup de précaution et qu'il ne fallait pas s'attendre à des résultats rapides. Or, je voudrais savoir si, au sein du gouvernement de Québec, il n'y avait aucune autorité qui se chargeait des questions de transport, à part M. Duplessis.

M. MARLER: Je n'ai jamais rien entendu d'aussi naïf.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. FISHER: Vous dites que ma question est naïve; mais, quand il s'agit de relations avec la province de Québec, c'est la filière qu'il faut suivre.

M. MARLER: C'est une idée qu'on se fait très souvent.

M. FISHER: C'est certainement l'idée qu'on se fait avant tout.

M. MARLER: J'en ai eu l'expérience. Je puis vous l'affirmer.

M. FISHER: J'ai quelque chose à vous demander au sujet du compte rendu de la réunion du Conseil qui a eu lieu à Montréal le 24 octobre 1956. Je crois que c'est de cette réunion-là que vous avez parlé. On y trouve ceci:

> Décision: Le Conseil a approuvé, en principe, la location de l'outillage. Le directeur du port soumettra au Conseil un rapport détaillé après avoir consulté les représentants du National-Canadien au sujet des changements à apporter au tarif et aux conditions de vente des jetons.

Quand avez-vous eu connaissance de cette proposition?

M. MARLER: Je ne sais pas si vous étiez présent quand j'ai lu le mémoire que M. Roberts m'a adressé le lendemain. Dans ce mémoire, qui porte la date du 26 octobre, il dit en quelque sorte: "Lorsque je serai de retour des Maritimes, je vous parlerai de nouveau de ces questions". Nous en avons également parlé de façon générale à ce moment-là. Malheureusement je ne sais plus à quelle date M. Robertson m'a reparlé de cette affaire.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Fisher?

M. FISHER: Non.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Horner?

M. HORNER *(Acadia)*: Les opinions semblent très partagées par rapport à l'époque à laquelle un accord a été conclu.

A la suite des questions qui lui avaient été posées précédemment, M. Beaudet, à la page 15 du fascicule 10, a déclaré que les deux parties intéressées s'étaient entendues par rapport aux tarifs, ce que M. Archer a confirmé, ainsi qu'en fait foi la page 18 du même fascicule. Or, jeudi dernier, M. Côté a dit qu'il y a eu un accord.

Je pourrais vous citer ce qui s'est dit ce jour-là. M. Drysdale a demandé ceci:

> Pourriez-vous nous donner l'ordre chronologique dans lequel l'entente a été conclue entre vous-même et le Conseil des ports nationaux?
>
> M. HENDERSON: Oui.

Ensuite, M. Côté a dit:

> Puis-je vous dire que notre propre tarif a été approuvé par un décret du conseil daté du 29 août 1956.

Or, trois pages plus loin, M. Côté affirme de nouveau qu'un autre tarif a été approuvé par le décret du conseil du 6 décembre 1957.

Il semblerait donc que ces tarifs étaient établis d'après un accord. Je pourrais vous en citer davantage, mais M. Drysdale en a parlé assez longuement. Il me semble que les opinions sont assez partagées quand au moment où ces tarifs ont été convenus et quant à l'époque où les deux parties se sont entendues. Je ne sais pas si M. Marler pourrait me donner d'autres précisions que celles qui ont déjà été fournies par rapport à toute la question de la responsabilité en matière de finances.

Je présume qu'en tant que citoyen de Montréal et de titulaire du ministère (sauf erreur, votre circonscription se trouvait dans Montréal) ...

M. MARLER: Elle l'est toujours.

M. HORNER *(Acadia)*: Mais en tant que citoyen de Montréal et de titulaire du ministère, est-ce que cela ne vous a pas inquiété de constater que les droits de passage n'aidaient pas à payer les frais de construction du pont?

M. MARLER: Eh bien! monsieur Horner, je crois que, lorsque le pont a été construit en 1928, tout le monde s'attendait que cette dépense soit liquidée assez rapidement, mais il n'en a rien été.

Quand j'étais membre du conseil, soit, entre 1940 et 1947, nous devions affecter $150,000 par année au déficit du pont. Je crois, à vrai dire, que c'est à cause de la guerre, des difficultés qu'il y avait à obtenir des automobiles, et parce que la rive sud n'avait pas pris beaucoup d'essor, que ce remboursement a pris plus de temps qu'on n'avait prévu.

En tant que citoyen de Montréal, je crois que j'aurais préféré que nous n'ayons pas à débourser $150,000 par année lorsque j'étais là. A part la déception, je ne crois pas qu'il y eût une raison spéciale pour cela.

M. HORNER *(Acadia)*: Lorsque vous êtes devenu ministre en 1955...

M. MARLER: En 1954.

M. HORNER *(Acadia)*: . . . en 1954, vous vous êtes rendu compte, en tant que citoyen de Montréal et député de cette région du Canada, que le péage n'aidait pas à payer la construction du pont, n'est-ce pas?

M. MARLER: Non, il ne faut pas me faire dire une chose pareille, et je ne pense pas qu'on serait justifié de le croire d'après les rapports du Conseil des ports nationaux.

D'après ce que je me rappelle, dès 1954, sinon plus tôt, les revenus du pont accusaient un exédent assez important.

M. HORNER *(Acadia)*: C'est vrai, à partir de ce moment-là, environ...

M. MARLER: Je crois que c'était plus tôt que cela.

M. HORNER *(Acadia)*: Je crois, pour ma part, que c'était en 1951.

M. MARLER: Je ne m'en souviens pas et je doute d'ailleurs que cela ait beaucoup d'importance.

M. HORNER *(Acadia)*: Lorsque vous êtes devenu ministre, vous n'avez pas trouvé que vous aviez à votre porte, une situation qu'il fallait éclaircir, qu'il restait un montant à payer pour la construction du pont et qu'il fallait déterminer quand cette dette serait liquidée?

M. MARLER: Je ne vois absolument pas ce que j'aurais pu faire pour remédier à la situation.

M. HORNER *(Acadia)*: Je pourrais vous dire ce que vous auriez pu faire, mais cela ne vaut pas la peine.

Pour pousser un peu plus en avant, toutefois, j'ai l'impression qu'à ce moment-là les Montréalais demandaient que le système de péage soit supprimé, qu'on puisse passer sans payer sur le pont.

M. MARLER: Je crois qu'on a bien souvent exprimé ce point de vue. C'est un point de vue compréhensible, mais, pas très sage, à la longue. En effet, si l'on supprimait les droits de passage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria (si l'on supprime les uns, il faudrait supprimer les autres également), il ne se construirait plus de ponts à Montréal. Croyez-vous qu'un gouvernement construirait un pont à péage s'il en existait deux qui étaient libres de droits de passage? Si nous supprimions les droits de passage...

M. HORNER *(Acadia)*: Je ne vais pas m'occuper de cette question-là.

M. MARLER: Permettez-moi de terminer. M. Horner m'a posé une question et il me semble qu'il pourrait au moins me laisser le temps d'y répondre.

M. HORNER *(Acadia)*: Je crois que vous vous éloigner du sujet.

M. MARLER: Si vous me permettiez de répondre à votre question, vous pourriez juger d'après ma réponse si je m'éloigne du sujet.

Si nous avions supprimé les droits de passage du pont Jacques-Cartier et du pont Victoria, je ne crois pas qu'il y aurait eu d'autres ponts de construits à Montréal de mon vivant.

C'est parce que j'estime que ceux qui se servent de ces ponts doivent les payer et qu'en percevant des droits de passage on pourrait en construire d'autres, que je préconisais que ces droits de passage soient maintenus alors que la plupart des gens estimaient qu'il fallait les supprimer. Je suis d'avis que, puisque le gouvernement a fait construire un autre pont à péage, mes actes sont justifiés. Je suis persuadé qu'on n'aurait jamais construit un autre pont à péage, s'il n'y avait pas eu ces deux ponts à Montréal.

M. HORNER *(Acadia)*: Lorsque vous avez été nommé ministre en 1954, vous avez fort probablement entendu dire qu'il fallait supprimer les droits de passage. C'est ce que je suppose. Or, en tant que citoyen de Montréal et représentant d'une circonscription de cette ville, ne vous êtes-vous pas, de votre propre gré, intéressé tout particulièrement à la perception de ces droits, pour vous assurer qu'on payait le coût de la construction de ce pont, et pour découvrir si oui ou non la dette augmentait?

M. MARLER: La dette n'augmentait pas, c'était les revenus et l'excédent qui augmentaient et je m'y intéressais vivement. Si je ne m'y étais pas intéressé à ce point, je doute fort qu'on ait commencé à construire le troisième pont.

M. HORNER *(Acadia)*: Je ne me soucie nullement du troisième pont, mais de cet autre pont. Il a coûté environ 18 millions de dollars et, depuis sa mise en service, il a rapporté 29 millions; or, malgré cela, il y a encore 28 millions de dollars à payer. Je trouve assez étrange que personne ne se soit préoccupé de cela et que, faute de mieux, on n'ait pas formé un comité comme celui-ci dès 1954, afin de découvrir pourquoi la dette n'avait pas été liquidée.

M. MARLER: Je crois qu'il suffirait d'examiner les rapports du Conseil des ports nationaux pour comprendre exactement ce qui se passait. Il me semble que toute personne capable de comprendre les chiffres pourrait voir que la dette relative au pont diminuait. Par contre, je sais que le compte de déficit ne diminuait pas.

J'ai toujours pensé que tôt ou tard un organisme serait établi à Montréal pour s'occuper de toutes les communications entre la rive nord et la rive sud du Saint-Laurent. Il me semble que si cela avait été fait, le gouvernement aurait très probablement comblé ce déficit pour la simple raison que l'entreprise, autrement, aurait été paralysée par l'importance de la dette, tout comme d'autres entreprises de notre pays l'auraient été, si elles n'avaient pas recouru à la dépréciation.

M. HORNER *(Acadia)*: Estimiez-vous que la seule façon de liquider la dette, c'était que le gouvernement l'amortisse?

M. MARLER: Non, je n'ai jamais dit cela. Je parle du déficit et je ne veux pas appliquer cette observation à toute la dette. C'est le déficit qui s'accumule pendant les mauvais jours. Je n'en connais pas le montant, mais il est considérable.

J'ai toujours pensé que, si une autorité était constituée pour s'occuper des trois ponts dans la région de Montréal, le gouvernement du jour serait persuadé d'effacer cette dette de déficit, ainsi qu'on l'appelle, je crois, dans le compte du Conseil des ports nationaux. Nul ne pouvait s'attendre, je crois, de voir le gouvernement faire le cadeau d'un pont à la collectivité; je ne crois pas que cela serait raisonnable.

M. HORNER *(Acadia)*: Est-ce peut-être une des raisons de cette décision de rembourser l'emprunt qui portait intérêt à 2¾ p. 100 et de continuer à accumuler l'emprunt à 5 p. 100 d'intérêt, parce que vous pensiez que le gouvernement finirait par défalquer les 5 p. 100?

M. MARLER: On ne m'a jamais demandé d'opinion à ce sujet, mais je crois que si l'on m'en avait demandé, j'aurais voulu utiliser la totalité du surplus pour rembourser la dette du pont et j'aurais laissé s'accumuler le déficit, qu'il portât intérêt à 6 ou 16 p. 100, et je n'ai jamais pensé que la dette du déficit serait acquittée.

M. HORNER *(Acadia)*: Vous ne vous attendiez pas qu'elle fût acquittée?

M. MARLER: Je ne m'attendais à rien ni dans un sens ni dans l'autre.

M. HORNER *(Acadia)*: Mais c'était la raison pour laquelle on payait le montant qui portait le taux d'intérêt le moins élevé?

M. MARLER: Je vous dis simplement ce que j'aurais déclaré au Conseil, si on m'avait consulté, et cette décision a été prise avant que je devienne ministre.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. FISHER: Une seule dernière question: avez-vous pensé qu'on aurait pu installer temporairement des appareils automatiques?

M. MARLER: Non, pas moi. On a peut-être discuté cette question au Conseil, mais on ne m'en a pas parlé, autant que je me rappelle.

M. FISHER: On nous a dit que vu le nombre d'équipes et de changements nécessaires sur la rive sud, il était très difficile d'établir une installation définitive. Mais j'étais très curieux d'en connaître davantage au sujet de cette installation temporaire, qui aurait pu être possible même sur la rive nord?

M. MARLER: Je crois qu'elle aurait tout désorganisé et que le gouvernement aurait probablement été sévèrement critiqué s'il l'avait établie sur la rive nord, alors que le déménagement vers le sud était si imminent.

M. FISHER: M. Chevrier et vous nous avez donné des réponses qui laissaient croire que sans aucun doute ou réserve vous n'étiez pas au courant de ce qui se passait dans le domaine du patronage, concernant le pont Jacques-Cartier?

M. MARLER: Je n'ai jamais pensé que c'était là une question de patronage.

M. FISHER: Serait-il possible qu'un tel système existât à votre insu?

M. MARLER: J'ai entendu les questions que vous avez posées à M. Chevrier et à M. Hees, ce matin, et je ne peux pas croire qu'il y ait quelque fondement. Je dirais que cela s'applique au gouvernement actuel aussi bien qu'à l'époque où j'étais ministre des Transports.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. CHEVRIER: Monsieur Marler, on vous a dit, il y a quelques instants, que vous auriez peut-être dû vous inquiéter du fait que le péage n'était pas suffisant pour payer le pont Jacques-Cartier. Avez-vous pris connaissance du tableau déposé par le National-Canadien au sujet du pont du jubilé Victoria et qui expose la situation de 1900 à 1959, où pendant une période de 60 ans les dépenses ont été supérieures aux recettes de $3,243,400? Et si cette situation, comme on vous l'a dit, s'applique au pont Jacques-Cartier, ce dont je doute, ne s'applique-t-elle pas autant au pont Victoria, à la lumière de ce tableau?

M. MARLER: Je n'ai pas étudié les chiffres que le National-Canadien a versés au dossier. De façon générale, on a constaté, je crois, que les installations

à péage n'étaient pas rentables au début. Il s'écoule une période pendant laquelle on accumule un déficit, puis le trafic augmente en volume et, finalement, devient rentable.

Je sais que tel a été le cas à New-York où l'on a aménagé des ouvrages de ce genre, comme le tunnel Holland dans un cas et le pont Triboro dans un autre cas; dans les deux cas au début, au cours des années 30, les résultats ont été tellement mauvais qu'on a pu les qualifier de désastreux.

La guerre est ensuite survenue et a amené une terrible augmentation du trafic. Je crois que l'on s'est servi des recettes provenant de ces ouvrages pour en aménager d'autres. C'est cet exemple qui m'a porté à penser, au sujet des ponts de Montréal, que le maintien des péages permettrait d'établir de nouvelles installations entre la rive sud et la rive nord du fleuve.

M. CREAGHAN: Pour faire suite à la dernière question de M. Chevrier, je n'ai jamais vu jusqu'ici, dans les comptes rendus du comité, de preuve indiquant que le National-Canadien ait pu contribuer à sa propre exploitation sur le pont Victoria. Si je comprends bien, le National-Canadien utilise ce pont sans se verser de prime et si l'on a dépensé beaucoup d'argent au début pour l'entretien du pont Victoria, c'était pour faire passer le chemin de fer. C'est seulement au cours des récentes années que l'on a ajouté des voies supplémentaires pour le trafic. J'aimerais vous entendre dire s'il serait juste ou non de tenter de comparer ces deux genres de ponts en ce qui a trait au revenu, en se rappelant bien que le pont du jubilé Victoria est surtout un pont de chemin de fer.

M. MARLER: Je présume qu'il existe certains points de similitude entre les deux en ce sens que tous les deux servent à la circulation des véhicules automobiles; je ne vois pas quelle autre comparaison on pourrait se permettre d'établir. Je crois que la conclusion évidente à laquelle on en vient en examinant les chiffres du National-Canadien,—et je vous ai dit, il y a un moment, que je ne les ai pas étudiés soigneusement,—c'est que la répartition des frais d'établissement entre le chemin de fer et la voie carrossable est absolument arbitraire. On pourrait très difficilement savoir au juste si le chemin de fer avait tendance à favoriser l'exploitation ferroviaire ou l'exploitation routière.

Prenons, par exemple, la peinture de la structure, qui est très coûteuse, mais qui doit être faite de temps à autre. Je ne suppose pas que quelqu'un voudrait prendre le temps de répartir les frais entre la peinture de la partie servant à la voie ferrée et celle de la partie utilisée comme voie carrossable. Il y aurait là une subtilité qui serait à la fois une perte de temps et du gaspillage. Je crois que, dans l'esprit du National-Canadien, la différence entre les deux n'a aucune sorte d'importance.

M. CREAGHAN: Il ne serait pas juste de s'attendre que le public qui acquitte le péage paie l'entretien et le fonctionnement du pont de chemin de fer?

M. MARLER: Non, je crois que c'est juste.

M. CREAGHAN: On a beaucoup parlé d'un troisième pont.

M. MARLER: Je crois que c'est plus qu'une possibilité.

M. CREAGHAN: Oui, le pont de l'île des Soeurs, comme on l'appelle. D'après votre expérience à titre d'ancien ministre et de membre du Conseil de la ville de Montréal, croyez-vous qu'il serait dans l'intérêt public que tous les ponts du port soient vendus et administrés d'une façon plus efficace?

M. MARLER: C'est ce que j'appellerais une question très embarrassante, monsieur Creaghan. C'est un problème qui exigerait une étude très approfondie. Je pense personnellement que les gens de Montréal seraient plus heureux si ces trois entreprises étaient réunies, afin que l'argent versé en péage pour ces installations soit employé de façon à leur assurer les services dont ils ont besoin. Les gens penseraient ainsi que ce que l'on a payé au pont Victoria pourrait servir à effacer la dette des autres installations. En d'autres termes, les surplus n'iraient pas aux recettes des chemins de fer ni du gouvernement, mais ils seraient employés exclusivement à défrayer le coût d'établissement des installations.

Vous me demandez si je crois que l'administration en serait plus efficace? Je ne suis pas encore convaincu que l'administration pourrait se faire de façon plus efficace par d'autres que ceux qui s'en sont occupés jusqu'ici.

M. SMITH *(Calgary-Sud)*: Vous avez fait cette déclaration plutôt comme ancien conseiller municipal que comme ancien ministre.

M. MARLER: Je trouve difficile de partager mes titres.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: M. Marler déclare qu'il s'attendait que la province de Québec tarde à approuver ce tarif. A mon sens, c'est insinuer que nous ne pouvons pas nous attendre à la collaboration de la province de Québec.

A la page 15 du fascicule n° 10, M. Beaudet déclare:

> En 1954, j'ai proposé au Conseil de modifier le tarif. Nous préparions alors un nouveau tarif de concert avec le National-Canadien. Nous avons établi un tarif satisfaisant en 1955, ou plutôt, au début de 1956.

Si, à compter de 1954, des autorités relevant du gouvernement fédéral ont travaillé à une modification du tarif qui est entrée en vigueur en 1959, avez-vous l'impression que tout retard causé par la province de Québec pouvait avoir de l'importance, vu que les autorités fédérales ont pris tout ce temps pour reviser ce tarif?

M. MARLER: Monsieur Browne, je ne sais rien des discussions qui ont eu lieu au sujet du tarif en 1954. Je crois avoir informé le comité de tous mes pourparlers avec le Conseil des ports nationaux au sujet du tarif et je crois bien n'avoir rien à ajouter à ce que j'ai déjà dit. Je n'ai pas cherché à adresser de reproches au gouvernement provincial. J'ai eu l'occasion de le faire lorsque j'étais membre de l'Assemblée législative, mais je ne l'ai pas fait après avoir été nommé ministre des Transports. Tout ce que je peux dire, c'est que j'ai déclaré à M. Roberts que la revision prendrait du temps et je ne pense pas avoir exagéré. Les constatations subséquentes, après que j'eus terminé mes fonctions de ministre, démontrent que j'avais raison de m'exprimer ainsi.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Mais, si on le compare à la longue période de temps qu'il a fallu pour reviser le tarif, ce retard de la province ne semblerait pas extraordinairement long.

M. MARLER: Vous supposez qu'en 1954 la question était au palier ministériel et je vous ai dit qu'elle n'était pas au palier ministériel alors que j'étais ministre des Transports.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je n'ai pas dit cela.

M. MARLER: Vous l'avez laissé entendre, cependant.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: J'ai dit que la question avait été confiée à une agence dépendant du gouvernement fédéral et qu'elle avait travaillé de 1954 à 1959 pour accomplir la tâche. A la lumière de ces faits, dire qu'il y a eu un retard après que le gouvernement fédéral l'eut soumis au gouvernement provincial, c'est là une déclaration plutôt injuste, à mon avis.

M. CHEVRIER: Je n'ai pas interrompu l'interrogatoire, mais je ne crois pas que ce soit le genre de questions à poser à un témoin. Cela ressemble beaucoup à de l'intimidation. Il y en a eu des preuves jusqu'ici et, si la chose est nécessaire, je vais citer des passages des procès-verbaux. Je ne crois pas qu'en interrogeant le témoin on doive discuter avec lui, parce que ce témoin a été plus que juste et il a donné tous les renseignements qu'il pouvait. Maintenant vous discutez avec lui.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: C'est vous qui discutez avec moi.

M. CHEVRIER: J'ai parfaitement le droit de discuter avec vous parce que je suis membre du Comité.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, monsieur Browne, avez-vous d'autres questions à poser?

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: C'est tout.

M. MARLER: Je ne veux pas laisser les observations de M. Browne sans réponse, que je sois ou non l'objet d'intimidation. Je peux simplement répéter ce que j'ai déjà déclaré, trois fois déjà, je crois, soit que le Conseil des ports nationaux ne m'a pas demandé de soumettre de tarif au gouvernement provincial, mais si on me l'avait demandé, je l'aurais fait sans retard.

Cependant, je ne peux pas dissimuler le fait que, d'après moi, je n'aurais pas eu beaucoup plus de succès ni moins de succès que M. Hees n'en a eu. Je voudrais dire au Comité que M. Duplessis et moi-même étions amis depuis de nombreuses années malgré nos divergences politiques. Je pensais que si on avait pu agir, on l'aurait fait. Mais quand, plus tôt, j'ai dit à M. Fisher que j'avais constaté que le gouvernement provincial prenait beaucoup de temps, j'ai simplement signalé un fait que je connaissais personnellement.

M. DRYSDALE: Monsieur Marler, j'ai mentionné à M. Chevrier ce matin, l'article 26 de la loi sur le Conseil des ports nationaux, qui exige un budget annuel, et il m'a signalé qu'il avait été abrogé par la loi de 1953-1954. Savez-vous pourquoi on a abrogé cet article?

M. MARLER: Non, je n'étais pas membre du gouvernement à ce moment.

M. DRYSDALE: Vous n'étiez pas membre du gouvernement en 1954?

M. MARLER: Je n'étais pas membre du gouvernement durant la session du Parlement de 1953-1954.

M. DRYSDALE: Quand êtes-vous devenu membre du gouvernement?

M. MARLER: Le 1er juillet 1954.

M. DRYSDALE: Alors vous ne savez pas pourquoi cet article a été abrogé?

M. MARLER: Non, malheureusement, je ne le sais pas.

M. DRYSDALE: En vertu de cet article, il y aurait eu un examen assez approfondi du budget annuel et plusieurs des choses qui ont été mentionnées auraient été portées à l'intention du ministre en vertu de la loi.

M. MARLER: Je crois que le budget du Conseil des ports nationaux, le budget du ministère et de toutes les agences, ont fait l'objet d'un examen très minutieux. Lorsque j'étais ministre des Transports, j'ai constaté que je ne pouvais jamais obtenir assez d'argent du Conseil du Trésor pour le ministère des Transport, et que l'examen des prévisions budgétaires du ministère et des agences par le Conseil du Trésor se faisait très rigoureusement et avec beaucoup de soin. Je ne pense pas que le ministre aurait pu faire d'avantage, qu'il ait pu ou non recourir à la loi.

M. DRYSDALE: Qu'est-il arrivé au budget annuel après l'abrogation de cet article?

M. MARLER: Je peux vous dire seulement ce que je sais par expérience. Les articles du budget du Conseil des ports nationaux ont été soumis à la Chambre en même temps que les autres postes du ministère des Transports.
(Texte)

M. PIGEON: Je n'aurais qu'une question à vous demander, monsieur Marler.

Lorsque vous étiez ministre des Transports, est-ce que vous avez eu plusieurs demandes pour l'abolition du péage sur le pont Jacques-Cartier?

M. MARLER: Je pense, monsieur le président, qu'une motion a été présentée à la Chambre et j'ai reçu de la part de quelques maires de municipalités, des demandes pour abolir le péage sur le pont.

M. PIGEON: En réponse à ces demandes, quelles étaient les raisons principales?

M. MARLER: Monsieur, je me rappelle avoir discuté la question avec le maire de Granby et je lui ai donné les mêmes raisons que j'ai données en réponse à M. Horner tout à l'heure.
(Traduction)

M. FISHER: Monsieur le président, je veux être juste envers M. Marler. Je lui ai demandé tout à l'heure des renseignements au sujet des installations temporaires et des possibilités. Je voulais aussi donner lecture d'un extrait du procès-verbal d'une réunion que le Conseil a tenue à Montréal le 24 octobre 1956, où l'on trouve:

> Le directeur du port recommande fortement l'installation d'appareils Grant Electrotoller.

et un peu plus loin on lit:

> Le coût estimatif de l'installation de ces appareils dans les kiosques actuels est de $15,000. Les mêmes appareils peuvent être transférés plus tard à la nouvelle plaza, lorsque les abords sud des ponts auront été terminés.

Ceci indiquerait que la question d'une installation transférable était sérieusement envisagée sous votre administration, et j'ai voulu donner lecture de ce passage afin de voir s'il vous rappellerait quelque souvenirs.

M. MARLER: Il ne me rappelle aucun souvenir. Je ne peux me rappeler aucune discussion concernant l'installation d'appareils temporaires aux deux extrémités du pont.

J'ai lu cet extrait, tout comme vous l'avez fait, et je ne serais pas du tout surpris que la question ait été discuté entre le Conseil et M. Beaudet, mais non avec moi, pour autant que je puisse me rappeler.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, y a-t-il d'autres questions?

M. FISHER: Monsieur le président, je désirais faire une observation au sujet de la question que M. Chevrier a soulevée.

M. Chevrier a dit qu'il était à même de nous prouver que nous avons intimidé des témoins. Cependant, la remarque ne s'applique pas à M. Marler.

Le PRÉSIDENT: Je désire remercier M. Marler de son témoignage. Il a été un très bon témoin qui nous a apporté beaucoup de collaboration. Au nom du Comité, je tiens à vous remercier d'être venu, monsieur Marler, et nous vous en sommes reconnaissants.

M. FISHER: J'aimerais entendre ces preuves. Je crois que M. Chevrier nous le doit. Je ne sais pas si le mot "intimidation" est parlementaire ou non, mais il a une signification un peu désagréable. Consentirait-il à nous dire quand nous avons intimidé des témoins?

M. CHEVRIER: Oui, je crois que vous avez droit à une explication et je ne vous en aurais pas parlé si je ne l'avais pas pensé.

Je crois qu'il y a une preuve évidente d'intimidation, à la page 343 *(version anglaise)*, de la part de M. Drysdale à l'égard de M. Murphy. Je vais lire les mots qui, je pense, en sont la preuve. A cette page, vous pouvez lire ce qui suit:

> M. MURPHY: Je suis tout à fait certain que le Conseil s'en préoccupait.
>
> M. DRYSDALE: Je ne vous demande pas si vous êtes "certain". Est-ce que le Conseil s'en préoccupait ou non?
>
> M. MURPHY: Il me semble que ce n'est pas à moi, mais plutôt au Conseil qu'il faudrait poser cette question.

M. DRYSDALE: A quelle page trouvez-vous cela?

M. CHEVRIER: A la page 943 (version anglaise).

M. DRYSDALE: Vous avez dit 343. Alors voulez-vous attendre un moment afin que je trouve l'endroit?

M. CHEVRIER: Je continue.

> M. DRYSDALE: Comme vous vous occupiez des finances et de l'administration, vous étiez responsable envers le Conseil des ports nationaux quant à l'argent. Vous avez proposé certaines mesures au Conseil, ou vous avez attiré son attention sur l'affaire, et j'estime que vous aviez tout intérêt, de même que le Conseil, à voir si la question était étudiée, si les mesures proposées étaient adoptées ou critiquées. En somme, c'était bien vous qui risquiez d'être critiqué, n'est-ce pas?
>
> M. MURPHY: Je ne me souviens pas du détail de ces discussions qui, somme toute, ont eu lieu il y a huit ans déjà. Je puis simplement généraliser d'après mes souvenirs, vous donner une idée générale de nos études et de nos equêtes.
>
> M. DRYSDALE: En d'autres termes, vous vous rappelez peu de choses et, pour ce qui est de l'administration, vous ne vous sentiez pas de responsabilité personnelle. Autrement dit, vous n'aviez pas l'impression que vous deviez suivre l'affaire jusqu'au bout?
>
> M. MURPHY: Monsieur le président, ces questions constituent encore une insinuation et j'estime qu'elles sont quelque peu injustes, du fait qu'elles pourraient être mal interprétées. Le député essaie de me mettre des parole dans la bouche.

M. DRYSDALE: Je n'essaie pas de vous mettre des paroles dans la bouche, mais d'en faire sortir, monsieur Murphy; mais il est très difficile d'obtenir une réponse sur des questions au sujet desquelles, en tant qu'homme d'affaires, vous devriez pouvoir répondre logiquement. Vous n'avez pas l'air de vous intéresser beaucoup à ce qu'il advenait des fonds ou de vos recommandations.

M. DRYSDALE: Où se trouve l'intimidation?

Une VOIX: Elle y est en noir sur blanc.

M. CHEVRIER: Je crois que la dernière partie de cette page en fourmille. Ce qui s'est passé ici est, je pense, un problème que le Comité devrait discuter et je ne pense pas que ce soit à celui qui interroge, au membre du Comité, de traiter un témoin comme il a été traité ici.

M. DRYSDALE: Monsieur Chevrier, voudriez-vous avoir l'amabilité de définir "intimidation" avant que nous continuions. Vous semblez avoir une idée assez imprécise à ce sujet.

M. CHEVRIER: En somme, monsieur . . .

M. DRYSDALE: "Drysdale".

M. CHEVRIER: Monsieur Drysdale, vous êtes membre du barreau, mais vous n'êtes à la Chambre des communes que depuis très peu de temps, malheureusement. Je crois que, si vous y aviez été aussi longtemps que certains d'entre nous, vous n'auriez certainement pas dit ce que vous avez dit à M. Murphy.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, à propos de ce rappel au Règlement, je crois que les membres ici présents sont d'avis que j'ai essayé d'être juste. Peut-être ai-je été brusque dans mon interrogatoire et j'en conviens. Mes questions sont ordinairement brusques, qu'il s'agisse d'amis ou de personnes politiquement opposées. Je ne connais pas M. Murphy; je ne l'avais jamais vu auparavant. A vrai dire, je suis venu ici sans avoir demandé à entendre M. Murphy. Le président a demandé s'il y avait quelqu'un qui désirait poser des questions. J'ai regardé M. Fisher, qui, à ce que je crois comprendre, a demandé que M. Murphy soit convoqué; mais personne ne s'est levé; sous l'impulsion du moment, je me suis levé pour commencer mon interrogatoire.

J'ai trouvé que M. Murphy était un témoin duquel il était bien difficile d'obtenir des renseignements, tout comme d'ailleurs M. Roberts. Vous avez pu penser que c'était de l'intimidation, monsieur Chevrier, mais je voulais vous faire part, monsieur le président, de la difficulté à laquelle je me suis heurté en commençant de poser une simple série de questions. Comme je l'ai déjà dit aujourd'hui, j'ai reçu une magnifique collaboration de la part de M. Chevrier, et M. Marler a été un excellent témoin. Il y en a eu plusieurs autres, comme M. Beaudet, qui ont été d'un précieux concours dans leurs témoignages. J'ai trouvé M. Murphy et M. Roberts, en particulier, plutôt difficiles.

Je ne connais ni l'un ni l'autre de ces messieurs. Je tentais d'abreger les délibérations en posant des questions plutôt brèves, et j'essayais de leur faire comprendre que leurs dépositions devant le Comité n'étaient pas très satisfaisantes. Je cherchais de m'y prendre de façon à leur donner la chance de s'étendre sur le sujet.

J'ai dit à M. Murphy que je n'essayais pas de lui attribuer des paroles qu'il n'avait pas prononcées. Ce que je constatais, c'est qu'il semblait donner des réponses plutôt vagues et je voulais lui fournir toutes les chances de s'expliquer davantage. Je ne cherchais aucunement à intimider personne. Je saurais gré aux témoins de toute remarque qu'il voudraient bien faire à cet égard.

Je suis flatté que M. Chevrier ait dit que mon interrogatoire, plutôt serré, dirais-je, pourrait être qualifié d'intimidation; mais je puis assurer à M. Chevrier et aux membres du Comité que telle n'était pas mon intention. Je puis lui faire remarquer que je viens de la Colombie-Britannique, et que le pont Jacques-Cartier ne présente pas un problème très important pour moi. Tout de même, je suis membre de ce Comité et je crois qu'il est important que les témoins nous fournissent des renseignements.

Si je suis accusé d'intimidation, je ne manquerai certes pas de relancer tout témoin qui, à mon avis, n'arrive pas au sujet ou n'y arrive pas assez promptement. Et ni M. Murphy ni M. Roberts, lorsqu'ils occupaient des postes de confiance et qu'ils étaient censés agir en hommes d'affaires, n'ont pu apparemment se rappeler quoi que ce soit touchant l'entreprise.

"Je ne sais pas exactement ce que je faisais dans ce cas-là." Voilà en substance ce qu'ils ont dit. "La seule chose que je me rappelle, c'est que cela ne relevait pas de moi." Voilà encore ce qu'ils ont dit. La seule fois qu'ils ont jamais concédé quelque responsabilité a été à l'égard de deux personnes maintenant décédées, soit le secrétaire du Conseil et M. Healy, un député. C'était là les deux seuls à qui ils reconnaissaient une certaine responsabilité. Ni M. Murphy ni M. Roberts n'étaient d'avis que sur eux retombait la responsabilité de faire des vérifications, et quand le moment critique est arrivé, ils ont déclaré qu'ils n'étaient aucunement responsables.

Je vous dirai, monsieur le président, que je ne voulais pas faire d'intimidation, mais contrôler de très, très près l'interrogatoire. J'avoue l'avoir fait, et je plaide coupable à cette accusation, si c'est là l'accusation.

M. CHEVRIER: Je pose la question de privilège, monsieur le président. J'aimerais remercier M. Drysdale de l'explication qu'il nous a donnée. Je n'aurais pas soulevé la question si M. Fisher ne l'avait pas fait, et il se peut que j'aie été quelque peu impressionné du fait que je connaissais ces deux messieurs. J'ai été mêlé à eux pendant plusieurs années, et je les connais tous deux comme (naturellement, je ne fais aucunement allusion à M. Roberts en ce moment; je pense à M. Murphy seulement) . . . Je connais M. Murphy comme un ingénieur très compétent, l'un des plus habiles de la ville de Montréal, comme un administrateur expérimenté également, entre les mains duquel ont passé des centaines de millions de dollars au temps où il était directeur du port de Montréal. Il m'a semblé, à la lecture des témoignages, que l'interrogatoire n'était peut-être pas tout à fait dans l'ordre. Si de l'avis de M. Drysdale, l'expression que j'ai employée il y a un moment était malheureuse, je tiens à l'informer que je n'avais pas l'intention de le critiquer directement. Mais je pensais que sa façon de l'interroger, en fait de le maintenir sur la sellette, n'était pas tout à fait selon les règles. Il est possible, toutefois, qu'à cause des rapports très étroits que j'ai eus avec ces deux hommes, je me sois laissé impressionner un peu plus que j'aurais dû par cette partie de son interrogatoire.

M. DRYSDALE: En jetant un très rapide coup d'œil sur le compte rendu, je ne puis voir rien qui indique que M. Chevrier avait assisté à cet interrogatoire particulier. Je crois que tous les membres ici présents qui ont assisté à la réunion se rappelleront que j'ai interrogé le témoin sans élever la voix. J'avoue que je suis brusque, mais je le suis avec tout le monde. Je trouve qu'une telle attitude épargne parfois du temps, bien qu'elle ne soit pas trop bien vue. Je crois qu'il serait bon de faire remarquer aux membres du Comité que M. Chevrier n'était pas là pour voir comment s'était fait l'interrogatoire. J'avais l'impression d'être assez juste.

M. CHEVRIER: Il est bien vrai que je n'y étais pas. Peut-être que, si j'avais été présent, j'aurais modifié l'expression dont je me suis servi plus tôt. Je n'ai pas assisté à la réunion comme les membres du Comité le savent, parce que j'étais à la Chambre des communes où j'avais été convoqué pour une autre question. M. Pearson s'est absenté pendant presque toute la semaine dernière et j'ai dû exécuter une partie du travail qui normalement lui revient

Le PRÉSIDENT: Je crois que, si vous aviez été ici, vous auriez beaucoup modifié votre déclaration. En qualité de président de ce Comité, je m'efforce de voir à ce que personne ne soit intimidé, suivant l'expression employée. J'essaie de m'assurer que chacun est traité avec justice. Je crois également que les membres du Comité ont été très justes.

M. BOURBONNAIS: Une des choses qui m'ont frappé ici, c'est que bien souvent lorsqu'il était posé une question "embarrassante" au témoin, celui-ci avait un blanc de mémoire et M. Chevrier s'emportait.

M. CHEVRIER: J'invoque le règlement. Je ne crois pas avoir tenté de contrecarrer personne de ceux qui ont voulu m'interroger ce matin. J'ai essayé de répondre au meilleur de ma connaissance. Je crois qu'il en a été également ainsi dans le cas de M. Marler.

Le PRÉSIDENT: J'ai dit qu'à mon avis tous les membres de ce Comité ont été justes.

M. FISHER: Je désire retirer ma demande tendant à faire comparaître les deux autres ministre des Transports devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire MM. Howe et Michaud.

M. MCPHILLIPS: Il y a une chose qui est très significative. A l'exception de M. Shea, tous les autres témoins ont eu un certain rôle à jouer dans l'administration de ces ponts. Aucun témoin que nous avons eus n'était un usager du pont. J'aimerais me reporter à l'appendice "H" du fascicule 11, où figure une liste de sociétés qu'a fournie M. Clément à ma demande. Je recommanderais que nous convoquions comme témoins devant ce Comité deux ou trois des personnes de ce groupe. Je proposerais que ce soit les représentants de Miron & Frère Ltée, Steinberg's Limited et Bélanger Transport.

M. CREAGHAN: Qui voulez-vous convoquer de ces sociétés?

M. MCPHILLIPS: Il est évident que nous devrions avoir des représentants qui étaient chargés de ce genre de service dans leur entreprise.

Le PRÉSIDENT: Pour commencer, disons que M. Fisher a retiré sa requête tendant à convoquer M. C. D. Howe et M. le juge Michaud.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Pourrions-nous tout d'abord savoir quels sont les témoins qu'il reste à interroger?

Le PRÉSIDENT: Je crois que cette question regarde le sous-comité directeur. Jeudi, nous aurons M. Robert K. Smith, ancien président du Conseil des ports nationaux. Puis nous accueillerons les représentants du pont Victoria, M. Côté et M. Henderson. Ils ont quelques documents à déposer et répondront aux questions qui leur ont été posées à la dernière réunion.

Les membres du Comité approuvent-ils que M. Fisher retire sa requête concernant M. Howe et M. le juge Michaud?

(Assentiment)

Le PRÉSIDENT: Merci, messieurs.

M. McPHILLIPS a proposé trois sociétés, soit Miron et Frères, Steinberg's Limited et Bélanger Transport.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelqu'un qui appuie la motion?

M. FISHER: Je l'appuie.

Le PRÉSIDENT: Appuyée par M. Fisher.

M. McPhillips a proposé que le sous-comité directeur étudie la question de convoquer des représentants de ces sociétés.

M. McPHILLIPS: Ma motion n'était pas que le sous-comité "étudie la question".

M. CREAGHAN: Il demande dans sa motion que le sous-comité directeur choisisse des gens faisant partie du personnel de ces trois sociétés, une ou peut-être plusieurs personnes compétentes.

M. CHEVRIER: N'est-ce pas le sous-comité directeur qui choisit d'ordinaire les témoins?

Le PRÉSIDENT: Non, monsieur.

M. CHEVRIER: Je croyais que le sous-comité directeur établissait à un certain moment une liste de quelque 20 témoins et que c'était avec ceux-ci que nous avions affaire. Cette motion a-t-elle pour but de faire ajouter d'autres noms à la liste ou voulez-vous demander au sous-comité directeur de décider si de tels témoins devraient être convoqués?

M. McPHILLIPS: Parlant de ma propre motion, je crois que la raison de ceci est apparente.

Tous les témoignages apportés ici, à l'exception de celui de M. Shea, du National-Canadien, viennent de témoins qui avaient été chargés de quelque manière de l'administration de ces ponts. Pas un seul témoin ne tombait dans la catégorie des usagers du pont. C'est pourquoi je considère si important que nous ayons des représentants de ces sociétés.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous d'avis, messieurs, qu'il faudrait faire adopter cette motion? Nous allons demander au secrétaire de nous en donner lecture.

Le secrétaire du Comité:

Il est proposé par M. McPhillips, appuyé par M. Fisher, que le sous-comité directeur choisisse des représentants compétents des établissements de camionnage suivants, savoir Miron & Frères Ltée, Steinberg's Ltd et Bélanger Transport Cie Ltée, qui seront appelés à comparaître devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui appuient la motion? Ceux qui sont contre?

(La motion est adoptée.)

Le PRÉSIDENT: Maintenant, comme je vous l'ai déjà dit, messieurs, nous aurons ici, jeudi prochain, à 9 heures et demie du matin, dans la salle du comité des chemins de fer, M. Robert K. Smith et les administrateurs du National-Canadien qui comparaîteront au sujet du pont Victoria.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

COMITÉ PERMANENT DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. GORDON K. FRASER

JUIL 21 1960

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE 18

Perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal (Québec)

SÉANCE DU JEUDI 19 MAI 1960

TÉMOINS:

M. R. K. Smith, Waterloo (Ontario); du *National-Canadien*: MM. Lionel Côté, chef adjoint du contentieux, et L. J. Henderson, gérant directeur général, transport routier; et M. Maurice Archer, président du Conseil des ports nationaux.

L'Imprimeur de la Reine, Contrôleur de la Papeterie, Ottawa, 1960

COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser,

Vice-président: M. W. Marvin Howe,

et MM.

Allmark
Asselin
Badanai
Baldwin
Bell (*St-Jean-Albert*)
Bourbonnais
Bourget
Bourque
Brassard (*Chicoutimi*)
Brassard (*Lapointe*)
Browne (*Vancouver-Kingsway*)
Bruchési
Cadieu
Campbell (*Stormont*)
Campeau
Chevrier
Chown
Creaghan
Crouse
Denis
Deschatelets
Drysdale
Dumas
Fisher
Garland
Grills
Herridge
Horner (*Acadia*)
Horner (*Jasper-Edson*)
Johnson
Keays
Kennedy
Lessard
MacInnis
MacLean (*Winnipeg Nord Centre*)
Martin (*Essex-Est*)
Martini
Michaud
McBain
McDonald (*Hamilton-Sud*)
McGregor
McPhillips
Monteith (*Verdun*)
Pascoe
Payne
Peters
Phillips
Pigeon
Pratt
Rapp
Rogers
Rynard
Smith (*Calgary-Sud*)
Smith (*Simcoe-Nord*)
Smith (*Lincoln*)
Thompson
Tucker
Valade
Wratten—60.

Secrétaire du Comité:
Eric H. Jones.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 19 mai 1960.
(31)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 heures et demie du matin, sous la présidence de M. Gordon K. Fraser, président.

Présents: MM. Asselin, Bell (*St-Jean-Albert*), Bourbonnais, Bourque, Brassard (*Chicoutimi*), Browne (*Vancouver-Kingsway*); Bruchési, Chevrier, Chown, Crouse, Deschatelets, Drysdale, Fraser, Grills, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*); Martin (*Essex-Est*); Martini, McGregor, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Payne, Pigeon, Rapp, Rogers, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Lincoln*), Smith (*Simcoe-Nord*), Thompson, Tucker et Wratten. (32).

Aussi présents: M. R. K Smith, de Waterloo (Ontario), ex-président du Conseil des ports nationaux; *du chemin de fer National-Canadien*: MM. Lionel Côté, C.R., chef adjoint du contentieux; L. J. Henderson, gérant général, transport routier et Walter Smith, représentant exécutif à Ottawa; *du Conseil des ports nationaux;* MM. Maurice Archer, président, et J. F. Finlay, conseiller juridique; et M. P.-M. Ollivier, légiste de la Chambre des communes.

Le Comité reprend son étude de la question touchant la perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal (Québec).

M. R. K. Smith est appelé à témoigner; il est assermenté, interrogé et se retire à la fin de son témoignage.

MM. Côté, Henderson et Mills sont rappelés et continuent de témoigner sous serment. MM. Côté et Henderson produisent des documents, en réponse aux questions qui leur avaient été posées lors de séances précédentes; ils sont interrogés sur les mêmes points. Lesdits trois témoins se retirent de nouveau à la suite de leur témoignage.

Au cours de l'interrogatoire de MM. Côté et Henderson, et sur requête du Comité, M. Archer produit un tableau donnant le détail de la perception du péage au pont Jacques-Cartier et il est convenu que ce tableau serait annexé au compte rendu des délibérations de ce jour (*voir appendice "A" ci-joint*).

Au cours de l'interrogatoire des représentants officiels du National-Canadien, les documents suivants ont été déposés; il est convenu qu'ils seraient ajoutés en appendices au compte rendu des délibérations de ce jour:

Texte d'une lettre en date du 10 janvier 1956, adressée par le gérant général adjoint, transport routier, à M. G. Beaudet;

Texte d'une lettre en date du 12 janvier 1956, adressée par M. L. J. Henderson, gérant général, transport routier du National-Canadien à M. G. Beaudet, et

Mémoire concernant les réunions et délibérations des représentants du National-Canadien et du directeur du port de Montréal.

Il est convenu que lesdits documents seraient annexés au compte rendu des délibérations de ce jour (*voir appendices "B", "C" et "D" ci-joint*).

Le président avertit le Comité que certains bills publics seront à l'étude, mardi prochain, le 24 mai, et que le jeudi 26 mai trois représentants officiels de certaines entreprises de camionnage qui font usage des ponts à péage, à Montréal, rendront témoignage: MM. Jean Girard, directeur général, *Miron et Frères, Ltée;* James Doyle, conseiller général, *Steinberg's Limited,* et un représentant officiel de *Bélanger Transport.* Sur motion de M. McGregor, appuyée par M. Asselin,

Il est décidé—Que MM. Jean Girard, James Doyle et un représentant officiel de *Bélanger Transport* seront appelés devant le Comité à 9 heures et demie du matin, le jeudi 26 mai.

Une interprète du français à l'anglais et un sténographe de langue française interprète ou prend en sténographie, selon le cas, les questions et les réponses en français, durant la séance. Mlle Paulette Cyr, interprète, reste sous serment.

A midi et cinq minutes, le Comité s'ajourne jusqu'à 9 heures et demie du matin, le jeudi 24 mai 1960.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 19 mai 1960.
9 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. (*Suit une rectification qui n'intéresse pas la version française.*)

Ce matin, nous entendrons M. R. K. Smith, ex-président du Conseil des ports nationaux qui est aussi ex-député à la Chambre des communes. Je demanderai à M. Smith de bien vouloir s'avancer jusqu'ici.

M. PIGEONS Monsieur le président, j'ai posé des questions qui sont reproduites au compte rendu des délibérations de la dernière séance. Elles s'adressent à M. Côté.

Le PRÉSIDENT: Nous y reviendrons dès qu'ils sera question du pont Victoria.

(M. R. K. Smith est assermenté.)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous des questions à poser à M. Smith? C'est l'honorable M. Chevrier qui a demandé que M. Smith soit appelé devant le Comité.

M. CHEVRIER: C'est exact, monsieur le président. Mais, pour le moment, je préfère renoncer à interroger M. Smith.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai des questions à lui poser.

Le PRÉSIDENT: M. Horner d'abord; M. Chown, ensuite.

M. HORNER (*Acadia*): A vous la parole, monsieur Chown.

M. CHOWN: Monsieur Smith, voulez-vous dire au Comité de quelle date à quelle date vous avez occupé le poste de président du Conseil des ports nationaux?

M. R. K. SMITH (*ex-président du Conseil des ports nationaux*): J'ai accédé à ce poste en juin 1940, je crois. Je l'ai quitté vers la fin de 1954.

M. CHOWN: Pendant que vous avez été en fonction, vous a-t-on fait part de certaines irrégularités soupçonnées au sujet de la perception des péages?

M. SMITH: Il y a certainement eu des infractions au règlement; mais je n'ai jamais eu de preuves qu'il se soit passé des choses plus graves.

M. CHOWN: M. Beaudet n'a-t-il pas été directeur du port ou directeur adjoint, pendant que vous avez été président?

M. SMITH: Oui. Il a été directeur adjoint du port pendant quatre ou cinq ans, pour devenir, vers la fin de ma période d'activité, directeur du port.

M. CHOWN: Pendant qu'il a occupé le poste de directeur adjoint, puis, de directeur du port, vous est-il arrivé d'étudier avec lui certaines inquiétudes qu'il entretenait alors au sujet d'irrégularités dans la perception du péage?

M. SMITH: Nous avions des réunions fréquentes à Montréal. Le Conseil s'y rendait, M. Beaudet s'y présentait à l'occasion; mais il n'assistait pas toujours à nos séances. M. Murphy, le directeur du port, y assistait d'habitude. Nous avons parlé des infractions au règlement.

M. CHOWN: Des infractions qui vous ont amenés à prendre des mesures disciplinaires?

M. SMITH: Il y a eu des excédents et des déficits et autres choses du genre qui nous ont amenés à prendre des mesures disciplinaires dans le cas des péagers.

M. CHOWN: Avez-vous lu le compte rendu des délibérations?

M. SMITH: Dans l'ensemble, mais je n'ai pas tout lu; j'ai parcouru tout ce qui concernait le Conseil des ports nationaux et le pont Jacques-Cartier.

M. CHOWN: Avez-vous été étonné, en lisant le compte rendu des preuves d'irrégularités si nombreuses?

M. SMITH: Parlez-vous des irrégularités qui se sont produites à Montréal et dont il a été question au tribunal?

M. CHOWN: Je parle de la négligence apparente de l'administration. En êtes-vous venu à des conclusions, lorsque vous avez terminé la lecture du compte rendu des délibérations, sur ce qui s'est passé au pont Jacques-Cartier?

M. SMITH: N'oubliez pas que j'ai quitté mon poste vers la fin de 1954. Jusqu'à cette date, il n'y a jamais eu d'indices de choses graves, sauf les infractions au règlement dont j'ai parlé. Je ne voudrais faire aucune déclaration sur ce qui s'est passé par la suite.

M. CHOWN: Pendant votre période d'activité et après votre retraite, avez-vous reçu des menaces par téléphone ou par lettre?

M. SMITH: Non.

M. CHOWN: Avez-vous jamais entendu dire que certains péagers vivaient dans l'abondance?

M. SMITH: Après avoir quitté le Conseil?

M. CHOWN: Oui, et même pendant que vous étiez en fonction.

M. SMITH: Non, je ne me souviens pas d'avoir entendu dire quoi que ce soit dans ce sens.

M. CHOWN: A-t-on jamais cherché à vous intimider personnellement, par téléphone, par lettre ou autrement?

M. SMITH: Non.

M. CHOWN: Depuis votre retraite ou pendant que vous étiez en fonction?

M. SMITH: Non, jamais.

M. CHOWN: Lorsque que vous étiez au Conseil des ports nationaux, avez-vous jamais discuté avec qui que ce soit la question des appareils de perception automatique de péage, ou y avez-vous jamais songé?

M. SMITH: Non. Jusqu'au jour de ma retraite, je ne crois pas qu'il ait jamais eu sur le marché aucun appareil dont l'automatisme dépassât celui des caisses enregistreuses. Quelqu'un a déclaré ici qu'on avait fait enquête sur les améliorations susceptibles d'être apportées aux anciennes méthodes et qu'on n'avait trouvé rien de mieux qu'une caisse enregistreuse perfectionnée. Je pense que quelqu'un a dit cela au Comité.

M. CHOWN : A la suite de ces infractions au règlement, avez-vous jamais examiné avec le directeur du port la question des péages de manière que cette tâche s'exécute avec plus de diligence, d'exactitude et d'efficacité : par exemple, émettre le billet à un bout du pont et percevoir le récépient à l'autre bout, ou d'autres méthodes analogues ?

M. SMITH : Je ne me souviens pas particulièrement d'avoir parlé de ces questions avec le directeur du port. Je sais toutefois que nous nous préoccupions tous de l'administration du port. Nous en parlions souvent lors des réunions du Conseil à Montréal. Il incombait au directeur du port d'améliorer, le plus possible les méthodes en vigueur.

M. CHOWN : Aviez-vous pour ligne de conduite d'examiner les chiffres et les recettes annuelles provenant des voyageurs, des camionneurs, et le reste, et d'analyser ces chiffres afin de vous assurer autant que possible que tout était bien dans l'ordre, vu que les infractions au règlement étaient assez constantes ?

M. SMITH : En ma qualité de président du Conseil, je ne faisais aucune analyse statistique quant au nombre des voyageurs par rapport à celui des voitures. Toutefois, le Conseil examinait sérieusement et régulièrement l'état des recettes de l'administration du pont. Je pourrais peut-être ajouter, si vous me le permettez, monsieur le président, que, lorsque j'ai été nommé au Conseil, les recettes qui provenaient de l'administration de ce pont s'établissaient à moins de $400,000. Lorsque j'ai quitté le Conseil, en 1954, les recettes nettes d'exploitation avaient quadruplé et se chiffraient à plus d'un million et demi de dollars. En 1940, l'administration du pont accusait un déficit net au chapitre du revenu d'un peu plus de $800,000, tandis qu'en 1954 ce déficit net d'exploitation était devenu un excédent net d'exploitation d'un peu moins de $600,000.

Il est vrai que dans ce chiffre, une somme de $245,000 ou de $250,000, représentait la baisse de 5 à $2\frac{3}{4}$ p. 100 au taux de l'intérêt sur le capital ; mais le déficit net d'exploitation, établi à $800,000, avait fait place à un excédent net de $275,000. L'élément financier retenait donc notre attention.

M. CHOWN : Cette hausse de revenu porterait à croire que l'administration du pont se faisait, en général, de façon satisfaisante et efficace. Est-ce la conclusion à laquelle vous étiez arrivé ?

M. SMITH : La situation semblait être satisfaisante, quant à nous.

M. CHOWN : Évidemment, il y avait l'expansion normale.

M. SMITH : En effet, mais cette hausse de revenu quadruplée restait considérable.

M. CHOWN : Durant votre règne, a-t-on modifié le prix des billets ?

M. SMITH : Non, je ne pense pas.

Le PRÉSIDENT : Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs ?

M. HORNER (*Acadia*) : Si je ne m'abuse, il s'est fait trois enquêtes pendant que vous avez été en fonction. Vous a-t-on déjà consulté, en votre qualité de président du Conseil, au sujet de ces enquêtes ? Le directeur du port était-il tenu de vous consulter avant d'entreprendre une enquête ?

M. SMITH : Non, il ne me consultait pas.

M. HORNER (*Acadia*) : Vous n'aviez pas à décider de la tenue d'une enquête, alors ?

M. SMITH : Non.

M. HORNERS (*Acadia*) : Mais vous étiez au courant de ces enquêtes?

M. SMITH : Ah! oui, le directeur du port, une fois les enquêtes terminées, en faisait rapport au Conseil.

M. HORNER (*Acadia*) : Mais vous n'avez jamais dit qu'on devrait entreprendre des enquêtes plus souvent, ou prendre d'autres initiatives de ce genre?

M. SMITH : La question des enquêtes était confiée au directeur du port. C'est lui qui les exécutait, procédant à des vérifications-surprise, sur place; il prenait les dispositions nécessaires en vue de permettre au bureau des enquêtes du National-Canadien de poursuivre son enquête.

M. HORNER (*Acadia*) : Mais vous ne lui avez jamais laissé entendre que plus d'enquêtes devaient avoir lieu?

M. SMITH : Non.

M. HORNER (*Acadia*) : N'avez-vous pas exprimé d'inquiétude au sujet des erreurs commises ou de l'absence d'une ligne de conduite nettement établie à l'égard des billets? Voici ce que j'entends. Les péagers, apparemment, n'avaient pas, ou peu s'en faut, à subir de sanctions du fait qu'on les prenait à ne pas déchirer les billets ou à ne pas agir comme il faut. Vous n'avez jamais cru bon d'intervenir en disant qu'il faudrait entreprendre une nouvelle enquête, ou prendre d'autres mesures semblables?

M. SMITH : Je ne me rappelle pas que le Conseil ait jamais enjoint au directeur du port de procéder à de nouvelles enquêtes. Toutefois, ces questions faisaient l'objet de fréquentes discussions au sein du Conseil et les membres étaient d'avis que toute disposition raisonable devait être prise en vue de protéger les fonds publics provenant des péages.

M. HORNER (*Acadia*) : Lors des enquêtes de 1952, sur 75 traversées, on a relevé diverses irrégularités dans 58 cas. Quelqu'un a-t-il jamais, lors d'une réunion du Conseil, fait une estimation de la somme d'argent qu'on perdait ou dit que cette somme était considérable?

M. SMITH : Sauf pour ce qui est des déficits dans l'encaisse dont certains péagers, à titre personnel, se rendaient coupables, délit qui ne restait pas impuni, le Conseil n'a jamais été saisi d'aucune preuve portant que de fortes sommes d'argent étaient détournées des fonds de l'administration du pont.

M. HORNER (*Acadia*) : Vous consultait-on lorsqu'on voulait engager du personnel, ou si cette fonction incombait au directeur du port?

M. SMITH : L'engagement du personnel incombait au directeur du port. On ne nous consultait pas à ce sujet.

M. HORNER (*Acadia*) : On ne consultait pas les hauts fonctionnaires du Conseil des ports nationaux?

M. SMITH : Voulez-vous parler de l'embauchage des péagers?

M. HORNER (*Acadia*) : Je veux parler de la nomination des péagers ou de l'embauchage du personnel administratif visant les péages. On ne consultait pas les hauts fonctionnaires du Conseil à ce sujet?

M. SMITH : Non. Ces questions relevaient du directeur du port.

M. HORNER (*Acadia*) : Le directeur du port était donc libre d'engager le nombre de personnes qu'il voulait sous ses ordres?

M. SMITH : Oui.

M. HORNER (*Acadia*) : Il pouvait les engager ou les congédier comme il l'entendait?

M. SMITH : Il était libre d'embaucher ses employés comme il l'entendait; mais je crois qu'il ne pouvait pas les congédier à sa guise.

M. HORNER (*Acadia*) : Il était très difficile d'effectuer des congédiements.

M. SMITH : A mon avis,, le directeur du port pouvait imposer des sanctions; mais pour le renvoi d'un employé, il devait en obtenir l'autorisation du Conseil.

M. HORNER (*Acadia*) : Vous avez déclaré être au courant d'erreurs commises à propos des péages et que vous étiez également au courant des enquêtes qu'on menacaient. Est-ce vrai?

M. SMITH : Nous savions que des enquêtes avaient lieu et que certains péagers violaient le règlement.

M. HORNER (*Acadia*) : Avez-vous jamais saisi le ministre des Transports de cette question?

M. SMITH : Non.

M. HORNER (*Acadia*) : Vous ne croyiez pas qu'il s'agissait d'une infraction assez grave?

M. SMITH : Non. Nous estimions qu'il s'agissait d'un détail administratif.

M. HORNER (*Acadia*) : Qui pouvait se régler sans avoir recours au ministre?

M. SMITH : Oui. Je n'ai jamais porté cette question à l'attention du ministre, d'aucun ministre, et, si je ne me trompe, j'ai exercé mes fonctions sous cinq ministres différents.

M. HORNER (*Acadia*) : C'est un bon nombre. Vous avez parlé tantôt, en réponse à une question de M. Chown, de ce qui s'est fait au sujet de la dette et des recettes en espèces, de la décision de hausser l'intérêt, ou des effets de la hausse de l'intérêt de 2¾ à 5 p. 100. Auriez-vous l'obligeance de nous donner plus de précisions nous dire ce que vous entendez par là?

M. SMITH : Pour ce qui est des obligations à l'égard du pont, question qui a été très bien expliquée ici, selon moi, lorsque le gouvernement a décidé de rembourser les obligations échues,—environ 20 millions de dollars,—ces obligations portaient un intérêt de 5 p. 100. Quand le gouvernement a racheté ces obligations et les a amorties, l'intérêt des frais imputés sur le compte du Conseil des ports nationaux a été réduit de 5 à 2¾ p. 100.

M. HORNER (*Acadia*) : Je vous comprends maintenant. Cette réduction d'intérêt s'est traduite par une épargne considérable pour le pont Jacques-Cartier.

M. SMITH : Oui, je crois que l'épargne s'est chiffré à $240,000 ou $250,000 par année.

M. HORNER (*Acadia*) : Je n'ai plus d'autres questions à poser.

Le PRÉSIDENT : Monsieur Drysdale.

M. DRYSDALE: Lorsque vous étiez en fonction au Conseil des ports nationaux monsieur Smith, quelle responsabilité assumiez-vous à l'égard de l'administration du pont Jacques-Cartier? Les témoignages donnés devant le Comité par certains autres membres du Conseil révèlent que ces fonctionnaires s'occupaient plus particulièrement de certaines fonctions. Quant à vous, est-ce que l'administration du pont Jacques-Cartier entrait dans vos attributions?

Le PRÉSIDENT: Avant que vous répondiez, monsieur Smith, je voudrais demander à M. Drysdale d'élever un peu la voix.

M. DRYSDALE: Entendu, du moment que M. Chevrier ne m'accusera pas d'intimider les témoins, si je parle plus fort.

M. CHEVRIER: Non, si le député se contente de parler simplement un peu plus haut.

M. DRYSDALE: Avez-vous entendu la question?

M. SMITH: Je pense bien l'avoir comprise, monsieur Drysdale.

On s'occupait de toutes les questions avec le même sérieux et la même attention. Aucune activité du Conseil ne recevait plus d'attention qu'une autre.

M. DRYSDALE: Vous êtes ingénieur de profession, n'est-ce pas?

M. SMITH: Non, je ne le suis pas. Mais j'aimerais à dire que nous accordions peut-être un peu plus d'attention à l'administration du pont Jacques-Cartier, parce que, comme on l'a déclaré à plusieurs reprises devant le Comité, le déficit montait jusqu'à un certain point chaque année et nous nous sentions responsables, non seulement devant le Conseil et le gouvernement, mais aussi devant la province de Québec et la ville de Montréal. Alors, il n'y avait pas seulement la responsabilité vis à vis le gouvernement, quant à l'administration du pont, mais, à certains égards, vis-à-vis du gouvernement provincial et de la ville de Montréal.

M. DRYSDALE: Est-il juste alors de dire, monsieur Smith, que vous comptiez sur les rapports d'ordre administratif présentés par les différents directeurs du port et que la surveillance exercée par le Conseil des ports nationaux se fondait sur les comptes rendus ainsi présentés par le directeur du port?

M. SMITH: Oui. je pense que c'est juste.

M. DRYSDALE: Je veux me montrer tout à fait juste et ne faire aucune supposition, car je sais que M. Chevrier va s'inquiéter si j'exerce trop d'influence sur le témoin.

M. CHEVRIER: Je m'excuse, mais je n'ai pas saisi l'observation.

M. DRYSDALE: Vous en prendrez connaissance dans le compte rendu.

En d'autres termes, vous n'avez effectué aucune vérification, vous-même, à l'égard de l'administration, ni exercé aucune surveillance quant aux vérifications faites au sujet des péagers?

M. SMITH: Non, nous nous en remettions au préposé, c'est-à-dire au directeur du port, pour ces questions de détail.

M. DRYSDALE: Vous saviez, monsieur Smith, que les fonctionnaires du service des enquêtes du National-Canadien effectuaient des vérifications à l'égard du pont Victoria chaque année?

M. SMITH: J'imagine et j'en suis certain maintenant à la suite des témoignages à ce sujet; toutefois, je présume que nous étions au courant à cette époque-là.

M. DRYSDALE: Ce que je tente d'établir depuis le début, c'est le degré des relations qui existent entre le Conseil des ports nationaux et le directeur du port quant aux vérifications effectuées par les chemins de fer Nationaux du Canada. En un sens, supposiez-vous que le directeur du port se préoccupait de ces questions, tandis que lui supposait que son adjoint en assumait la responsabilité?

M. SMITH: Quant à nous, il incombait au directeur du port d'assumer la responsabilités de l'administration du pont, y compris les enquêtes et les vérifications, et toute autre mesure prise en vue de protéger les recettes qui provenaient de l'administration de ce pont.

M. DRYSDALE: Eh bien! en 1952, monsieur Smith, les fonctionnaires du National-Canadien ont effectué une enquête. A la page 33 du fascicule 3 (j'ai déjà indiqué ce texte à M. Murphy et j'aimerais à vous le signaler aussi), voici ce qui est dit:

> En faisant rapport au Conseil, au sujet de cette enquête, le directeur du port a déclaré qu'il préférait obtenir une nouvelle preuve concernant les péagers en question et aussi étendre l'enquête de façon à inclure d'autres péagers.

Vous rappelez-vous quelles mesures ont été prises à l'égard de cette enquête?

M. SMITH: Je me souviens de l'enquête de 1952, et les témoignages rendus ici ont donné des précisions sur les vérifications supplémentaires faites par la suite et sur la fréquence des vérifications à l'improviste, des vérifications-éclair et autres vérifications. Cependant, pour ce qui est du Conseil à Ottawa, nous étions d'avis qu'il ne nous n'avions rien à faire, sauf de confier l'affaire au directeur du port pour plus ample informé.

M. DRYSDALE: A la suite de sa recommandation, vous n'avez jamais proposé une nouvelle enquête et vous ne vous êtes enquis de rien à ce sujet? Vous n'avez jamais demandé si oui ou non le National-Canadien ou la Gendarmerie royale, par exemple, avait fait de nouvelles investigations?

M. SMITH: Non, à l'époque où j'étais là, la dernière enquête a été faite par le National-Canadien en 1952.

M. DRYSDALE: Oui, mais dans le rapport pour l'année 1952, M. Murphy a préconisé de nouvelles enquêtes. Je pense qu'il a dit dans son témoignage qu'il n'y avait pas assez de preuves, à son avis, en vertu de l'entente, pour lui permettre d'intenter une action contre ces hommes. Il fallait, selon lui, procéder à de nouvelles enquêtes. Je me demande si l'on a donné suite à cette recommandation.

M. SMITH: Eh bien! je pense que M. Murphy s'en est occupé. Je ne me rappelle aucune recommandation particulière faite par M. Murphy selon laquelle le Conseil devait lui ordonner d'instituer des enquêtes. Je pense que, suivant l'opinion de M. Murphy, opinion qu'il a exposée devant le Conseil dans son rapport, de nouvelles enquêtes s'imposaient. Le Conseil a présumé qu'il les ferait lui-même.

M. DRYSDALE: Étiez-vous, à cette époque-là, satisfait des enquêtes menées par la police portuaire de M. Murphy sur les nouvelles irrégularités? A ce que je comprends, c'est la seule investigation qu'on a faite.

M. SMITH: Oui: je ne voudrais pas donner l'impression que nous étions entièrement persuadés de l'absence totale d'irrégularités en ce qui concerne les infractions au règlement par les péagers. Ce fait est reconnu et...

M. DRYSDALE: Vu la recommandation de M. Murphy, et je me rends compte que bon nombre d'années, peut-être, se sont écoulées...

M. SMITH : Oui.

M. DRYSDALE : ... n'était-il pas logique que le service d'enquête du National-Canadien ou la Gendarmerie royale s'occupât de la question conformément aux recommandations de M. Murphy?

M. SMITH : Je ne le crois pas, car s'il y avait eu des preuves probantes de malhonnêteté et de détournement des revenus du pont, cela aurait pleinement justifié des enquêtes renouvelées de la part de la Gendarmerie royale ou du bureau d'enquête du National-Canadien, ou peut-être d'un autre organisme.

Mais nous avons considéré ces infractions et les investigations y afférentes comme une question d'administration. Il en va de même pour la punition des péagers et de leur congédiement ou leur mutation à d'autres postes. Mais durant l'époque où j'étais au service du Conseil, cet organisme n'a été saisie d'aucune preuve qui aurait justifié des mesures autres que les sanctions disciplinaires.

M. DRYSDALE : Alors, ne serait-il pas raisonnable de dire que durant toute la période où vous avez fait partie, le Conseil a soutenu que toute enquête sur les irrégularités dans la perception du péage relevait du directeur du port, qui devait entreprendre et donner suite aux enquêtes; et que vous, en principe seulement (je ne devrais pas dire "seulement"), vous avez accepté ses rapports. Vous ne lui avez jamais proposé de faire faire de nouvelles enquêtes par le National-Canadien, par la Gendarmerie royale ou par sa propre police? On s'en est remis entièrement à lui alors?

M. SMITH : Oui, sauf que, aux réunions du Conseil (je crois que je me répète un peu), tous les membres, y compris le directeur du port, ont reconnu la nécessité de contrôler vigoureusement les infractions de la part des péagers. On est convenu également de faire l'impossible pour les maintenir dans la discipline et pour assurer le bon fonctionnement du pont.

M. DRYSDALE : Monsieur Smith, les enquêtes sur cette suite d'irrégularités menées par le National-Canadien et par le directeur du port (du moins, par la police du Conseil des ports nationaux) ont-elles jamais été portées à l'attention d'un des cinq ministres sous lesquels vous avez servi?

M. SMITH : Je ne l'ai pas fait, moi.

M. DRYSDALE : Savez-vous si d'autres membres du Conseil des ports nationaux ont signalé les irrégularités aux ministres?

M. SMITH : Je ne saurais vous en assurer; mais, à mon avis, on n'a pas signalé d'irrégularités aux ministres.

M. DRYSDALE : Vous n'avez jamais eu d'entrevus avec quelque ministre que ce soit afin de discuter ce problème?

M. SMITH : Non.

M. DRYSDALE : Qui aurait pu influer sérieusement sur... qui pouvait éventuellement nuire au revenu du pont?

M. SMITH : Non.

M. DRYSDALE : Y avait-il une raison pour laquelle on ne pouvait pas parler de cela?

M. SMITH : Avec le ministre?

M. DRYSDALE : Oui.

M. SMITH : Comme j'ai dit tout à l'heure, il s'agissait d'un détail administratif.

M. DRYSDALE : Monsieur Smith, vous a-t-on signalé qu'aucune des enquêtes menées par le National-Canadien ne portait sur les camions?

M. SMITH : Je n'ai pas saisi le dernier mot.

M. DRYSDALE : Camions ... que les enquêtes n'ont porté que sur des voitures particulières?

M. SMITH : Ah! des camions?

M. DRYSDALE : Oui.

M. SMITH : Non, je ne me rappelle pas au juste.

M. DRYSDALE : Mais autant qu'il vous en souvienne, monsieur Smith, est-ce que M. Murphy ou un autre directeur du port ne vous a jamais dit que les enquêtes, celles du National-Canadien, se concentraient sur les voitures particulières? En toute justice, je dois dire qu'on a essayé une fois ou deux de vérifier les camions; mais je ne crois que nous en ayons un raport complet au dossier.

M. SMITH : Je ne me rappelle rien à cet égard, monsieur Drysdale; mais je crois comprendre que, d'après les témoignages rendus ici, il était très difficile de vérifier les camions, bien que je ...

M. DRYSDALE : Oui, on a dit cela ici. Mais je me demandais si, durant la période où vous étiez membre du Conseil des ports nationaux, ce problème est survenu et si on l'a discuté.

M. SMITH : Non, je ne le pense pas.

M. DRYSDALE : Très bien, merci.

Le PRÉSIDENT : Monsieur Pigeon.

(Texte)

M. PIGEON : Monsieur Smith, durant votre terme d'office, est-ce que vous avez reçu des lettres de recommandation de députés ou de ministres pour "placer" des péagers?

(Traduction)

M. SMITH : Je ne me rappelle aucune recommandation de la part d'un ministre ou d'un député. Je ne veux pas donner l'impression qu'on n'a pas reçu de correspondance au bureau, car il se peut qu'on ait reçu un rare appel téléphonique en faveur de l'embauchage d'un péager, mais je ne me souviens d'aucune lettre de cette sorte.

(Texte)

M. PIGEON : Est-ce que vous avez reçu des appels téléphoniques de députés ou de ministres de la Couronne vous demandant de reconsidérer le cas d'un péager qui avait été démis de ses fonctions?

(Traduction)

M. CHEVRIER : J'invoque le Règlement monsieur le président. Je pense que nous devrions apprendre tout d'abord s'il y a eu des congédiements pendant que M. Smith était à l'emploi du Conseil.

Le PRÉSIDENT : Peut-être M. Smith pourrait-il répondre maintenant à cette question. Est-ce qu'il y a eu des renvois?

M. PIGEON : Monsieur Chevrier, si vous voulez poser une question, vous avez le droit de le faire.

M. CHEVRIER : C'est une question relative au Règlement que j'ai posée, monsieur Pigeon. Il me semble que nous devrions savoir, avant que vous posiez cette question au témoin, si l'on avait congédié des péagers pendant qu'il a été en fonction au Conseil.

M. PIGEON : Certes. J'en ai la liste ici, dans le livre. A la page...

Le PRÉSIDENT : C'est dans les témoignages, à la page 4, je crois.

(Texte)

M. PIGEON : Je ne trouve pas la page; mais j'ai remarqué cela, tout à l'heure, qu'il y avait des péagers qui avaient été démis de leurs fonction pour cause d'irrégularités. C'est pour cela que j'en reviens à ma question, si, à la suite de ces renvois d'employés, un ministre ou des ministres, ou un ou des députés ont fait pression sur vous pour reconsidérer le cas de ce péager, afin qu'il soit ré-employé?

(Traduction)

M. SMITH : Autant qu'il me souvienne, personne n'a fait de demande en ce sens-là.

(Texte)

M. PIGEON : Monsieur Smith, est-ce qu'il est venu à vos oreilles des rumeurs de personnes qui vous ont avisé que certains péagers avaient un mode de vie élevé, trop élevé, au-dessus de leurs moyens, ou qu'il y avait certaines... des rumeurs, en fin de compte, qui étaient préjudiciables à l'intérêt public?

(Traduction)

M. CHEVRIER : Le témoin a déjà répondu à cette question posée par M. Horner ou M. Drysdale.

M. SMITH : Si j'ai entendu des rumeurs? Aucune preuve n'a jamais été portée à ma connaissance; il faudrait avoir des preuves, me semble-t-il.

M. PIGEON : Vous n'avez jamais reçu d'appels téléphoniques ni de lettres?

M. SMITH : Jamais à ma connaissance. Je suis très certain que je n'ai jamais reçu d'appels téléphoniques ni de lettres.

(Texte)

M. PIGEON : Est-ce que vous êtes prêt à dire que certaines irrégularités, ou un manque de surveillance appropriée, a entraîné une perte d'argent?

(Traduction)

M. SMITH : Voulez-vous répéter la question, s'il vous plaît?

L'INTERPRÈTE : "Est-ce que vous êtes prêt à dire que certaines irrégularités, ou un manque de surveillance appropriée, a entraîné une perte d'argent?"

M. SMITH : Eh bien! c'est une question à laquelle il est très difficile de répondre de façon catégorique. Je ne suis pas en mesure de dire qu'aucune perte de revenu n'a été subie. Tout ce que je peux dire, c'est que nous avons fait de notre mieux pour protéger le revenu du pont.

(Texte)

M. PIGEON : Est-ce que des suggestions vous ont été faites par les ministres des Transports de l'époque, par exemple, pour tâcher d'améliorer le système de péage ou afin d'éviter le plus d'irrégularités possibles?

(Traduction)

M. SMITH : Bien, on n'a pas eu de suggestions, car lorsque j'étais au Conseil, on ne discutait pas de ces questions avec le ministre.

(Texte)

M. PIGEON : On a dit, dans les séances antécédentes, que l'augmentation du revenu, à la suite de l'installation du nouveau système automatique, est d'environ de 35 p. 100. A première vue, est-ce que vous ne trouvez pas que ceci prouve, justement, qu'il y a eu une certaine perte d'argent, due peut-être aux péagers qui n'ont pas fait leur devoir comme ils auraient dû le faire?

(Traduction)

M. SMITH : Je ne crois pas qu'on doive me poser une question pareille. C'est une question théorique et, en tout cas, je ne serais pas en mesure d'y répondre. Je ne voudrais pas exprimer une opinion là-dessus. Voilà près de six ans que je ne suis plus au Conseil.

(Texte)

M. PIGEON : Est-ce que vous avez déjà, vous-même, fait des recommandations pour améliorer le système de péage, aux officiers de la Commission des Transports ou au ministre en cause?

(Traduction)

M. SMITH : Aucune recommandation n'a été faite au ministre, comme j'ai dit à M. Drysdale. Nous avons examiné souvent avec le directeur du port la question des irrégularités et nous lui avons demandé de prendre toutes les mesures, qui, à son avis, étaient raisonnables et désirables, afin de défendre l'intérêt public sur le pont.

(Texte)

M. PIGEON : Lorsque vous discutiez de ces irrégularités avec les officiers de la Commission est-ce qu'il était question également de la perte d'argent que pouvaient entraîner ces irrégularités?

(Traduction)

M. SMITH : Nos discussions avec le directeur du port portaient sur des infractions au règlement. Parfois des déficits se sont produits par suite d'infractions isolées de la part des péagers. Nous lui avons conseillé de prendre tous les moyens qui, à son avis, étaient raisonnables et souhaitables, pour défendre l'intérêt public.

Nous n'avons reçu aucune preuve d'un montant quelconque, à part les déficits mentionnés et versés au dossier, ici, qui aurait justifié de nouvelles démarches de notre part.

(Texte)

M. PIGEON : Est-ce que ça arrivait souvent que les péagers, à la fin de leur "shift" de travail, de leur journée de travail, étaient, ou que leurs poches, autrement dit, étaient fouillées, quelque chose comme cela?

(Traduction)

M. SMITH : Eh bien! je crois que quelqu'un a témoigné ici en disant qu'un personnage en haut lieu lui avait dit qu'il était un peu dangereux d'adopter cette méthode.

A la fin de leur équipe, ils devaient rendre leur argent et tout billet non usagé. Je ne sais pas si l'on fouillait les poches des péagers. Je ne saurais être trop catégorique à ce sujet, car je ne m'en souviens pas précisément.

Le PRÉSIDENT: Quand vous répondez, ne parlez pas, s'il vous plaît, de ce qui a déjà paru dans les témoignages. Dites-nous simplement ce que vous savez.

M. SMITH: Merci, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser?

M. CHEVRIER: J'ai une ou deux questions au sujet du rapport annuel du Conseil des ports nationaux, ainsi que de l'état des dépenses, le bilan du pont Jacques-Cartier, si on les déposait chaque année à la Chambre des communes comme une partie du rapport annuel? N'est-ce pas exact?

M. SMITH: C'est exact; c'est obligatoire, en vertu de la loi.

M. CHEVRIER: Y aurait-il dans ces rapports un indice quelconque d'irrégularités par rapport au pont Jacques-Cartier?

M. SMITH: Non. Ce rapport renferme un état relatif au pont Jacques-Cartier; il indique le nombre de véhicules qui l'ont emprunté, les recettes et d'autres détails. Je crois que c'est tout, outre un état financier.

M. CHEVRIER: Je vous pose cette question parce que, l'autre jour, on a demandé si ces rapports n'indiquaient pas si des irrégularités avaient été commises. Voilà pourquoi je vous ai posé cette question, et vous avez répondu que rien de ce genre n'apparaîtrait dans les rapports qui sont déposés annuellement à la Chambre.

M. SMITH: C'est exact.

M. CHEVRIER: Puis-je vous poser une ou deux autres questions concernant les vérifications intérieures. N'y avait-il pas, au Conseil des ports nationaux même, un agent du Trésor qui vérifiait les recettes et les dépenses du Conseil?

M. SMITH: Le ministère des Finances y faisait la comptabilité par l'entremise du bureau du contrôleur du Trésor. En outre, nous avions le représentant des vérificateurs.

M. CHEVRIER: A la suite de ces vérifications faites par le Conseil du Trésor ou par le vérificateur, vous a-t-on jamais signalé qu'il y avait des déficits dans les finances du pont Jacques-Cartier?

M. SMITH: Je ne m'en souviens pas. Je ne le crois pas, et s'il y en a eu je ne puis m'en souvenir.

M. CHEVRIER: Puis-je vous poser une question concernant l'aspect financier, la dette d'établissement ou de déficit relative au pont Jacques-Cartier? Au cours de séances antérieures, on s'est inquiété du coût de construction de ce pont et du fait qu'il n'a pas acquitté assez rapidement.

Pouvez-vous expliquer pourquoi le montant des immobilisations n'a pas été réduit aussi rapidement au cours des premières années que durant ces dernières années?

M. SMITH: Bien!

M. CHEVRIER: Je demanderai plutôt s'il n'est pas vrai que l'exploitation de ce pont accusait un déficit au cours des premières années?

M. SMITH: Certainement.

M. CHEVRIER: Et comme vous l'avez déjà dit, quelque temps après que vous avez été nommé président du Conseil des ports nationaux, non seulement le nombre de véhicules empruntant le pont a augmenté, mais les recettes aussi.

M. SMITH : C'est exact.

M. CHEVRIER : Et, lorsque vous étiez président, le revenu net d'exploitation était plus élevé qu'antérieurement?

M. SMITH : Oui, j'ai cité les chiffres ici-même il y a quelques instants.

M. CHEVRIER : En effet. Voici où je veux en venir : les recettes provenant de l'exploitation du pont étaient-elles entérieurement affectées à réduire la dette d'établissement, ou une partie était-elle employée pour fins d'améliorations?

M. SMITH : Le Parlement devait autoriser toutes les dépenses en immobilisations.

M. CHEVRIER : Avez-vous vu l'état qu'a déposé ici un de vos prédécesseurs?

M. DRYSDALE : Est-il consigné au compte rendu?

M. CHEVRIER : Oui; c'est un état intitulé : "Pont Jacques-Cartier—Exposé de la structure financière : dette d'établissement et dette de déficit". Il a été déposé lors de la deuxième ou troisième séance, et il a été préparé par les fonctionnaires du Conseil des ports nationaux.

M. SMITH : Oui, j'ai vu ce document.

M. CHEVRIER : Voici où je veux en venir : je désirerais que vous nous expliquiez, si vous le pouvez, la raison pour laquelle, au cours de nos premières séances, on se demandait pourquoi la dette d'établissement a été réduite très rapidement, semble-t-il. En regard de cet état, et vu votre expérience, pouvez-vous nous donner une explication?

M. SMITH : Il y avait deux dettes : celle qu'on appelle la dette d'établissement relative au pont, et la dette de déficit.

M. CHEVRIER : La dette d'établissement et quelle autre?

M. SMITH : La dette de déficit. La dette d'établissement a été absorbée par l'État; mais naturellement la dette de déficit est restée, et je crois qu'elle a augmenté pendant un certain temps pour ensuite diminuer. Je ne puis le dire sur-le-champ. Je crois que la dette totale aura été acquittée dans sept ans; mais je ne suis pas certain de cette période. Cependant, la dette totale du pont sera éteinte dans peu d'années.

M. CHEVRIER : Au cours de la dernière séance, je crois que M. Marler, ou un autre témoin, a parlé de l'amortissement de la dette de déficit. Vous rappelez-vous si le Conseil des ports nationaux a jamais amorti quelques dettes de déficit à l'égard d'autres exploitations, telles que celles de ports, par exemple?

M. SMITH : Je ne me souviens d'aucun amortissement.. Je doute que nous soyons autorisés à amortir une dette sans le consentement du ministère des Finances.

M. CHEVRIER : Oui, j'en conviens. Cependant, avez-vous déjà recommandé au gouvernement que soient amortis une dette de déficit ou des intérêts relatifs à des installations portuaires, autre que la dette du pont Jacques-Cartier? Vous en souvenez-vous?

M. SMITH : Je ne puis me rappeler un moment quelconque; je n'affirmerais pas que cela ne s'est pas produit, mais je ne me rappelle pas quand.

M. CHEVRIER : C'est tout. Je vous remercie, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT : Désire-t-on poser d'autres questions?

M. DRYSDALE : Je désirerais poser une ou deux questions relativement à ce qu'a dit M. Chevrier. Il a mentionné que des rapports sont préparés chaque année, mais qu'on n'y a signalé aucune irrégularité. N'est-il pas vrai que, jusqu'en 1954, vous deviez préparer un budget annuel et le soumettre au ministre?

M. SMITH : C'est exact.

M. DRYSDALE : Ce budget annuel renfermait-il une analyse détaillée relative à la structure financière ou à l'exploitation du pont Jacques-Cartier? En d'autres termes, le Conseil des ports nationaux se rendait ici à Ottawa afin de présenter ce budget annuel directement au ministre?

M. SMITH : Oui.

M. DRYSDALE : Et vous examiniez le budget annuel avec le ministre?

M. SMITH : Nous étudions certainement la préparation des crédits, parce que le Parlement devait autoriser les fonds; je crois que le membre du Conseil qui s'occupait plus des questions financières que ses deux autres collègues, examinait ces crédits avec le ministre.

M. DRYSDALE : Je désirerais attirer votre attention sur le point suivant, monsieur Smith. Aux termes de la loi sur le Conseil des ports nationaux... Je ne puis me rappeler l'article. Serait-ce l'article 60, monsieur Chevrier?

M. CHEVRIER : C'est l'article qui a été abrogé.

M. DRYSDALE : M. Chevrier a été bien aimable de me signaler que cet article a été abrogé au cours de la session de 1953-1954. Je crois que la sanction royale a été donnée en juin, à peu près à l'époque où M. Chevrier a cessé d'être ministre des Transports. Avant cette date, une disposition de la loi exigeait qu'un budget annuel soit présenté au ministre?

M. SMITH : Oui.

M. DRYSDALE : A ce moment, vous aviez l'occasion d'examiner en détail, avec le ministre, le budget du pont Jacques-Cartier?

M. SMITH : Non, je ne crois pas que cela se passait ainsi. Ce budget, une fois préparé, était transmis au ministre. Je ne me souviens pas de discussions prolongées sur ce sujet. Il y en avait relativement à certains crédits, mais je ne me rappelle pas qu'il y en ait eu au sujet du budget.

M. DRYSDALE : Chaque année, le ministre acceptait votre budget sans objecton; vous obteniez tout ce que vous désiriez?

M. SMITH : En général, je crois que c'est vrai.

M. DRYSDALE : C'est très généreux.

Une autre question, monsieur Smith. M. Chevrier a dit que les agents du Trésor faisaient enquête sur l'administration du pont Jacques-Cartier. Étaient-ils en mesure de savoir si les reçus avaient été remis, s'il n'existait pas de détournement de fonds ou d'autres irrégularités?

M. SMITH : Je ne le crois pas; ils s'occupaient de la disposition et de la protection de l'argent.

M. DRYSDALE : Ils ne pouvaient savoir si tous ceux qui traversaient le pont avaient acquitté le péage, ni si chaque péager remettait toutes ses recettes?

M. SMITH : Non.

M. DRYSDALE : Ils avaient des sacs d'argent pour eux-mêmes, et ils pouvaient connaître, en examinant les reçus et en comptant l'argent en leur possession, le montant des recettes perçues durant une période déterminée?

M. SMITH : Oui.

M. DRYSDALE : Ils vérifiaient les recettes après qu'elles étaient passées entre les mains des péagers, des surveillants ou de quelque autre préposé immédiat; mais ils n'étaient pas en mesure de savoir s'il s'était produit quelque détournement de fonds?

M. SMITH : Je ne le crois pas. Advenant quelque infraction flagrante à cet égard, ils auraient pu en savoir quelque chose, cars ils étaient sur les lieux mêmes. Cependant, je ne crois pas que cette surveillance faisait partie de leurs attributions.

M. DRYSDALE : De leurs devoirs?

M. SMITH : Ou de leurs devoirs.

Le PRÉSIDENT : Désire-t-on poser d'autres questions?

M. CHEVRIER : Monsieur Smith, le budget annuel que préparait le Conseil des ports nationaux et qu'il soumettait à l'approbation du ministre était le budget annuel du Conseil des ports nationaux?

M. SMITH : Oui, du Conseil.

M. CHEVRIER : Ce n'était pas le budget annuel relatif au pont Jacques-Cartier?

M. SMITH : Non, ce budget embrassait tout.

M. CHEVRIER : Ce budget du Conseil des ports nationaux n'aurait pu indiquer, de toue façon, s'il existait des découverts, advenant qu'il y en ait eu à l'égard du pont Jacques-Cartier?

Le PRÉSIDENT : Non; est-ce que vous répondez, monsieur Smith?

M. SMITH : Oui.

M. DRYSDALE : Cependant, M. Chevrier vous accordait tout ce que vous lui demandiez dans le budget, n'est-ce pas?

M. SMITH : Oui.

M. HORNER (*Acadia*) : Ce budget indiquait le total annuel?

Je vois qu'à la page 16 du fascicule 10, M. Clément a dit ce qui suit en parlant de la situation qui existait au mois de janvier 1956:

> J'ai constaté que les revenus provenant des péages étaient inférieurs à ceux de 1956. J'ai donc commencé à me demander quelle pouvait bien en être la cause.

Les montants de ces revenus étaient-ils indiqués dans le budget que vous présentiez?

M. SMITH : Je n'était pas membre du Conseil en 1956, ni en 1957.

M. HORNER (*Acadia*) : Je sais que vous n'étiez pas là à cette époque; mais ces recettes étaient-elles indiquées dans le budget que vous présentiez au ministre lorsque vous étiez président du Conseil?

M. SMITH : Je n'en suis pas trop certain ; nous indiquions peut-être ces chiffres, mais je ne pourrais l'affirmer.

M. HORNER (*Acadia*) : Je me le demandais, car j'ignore ce que vous auriez pu indiquer dans ce budget, sinon des demandes d'argent.

M. SMITH : Nos demandes de fonds y apparaissaient certainement.

M. HORNER (*Acadia*) : Mais il me semble que vous auriez dû justifier de quelque façon ces demandes d'argent et indiquer les dépenses et les recettes que vous prévoyiez, ainsi que les revenus antérieurs ?

M. SMITH : Il est possible que ces chiffres aient été indiqués dans le budget que nous préparions, mais je ne m'en souviens pas exactement.

M. HORNER (*Acadia*) : Ai-je raison de croire que depuis que cet amendement a été apporté durant la session de 1953-1954, il n'est plus nécessaire de présenter ce budget ?

M. SMITH : Je le crois.

Le PRÉSIDENT : Désire-t-on poser d'autres questions, messieurs ?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*) : Pendant la durée de vos fonctions, a-t-on remboursé quelque partie de la dette sur ce pont ? Est-ce à cette époque que l'on a commencé à rembourser cette dette d'établissement ?

M. SMITH : La dette d'établissement a été amortie en 1949 ou en 1950, je crois.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*) : On a refinancé le pont ; mais après cette opération, une partie de la dette d'établissement a été remboursée.

M. SMITH : Oui.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*) : Était-ce pendant la durée de vos fonctions ?

M. SMITH : Oui, je crois que l'on a commencé à effectuer cet amortissement vers 1952.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*) : J'ai déjà soulevé une question qui m'intéresse considérablement. Il y avait deux dettes à l'égard de ce pont : la dette de déficit et la dette d'établissement. La dette de déficit comportait un taux d'intérêt de 5 p. 100, et la dette d'établissement, un taux d'intérêt de $2\frac{3}{4}$ p. 100. Je désirerais savoir pourquoi il a été décidé d'acquitter la dette contractée à un moindre taux d'intérêt avant celle contractée à un taux plus élevé ?

Le PRÉSIDENT : Je crois que l'on a répondu à cette question l'autre jour.

M. DRYSDALE : M. Smith n'y a pas encore répondu.

Le PRÉSIDENT : Non, mais on y a répondu l'autre jour.

M. CHOWN : M. Marler a donné une explication.

M. SMITH : Le Conseil des ports nationaux acceptait les taux d'intérêts que fixait le gouvernement relativement à la dette. Lorsqu'il a fourni les fonds pour acquitter les obligations, le gouvernement a réduit à $2\frac{3}{4}$ p. 100 le taux d'intérêt de 5 p. 100 que nous versions alors à l'égard de nos obligations. L'État a remboursé aux détenteurs d'obligations la totalité de la dette garantie, à l'égard de

laquelle nous versions un intérêt de 5 p. 100, et nous a dit que nous devrions verser, relativement à ce montant, un intérêt de $2\frac{3}{4}$ p. 100 au lieu de 5 p. 100.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*) : Je comprends; c'est l'opération de refinancement relative au pont. Mais subséquemment, il demeurait encore deux dettes: la dette de déficit et la dette d'établissement. L'État a financé la dette d'établissement à un taux d'intérêt de $2\frac{3}{4}$ p. 100, alors qu'un taux d'intérêt de 5 p. 100 était exigé à l'égard de la dette de déficit. Je désirerais savoir pourquoi, lorsque l'exploitation du pont a accusé un profit et qu'il était possible de rembourser une partie de la dette, il n'aurait pas été plus avantageux de rembourser cette dette comportant un intérêt de 5 p. 100, parce que les intérêts augmentaient plus rapidement à ce dernier taux qu'au taux de $2\frac{3}{4}$ p. 100.

M. SMITH : Je ne pourrais répondre à cette question, car je crois que c'est un domaine qui relève du ministère des Finances.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*) : Vous ne vous rappelez pas quelle était la nature de cette dette?

M. SMITH : Non.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*) : Était-ce sous forme d'obligations?

M. SMITH : Non. Tout ce dont je me souviens, c'est ce que je vous ai déjà dit.

Le PRÉSIDENT : Désire-t-on poser d'autres questions, messieurs? Si l'on ne désire plus interroger M. Smith, je le remercie alors d'être venu ici à titre de témoin. Nous demanderons maintenant à MM. Côté et Henderson, qui sont des préposés du pont Jacques-Cartier, de bien vouloir comparaître, car je crois qu'ils peuvent répondre à certaines questions qui ont été posées au cours de la dernière séance. M. Mills, le contrôleur, pourrait également s'avancer.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*) : Monsieur le président, avant que nous commencions à interroger M. Côté, je désirerais savoir si M. Archer pourrait nous fournir, avant que notre Comité termine ses séances sur ce sujet,—bientôt, peut-être,—le montant des recettes perçues au pont durant les mois de janvier, février, mars et avril de l'année 1960?

Le PRÉSIDENT : J'ai mentionné ce sujet à M. Archer, ce matin. Monsieur Archer, avez-vous entendu cette question?

M. DRYSDALE : Nous pourrions également obtenir les recettes des mois de mai et juin.

Le PRÉSIDENT : Monsieur Archer, M. Smith a posé une question concernant les recettes.

M. MAURICE ARCHER (*président du Conseil des ports nationaux*) : Je m'excuse, car je parlais en ce moment.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*) : Je désirerais obtenir le montant des recettes perçues durant les mois de janvier, février, mars et avril 1960. Nous espérons que nous aurons terminé avant la fin de mai.

Le PRÉSIDENT : Monsieur Archer, pouvez-vous nous fournir ces chiffres mardi prochain, si possible, ou à quelque date ultérieure? Vous pourriez peut-être les transmettre au secrétaire du Comité ou à moi-même.

M. DRYSDALE : Ne pourrions-nous les obtenir avant la fin de nos séances?

Le PRÉSIDENT: Si le secrétaire ou moi-même les obtenons, nous pourrons les faire parvenir aux membres du Comité.

M. ARCHER: Je puis vous les communiquer cet après-midi ou demain matin.

(Relativement à ces recettes, voir l'appendice "A" ci-joint.)

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Archer.

M. Pigeon a posé des questions à MM. Côté et Henderson. Je crois que M. Pigeon en a posé une ou deux.

M. Lionel COTÉ *(chef adjoint du contentieux, chemins de fer Nationaux)*: Tout d'abord, je voudrais me reporter à la question qu'a posée M. Pigeon, début du fascicule 16, séance du 12 mai, où il fait mention du mémoire aux directeurs de journaux qu'a adressée la compagnie des chemins de fer Nationaux. Cette note paraît à la page précédente du même fascicule.

A ce sujet, M. Pigeon a dit que le pourcentage de l'augmentation des recettes qu'indique ce document est faux et trompeur. C'est peut-être un peu fort, si l'on tient compte des explications qu'a données M. Henderson immédiatement après, savoir que ce mémoire aux rédacteurs indique les recettes pour des périodes où la circulation sur le pont était comparable. On a employé les chiffres relatifs au mois de novembre afin d'établir cette comparaison entre les années 1957, 1958 et 1959. L'appendice "D", à la fin du fascicule numéro 16, qui a trait aux recettes du péages, indique que, pour le mois de novembre, l'augmentation proportionnelle mentionnée dans le mémoire aux directeurs de journaux est bien démontrée.

Il semble que la difficulté ou le malentendu au sujet de ce mémoire et de la déclaration de M. Pigeon vient de ce que la comparaison ou l'augmentation proportionnelle qui apparaît dans cette note est reportée dans l'état des recettes. Au lieu de ce document, M. Pigeon s'est servi de la pièce qui apparaît dans le fascicule 14, où est indiqué le nombre de véhicules qui ont traversé le pont. Si l'on emploie les chiffres relatifs au pourcentage des véhicules, on n'obtient pas le même résultat qu'indiquent les recettes.

Comme on le voit au fascicule 16, M. Pigeon demande pourquoi, aux mois d'août et septembre des années 1959 et 1958, le nombre de véhicules empruntant le pont accuse une augmentation de 23.5 et 19.35 p. 100, respectivement, l'une des deux voies étant fermée à la circulation en 1958. Pourquoi n'y a-t-il pas eu une augmentation semblable d'environ 20 p. 100 au cours du mois de mai, lorsque les deux voies étaient ouvertes?

Cet état indique qu'au mois de mai 1959, il y eut réduction de 4.66 p. 100 dans le nombre de véhicules qui ont traversé le pont, comparativement à la période de mai 1958.

Cette diminution s'explique, notamment, parce que, durant le mois de mai 1959, la circulation sur les voies du côté d'aval a été interrompue du 19 mai à la fin du mois. Je ne crois pas, cependant, que ces variations dans le pourcentage des véhicules contredisent les augmentations qui sont indiquées dans le mémoire aux directeurs de journaux qui a été déposé.

Et maintenant je passe quatre pages du fascicule 16, après quoi M. Drysdale pose un certain nombre de questions concernant les changements apportés au tarif, en 1956 et 1957. Ces questions couvrent quelques pages du compte rendu. M. Drysdale désirait obtenir des renseignements détaillés relatifs aux réunions entre les représentants du National-Canadien et du Conseil des ports nationaux, alors qu'a été discutée la modification du tarif; il désirait également connaître la date des décrets du conseil qui approuvaient le nouveau tarif.

Dans quelques instants, M. Henderson vous donnera des renseignements détaillés au sujet des réunions qui ont eu lieu depuis 1955. Je préférerais traiter seulement la question relative à l'approbation du tarif et à l'émission de décrets du conseil, parce que cet aspect du travail a été confié à la division juridique des chemins de fer. Je désire signaler que le pont Victoria, lorsqu'il a été complété en 1859, ne permettait pas la circulation routière. Il ne comportait qu'une voie ferrée. En 1898, lorsque le pont reconstruit a été ouvert à la circulation, deux supports en porte-à-faux attachés, à la structure principale permettaient la circulation de véhicules. Le statut initial, autorisant la construction du pont Victoria, accordait à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc le droit d'y faire circuler des véhicules et de percevoir des péages. Cependant, cette disposition de la loi primitive n'est entrée en vigueur qu'après 1898. Ce n'est qu'en 1900, lorsqu'il a accordé une subvention de $500,000 pour la reconstruction du pont, que le gouvernement au moyen d'une mesure législative, a exigé que le gouverneur en conseil approuvât le tarif des péages des véhicules empruntant ce pont. Cette loi a été adoptée en 1900, et c'est pourquoi il appert, d'après la compilation du tarif qui a été déposée au procès-verbal, que c'est seulement en 1900 que nous avons reçu le premier décret du conseil approuvant le premier tarif à l'égard du pont Victoria.

La compagnie de chemin de fer doit observer deux dispositions statutaires relativement à l'exploitation de la partie du pont Victoria affectée à la circulation routière. La première concerne les péages, qui, comme je l'ai dit, doivent être approuvés par le gouverneur en conseil. Également, en vertu de l'article 293 de la loi sur les chemins de fer, le gouverneur en conseil doit approuver le règlement régissant la circulation sur ce pont: limite de vitesse, poids et dimensions des véhicules, etc. Le pont Victoria étant surtout un pont destiné au trafic ferroviaire, vous comprendrez que la Commission des transports y exerce quelque autorité et compétence en ce qui concerne la sécurité des aménagements ferroviaires. Le règlement régissant la circulation sur ce pont est autorisé en vertu de cet article de la loi sur les chemins de fer, et il est établi originalement au moyen d'un règlement administratif de la compagnie de chemin de fer, lequel doit être soumis à l'approbation de la Commission des transports et subséquemment au gouverneur en conseil qui rend un décret.

M. DRYSDALE: Je regrette de vous interrompre, mais la Commission des transports n'a acune compétence dans le cas des péages ou du tarif qui s'appliquent au pont.

M. CÔTÉ: Non. Depuis cette époque, lorsque nous avons voulu faire changer le tarif des péages par le gouverneur en conseil, nous avons maintes fois constaté qu'il fallait faire modifier le règlement; cette modification doit être approuvée par le gouverneur en conseil après avoir été soumise à la Commission des transports.

En 1955, le tarif en vigueur était celui qui est imprimé à l'appendice "A" du fascicule 14. Il était en vigueur lorsque les négociations entre le bureau du directeur du port de Montréal et les fonctionnaires de la compagnie de chemin de fer ont été entreprises en vue d'assouplir et de simplifier ce tarif et de faciliter la circulation sur le pont. Les négociations, que M. Henderson vous expliquera bientôt en détail, ont amené une entente entre le bureau du dircteur du port et la compagnie du chemin de fer, relativement à l'élaboration d'un nouvau tarif. En 1956, ce nouveau tarif a été soumis à la division juridique de la compagnie afin qu'il soit approuvé selon la méthode ordinaire. En première étape, il a été soumis au conseil d'administration de la compagnie, lequel l'a approuvé le 31 mai 1956. En même temps, la compagnie approuvait, au moyen d'un règlement administratif, un nouveau règlement relatif à la circulation. Le 26 juin 1956, la division juridique a transmis au

ministère des Transports le tarif de 1956 relatif au pont Victoria. Subséquemment, il y eut échange de correspondance concernant la rédaction du tarif, et, en outre, nous avons dû tenir compte de certaines suggestions qu'avait soumises le bureau du conseil privé. Cette question a été réglée et, le 29 août 1956, le tarif des péages a été adopté en vertu du décrèt du conseil C.P. 1956/1319.

Je dois signaler que ce tarif relatif aux péages n'avait rien à voir avec l'institution d'un système de jetons, car les deux parties avaient alors l'intention de continuer l'utilisation de billets en papier.

M. DRYSDALE: Monsieur Côté, vous avez dit que le nouveau tarif a été transmis, pour approbation, au conseil d'administration des chemins de fer Nationaux?

M. CÔTÉ: Oui.

M. DRYSDALE: Cela indique qu'à cette époque une entente avait été conclue entre le National-Canadien et le Conseil des ports nationaux?

M. CÔTÉ: Non pas nécessairement avec le Conseil des ports nationaux, mais avec le directeur du port ou son bureau.

M. DRYSDALE: En d'autres termes, si les membres du Conseil des ports nationaux, ou leurs fonctionnaires, n'étaient pas d'accord, vous ne transmettiez pas ce tarif au conseil d'administration?

M. CÔTÉ: Non, et M. Henderson vous dira exactement quand une entente a été conclue.

M. CHEVRIER: Quelle date avez-vous mentionnée, monsieur Drysdale?

M. DRYSDALE: M. Côté a dit que le conseil d'administration des chemins de fer Nationaux avait approuvé le nouveau tarif le 31 mai 1956.

M. CÔTÉ: Quelque temps après que ce tarif des chtmins de fer Nationaux eut été approuvé, le Conseil des ports nationaux a demandé à la compagnie de ne pas appliquer immédiatement ce nouveau tarif, car le Conseil n'avait pas encore établi son propre tarif et il préférait que les deux tarifs entrent en vigueur à la même date.

Nous ne savons pas exactement pourquoi le Conseil des ports nationaux n'était pas prêt, à ce moment, à appliquer ce tarif. Je crois qu'il s'agissait de questions concernant l'élaboration du tarif; mais, en ce qui nous concerne, nous ne saurions dire exactement pourquoi.

M. DRYSDALE: Mais, à ce moment, vous aviez conclu une entente?

M. CÔTÉ: M. Henderson vous expliquera ce point. Il y avait une réunion entre un représentant des deux parties, qui décidaient ou convenaient des taux. Aucune entente formelle n'était conclue, c'était simplement une entente à laquelle ils en arrivaient au cours de la discussion.

Ainsi, vu que l'application du décret du conseil du 29 août 1956 a été suspendue, les deux parties ont entamé de nouvelles discussions aux fins de reviser le tarifs des péages de façon qu'il puisse s'adapter à un système de perception automatique, dont on commençait tout juste à étudier l'à-propos. Lors de ces discussions, qui ont commencé après le mois d'août 1956 et qui se sont continuées jusqu'au début de 1957, les représentants des deux parties se sont entendus au sujet des changements à apporter au tarif, afin que puisse être installé un système de perception automatique de jetons.

M. DRYSDALE: A quelle date était-ce, monsieur Côté?

M. CÔTÉ: Entre le 29 août 1956 et le 29 août ...

M. DRYSDALE: Pour vous aider, M. Henderson a dit jeudi dernier que le Conseil des ports nationaux a approuvé le système de jetons le 10 mai 1957. Je désirais m'assurer de cette date, car les appareils de perception automatique ont commencé à fonctionner le 10 mai 1958.

M. CÔTÉ: C'est le 29 août 1957 que les changements apportés au tarif de 1956 ont été soumis au conseil d'administration de notre compagnie. Le 30 septembre 1957, notre division juridique a transmis au ministère des Transports les modifications apportées par un décret du conseil. A ce moment, le conseil d'administration a approuvé un nouveau règlement qui devait être approuvé par la Commission des transports avant d'être soumis au conseil privé. Je désire signaler que les changements de tarif que nous avons soumis au ministère des Transports, le 30 septembre 1957, n'ont pas été approuvés par décret du conseil le 6 décembre 1957, comme je l'ai dit au cours de la dernière séance. Je me suis trompé lorsque j'ai donné cette date. J'ai dit au cours de la séance précédente que les changements apportés au tarif en 1957 avaient été approuvés par le décret du conseil 59/1629, en date du 6 décembre 1957. C'est à cette date qu'a été approuvé le changement de notre règlement, que nous avons soumis au ministère des Transports en même temps que la modification du tarif des péages.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McGregor, veuillez rester, s'il vous plaît.

M. SMITH (*Smcoe-Nord*): Nous ne serons plus en nombre.

Le PRÉSIDENT: Je m'excuse d'interrompre.

M. CÔTÉ: A la vérité, les changements aux péages du Pont Victoria, qui avaient été convenus en 1957, ont été approuvés par un décret du conseil du 26 février 1959, C.P. 1959/242. Vous vous souviendrez toutefois que, le 10 mai 1958, les appareils automatiques de perception des péages ont été installés sur le pont Victoria. A cette date, nous avons commencé la perception automatique des péages d'après notre tarif de 1956 qui avait été approuvé par le décret du conseil C.P. 1956/1319. Avec le tarif de 1956 disparaissait le péage pour les passagers et le taux d'abonnement pour les autos passait de $3 à $4 pour 50 passages. Bien que le tarif de 1956 ait comporté une limite de temps d'après laquelle les 50 billets pour $4 devaient être utilisés pendant une période de deux mois, quand nous avons adopté les appareils automatiques, la société a enlevé cette limite pour les jetons. Nous les avons utilisés à compter du 10 mai 1958.

M. DRYSDALE: En vertu de quelle autorisation?

M. CÔTÉ: Celle du 29 août 1956 concernant les 50 passages pour $4.

M. DRYSDALE: Mais le tarif n'a jamais été approuvé avant 1959?

M. CÔTÉ: Non. Il l'a été le 29 août 1956.

M. DRYSDALE: Le 29 août 1957.

M. CÔTÉ: 1956. C'est le décret du conseil 56/1319, le tarif de 1956.

M. DRYSDALE: Mais le jeton n'a pas été approuvé avant le 10 mai 1957.

M. CÔTÉ: Le jeton a été approuvé en 1957; nous n'avons commencé à nous en servir que le 10 mai 1958.

M. DRYSDALE: Qui a donné l'autorisation d'utiliser les jetons?

M. CÔTÉ: C'est au moyen du tarif du 29 août 1956 que les 50 passages pour $4 ont été autorisés. Bien qu'il ait été question de billets dans le tarif, nous avons cru qu'il y aurait peu de différence à utiliser les jetons au lieu des billets en papier. C'est ainsi que, à compter du 10 mai 1958, nous avons fait le changement, sur la foi du tarif de 1956, et nous avons continué dans ce sens, en vertu du même tarif, jusqu'au 26 février 1959, alors que la nouvelle revision a eu lieu.

M. DRYSDALE: Quelle différence y a-t-il entre le tarif de 1959 et celui qui a été approuvé le 29 août 1957?

M. CÔTÉ: L'une des principales différences est que le tarif de 1959 ne fixe aucune limite de temps pour l'usage des jetons. D'après le tarif de 1956, il fallait que les 50 passages vendus au prix de $4 fussent exécutés au cours d'une période de deux mois; cette condition a été supprimée par la compagnie.

M. DRYSDALE: Au point de vue pratique, le 10 mai 1958, quand vous avez commencé à vous servir des jetons, vous avez fait ce qui a été subséquemment autorisé, en 1959.

M. CÔTÉ: Oui, avec quelque modification. Dans le tarif de 1956, il y avait un taux d'abonnement de 12 billets ou passages pour $2. Ce taux a été supprimé dans le tarif de 1959. Toutefois, dans les deux cas, il n'y avait aucun frais pour les voyageurs.

Le 12 mai, M. Drysdale a parlé de la correspondance entre nous et le Conseil des ports nationaux, concernant les irrégularités et les vérifications. Les seules communications qu'il y a eues entre le Conseil des ports nationaux ou la direction du port de Montréal et le chemin de fer, concernant les irrégularités ou les vérifications, ont eu lieu entre le bureau du directeur du port et le service des enquêtes de la compagnie de chemin de fer. Ces communications se sont faites sous forme d'appels téléphoniques de la part de la direction du port au service des enquêtes, pour demander que des enquêtes soient faites. Plus tard, une fois les enquêtes terminées, il y a eu un rapport de la part du service des enquêtes à la direction du port, au sujet des résultats des vérifications.

M. DRYSDALE: Y a-t-il des notes au sujet de ces appels, soit, par exemple, la date où ils ont eu lieu et celle où a été faite la vérification?

M. CÔTÉ: Non, mais vous verrez par la date des vérifications que l'appel s'est fait d'ordinaire quelques semaines avant que le service des enquêtes ait commencé ces vérifications.

M. DRYSDALE: Votre service d'enquête a-t-il appelé fait remarquer à vos hauts fonctionnaires que tout en faisant des enquêtes annuelles sur le pont Victoria du National-Canadien, celles qui avaient lieu sur le pont Jacques-Cartier se faisaient de façon très espacée, soit tous les quatre ou six ans.

M. CÔTÉ: Pour autant que l'indiquent nos dossiers, dès le tout début, il a été entendu que les vérifications ne seraient faite que par nous que sur demande.

M. DRYSDALE: Sur demande.

M. CÔTÉ: Oui.

M .DRYSDALE: Y a-t-il une lettre du premier directeur du port pour établir cette façon de procéder?

M. CÔTÉ: Non. Il n'y a nulle correspondance concernant l'utilisation du service des enquêtes du National-Canadien pour ces vérifications; mais j'ai vu dans notre propre dossier au service du contentieux que, à ce moment-là, le chef de notre service a été consulté par le service des enquêtes au sujet de la demande reçue. Je pense que c'était en 1934. Alors le chef du contentieux a fixé les conditions quant à l'exécution de ces vérifications par notre organisation.

M. DRYSDALE: On ne s'est pas assuré si les vérifications devaient avoir lieu annuellement ou autrement?

M. CÔTÉ: D'après le dossier, il semble que les vérifications devaient avoir lieu uniquement sur demande.

M. DRYSDALE: Je sais que votre service n'avait nulle obligation; mais a-t-il déjà communiqué avec le Conseil des ports nationaux pour dire: "Nous remarquons que vous n'avez pas fait d'enquête depuis deux, trois ou quatre ans. Voulez-vous que nous en fassions une maintenant?"

M. CÔTÉ: Non. jamais.

M. DRYSDALE: Merci.

M. CÔTÉ: Il me reste plus qu'à répondre à une question. Il s'agit de celle que M. Browne a posée jeudi dernier au sujet des chiffres relatifs aux voyageurs transportés sur le pont Victoria, avant l'installation des appareils de perception automatiques de péage.

J'ai ici, monsieur le président, un document où apparaissent le nombre de voyageurs et le montant mensuel des revenus pendant trois ans, du mois de mai 1955 au mois de mai 1958, soit la date d'installation des appareils automatiques.

Le PRÉSIDENT: Est-il entendu que ce document sera inclus dans les délibérations d'aujourd'hui?

(Assentiment.)

Suit le tableau:

NATIONAL-CANADIEN

PONT VICTORIA—NOMBRE DE VOYAGEURS ET REVENUS

	1955-1956		1956-1957		1957-1958	
	Nombre de voyageurs	Revenus	Nombre de voyageurs	Revenus	Nombre de voyageurs	Revenus
Mai	282,243	7,988	292,906	8,378	326,552	9,421
Juin	287,156	8,130	305,847	8,869	331,338	9,562
Juillet	290,004	8,549	296,628	8,992	342,027	10,434
Août	290,663	8,454	314,206	9,414	353,281	10,776
Septembre	265,241	7,649	295,274	8,708	322,555	9,589
Octobre	260,752	7,499	274,585	7,958	290,065	8,654
Novembre	227,916	6,394	235,761	6,687	254,454	7,334
Décembre	203,548	5,662	209,790	5,944	237,896	6,795
Janvier	207,069	5,738	190,488	5,299	214,154	6,046
Février	188,383	5,215	216,153	6,085	173,242	4,861
Mars	206,733	5,772	273,423	7,779	226,812	6,440
Avril	245,038	6,931	285,017	8,219	260,474	7,820
TOTAL	2,954,746	83,981	3,190,078	92,332	3,332,850	97,732

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*) : Je crois avoir posé une autre question se rapportant à l'estimation des résultats auxquels on s'attendait après les changements du tarif.

M. CÔTÉ : M. Henderson répondra à cette question.

Le PRÉSIDENT : Avant cela, je pense que nous devons poursuivre l'interrogatoire de M. Côté, M. Pigeon vient ensuite.

(*Texte*)

M. PIGEON : Concernant la réponse que vous avez donnée à la question que j'avais posée, je voudrais que vous "référiez" au fascicule 14, à la page qui contient un tableau du nombre de véhicules, ainsi qu'à l'appendice "D" du fascicule 16, qui représente un tableau des revenus? Au mois d'août, il y a eu une augmentation des véhicules, pour l'année 1959 sur l'année 1958, de 23.51 p. 100. Et puis, pour le même mois, il y a eu une augmentation des revenus de 9 p. 100. Et pour le mois de septembre, il y a eu une augmentation des véhicules, de 19.35 p. 100. Et pour ce même mois de septembre, il y a eu une augmentation de 14.2 p. 100 de revenu. Comment se fait-il qu'au mois de septembre il y ait eu moins de véhicules et plus de revenus, tandis qu'au mois d'août il y ait eu plus de véhicules et moins de revenus?

M. CÔTÉ : Vous parlez toujours de la comparaison entre...

M. PIGEON : Entre les deux mois.

M. CÔTÉ : Entre 1959 et 1958?

M. PIGEON : Oui.

M. CÔTÉ : Est-ce que je vais vous répondre en anglais?

M. PIGEON : Répondez en français.

M. CÔTÉ : Le document, qui apparaît dans le fascicule 14, indique, pour le mois d'août, le nombre de véhicules, passant sur le pont, a été supérieur au taux de 23.51 p. 100, en 1959, comparativement à 1958. Le document, appendice "D" du fascicule 16, indique que, pour le même mois, le revenu a augmenté de 9 p. 100, en 1959 comparativement à 1958. Et pour le même mois de septembre...

M. PIGEON : Dites-le donc en anglais. Dites-le en anglais; cela ira plus vite. Mais j'ai remarqué qu'au mois d'août il y a plus de véhicules et moins de revenu, et au mois de septembre il y a eu moins de véhicules et plus de revenu?

(*Traduction*)

M. CÔTÉ : Il se peut que certains éléments soient la cause de cet état de choses. J'ignore si M. Henderson ou M. Hills voudraient ajouter quelque chose, mais, en ce qui me concerne en ce moment, les deux documents parlent par eux-mêmes. Quant aux raisons fondamentales de ces modifications, je ne saurais les donner actuellement.

(*Texte*)

M. PIGEON : Il y a eu plus de véhicules dans un mois, moins de revenu; et puis le mois suivant, il y a eu moins de véhicules et il y a eu plus de revenu. Alors, c'est une chose que je ne puisse pas m'expliquer.

(*Traduction*)

M. CÔTÉ : Je remarque, d'après l'appendice D, qu'il y a un écart de 5 p. 100 entre les deux mois. Que cet état de choses soit attribuable au nombre plus élevé

de camions dans un mois que dans un autre, il est difficile de l'affirmer.

(*Texte*)

M. PIGEON: Oui, mais vous avez une augmentation des revenus, pour le mois d'août, de 9 p. 100, avec,—oui, une augmentation de 9 p. 100,—avec un grand nombre de véhicules, une augmentation de véhicules; au mois de septembre, vous avez 14.2 p. 100 de revenu avec une diminution du nombre des véhicules?

(*Traduction*)

M. CÔTÉ: En septembre, nous avons une augmentation des véhicules de 19.35 p. 100 et nous avons une augmentation de 14.2 dans les revenus. Dans les deux cas, il y a augmentation.

(*Texte*)

M. PIGEON: Mais comment se fait-il qu'au mois d'août vous avez une augmentation de 23.51 p. 100 et seulement 9 p. 100 d'augmentation? Et la différence qu'il y a entre l'augmentation du revenu pour les mois d'août et septembre, de 9 p. 100 à 14.2 p. 100 constitue une marge assez imposante?

(*Traduction*)

M. CÔTÉ: Comme je l'ai dit précédemment, monsieur Pigeon, je ne sais pas comment expliquer cette différence.

Le PRÉSIDENT: Puis-je demander si la circulation des touristes, au mois d'août pourrait contribuer à l'augmentation?

M. CÔTÉ: Normalement, c'est en août que la circulation sur le pont est la plus considérable, depuis des années. Février est le moins bon mois; mais le mois d'août est le meilleur.

M. PIGEON: Si les véhicules augmentent, l'argent augmente aussi, je veux dire les revenus.

M. CÔTÉ: Évidemment, quand nous avons plus d'automobiles, l'augmentation ne va pas aussi rapidement, vu que le taux sur les automobiles n'est que de 25c., alors que le taux des camions est plus élevé. Si la proportion des automobiles, par opposition aux camions, est élevée, nos revenus baissent et ils montent lorsqu'il y a plus de camions, car le taux des camions est beaucoup plus élevé.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. CHEVRIER: Mes questions se rapportent au témoignage que vous avez rendu quand vous avez comparu pour la première fois, monsieur Côté, concernant la circulation après l'installation des appareils automatiques par le National-Canadien, au mois de mai 1958?

M. CÔTÉ: C'est le moment où ils ont commencé à fonctionner.

M. CHEVRIER: Oui. Et il n'y a plus eu de camions, sauf les petits, qui ont passé sur le pont, une fois installés les appareils automatiques?

M. CÔTÉ: C'est exact, car, à ce moment-là, il n'y avait qu'un passage ouvert à la circulation.

M. CHEVRIER: Aucun autobus ne passait?

M. CÔTÉ: Il y avait des autobus.

M. CHEVRIER: De quelle grosseur?

M. HENDERSON : Il y en avait de gros. La *Montreal and Southern Counties Railway* a cessé de fonctionner ; mais le chemin de fer a fait une entente avec une société d'autobus de la rive sud et ces autobus pouvaient passer en groupes sur le pont. Nous avons arrangé les choses de cette façon parce que les autobus ne pouvaient se rencontrer sur le pont. Nous avons fait cela parce que ces autobus remplaçaient le service d'abonnement des chemins de fer Nationaux.

M. CHEVRIER : Ces passages étaient-ils bien fréquents ?

M. HENDERSON : Toutes les dix minutes environ aux heures de pointe, et deux fois par heure le reste du jour.

M. CHEVRIER : Avez-vous un exposé détaillé et séparé quant aux autobus qui ont traversé le pont ?

M. HENDERSON : Nous avons le détail des revenus obtenus des autobus qui ont traversé le pont.

M. CHEVRIER : Mais rien quant au nombre ?

M. HENDERSON : Nous ne pouvons calculer le nombre d'après cela.

M. CHEVRIER : Pendant combien de temps le pont a-t-il été fermé après l'installation du système automatique en mai 1958 ? Pendant combient de temps ?

M. HENDERSON : De la fin d'avril jusqu'à octobre. J'ai les dates ici quelque part. C'était avant l'introduction du système de perception automatique des péages.

M. CHEVRIER : Mais je veux parler de la période postérieure à l'installation des appareils automatiques. Pendant combien de temps l'une des deux voies, ou les deux, ont-elles été fermées après l'aménagement du système de perception automatique ?

M. CÔTÉ : Vous avez posé cette question aux premières séances du matin, alors que nous avons témoigné, et nous y avons répondu à la réunion de l'après-midi. Malheureusement, il ne vous avait pas été alors possible d'être présent. Vous trouverez ce renseignement dans les procès-verbaux et les témoignages du fascicule 14.

M. CHEVRIER : Bien, pouvez-vous me dire quelle était la réponse ?

M. CÔTÉ : J'essaie de le faire.

M. DRYSDALE : Vous trouverez la réponse à la page qui suit le tableau, après la reprise de la séance, fascicule 14.

M. HENDERSON : Du 28 avril au 23 octobre 1958.

M. CHEVRIER : Ainsi elles avaient donc été fermées pendant une période de six mois. Le pont a-t-il été fermé en d'autres occasions après l'installation du matériel de perception automatique ?

M. HENDERSON : Le pont a parfois été fermé pendant de très courtes périodes pour permettre l'inspection de la travée pont-lévis du pont de la voie maritime du Saint-Laurent sur la rive sud. Mais jamais les deux côtés du pont n'ont été fermés à la circulation des automobiles, sauf lorsque la travée pont-lévis était inspectée.

M. CHEVRIER : Alors le pont a été fermé pendant six mois, plus les fois où il l'a été pendant de courtes périodes comme celles que vous avez mentionnées ?

M. HENDERSON : Oui, monsieur.

M. CHEVRIER: Combien longues étaient ces périodes?

M. HENDERSON: Une demi-heure environ, d'ordinaire d'une heure à cinq heures du matin.

M. CHEVRIER: Lorque la circulation était rare?

M. HENDERSON: C'est cela.

M. CHEVRIER: Ce à quoi je veux en venir, c'est que, si vous comparez la période de temps postérieure à la mise en service du système de perception automatique sur le pont Victoria, c'est-à-dire mai 1958, à celle qui a suivi l'installation automatique en 1959, et que vous tenez compte de ce que le pont avait été fermé pendant près de six mois, n'est-il pas logique de conclure que l'intensité de la circulation sur le pont Victoria aurait augmenté plus que de 5 p. 100 cette année-là par rapport à l'autre?

M. CÔTÉ: Dans le tableau du fascicule 14, vous constaterez que le pont a également été fermé du 19 mai 1959 au 17 juillet 1959, à la fermeture de la voie en amont.

M. CHEVRIER: Je ne crois pas que cela fasse quelque différence, si nous comparons les deux périodes. Le point où j'essaie d'en venir est celui-ci: après l'installation et la mise en service du système de perception automatique sur le pont Jacques-Cartier, on avait dit que l'augmentation avait été de 30 ou 35 p. 100, tandis que, sur le pont Victoria, elle n'avait représenté que 5 p. 100. Or si vous compariez l'une et l'autre années, ainsi que la période postérieure à la mise en service des appareils sur le pont Jacques-Cartier, à dater de mai 1958, sans aucune interruption de la circulation, ne pensez-vous pas que l'augmentation aurait été beaucoup plus considérable que 5 p. 100 sur le pont Victoria?

M. HENDERSON: Nous avons comparé 1957 qui avait été la dernière année complète à précéder l'installation du système automatique, et 1959 qui avait été la première année complète. Et même alors, en 1959, nous avions fermé un des côtés du pont. C'est pourquoi nous avions considéré ces deux périodes.

M. CHEVRIER: Oui, vous me l'avez dit et je le comprends bien. Mais je ne crois pas que ce soit comparer deux choses semblables. Ce que j'essaie de savoir de l'un ou de l'autre témoin maintenant, c'est . . .

M. DRYSDALE: N'allez pas les intimider maintenant!

M. CHEVRIER: J'espère bien que non. Je ferai de mon mieux. Ce que je voudrais savoir des témoins, c'est que, si vous comparez les deux périodes, en supposant qu'il n'y avait pas eu de fermeture pendant six mois, ne serait-il pas alors possible d'établir ce qu'aurait été, eu égard à l'augmentation de la circulation enregistrée au préalable, la circulation durant toute l'année 1958 sur le pont Victoria, si elle n'avait pas été interrompue?

M. MCGREGOR: Je crois que les témoins comprennent ce que vous voulez.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): C'est une pure hypothèse!

M. CHEVRIER: J'aimerais aller plus loin, si le président n'y voit pas d'objection.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez continuer, si vous le désirez, jusqu'à ce que vous arriviez à des questions brûlantes.

M. CHEVRIER: Puis-je revenir au point que j'avais essayé de démontrer? Si vous n'aviez pas fermé le pont pendant six mois et si la circulation n'avait pas été interrompue, ne serait-il pas logique de conclure que de mai 1958 à mai 1959, l'augmentation aurait dépassé 5 p. 100 sur le pont Victoria?

M. HENDERSON: Dans les revenus ou dans le nombre de véhicules?

M. CHEVRIER: Dans le nombre des véhicules.

M. HENDERSON: Oh! oui, il y avait eu un plus grand nombre véhicules.

M. CÔTÉ: M. Mills a déjà expliqué ici la raison pour laquelle les revenus ont baissé en 1958.

M. CHEVRIER: Je n'ai pas posé de question à ce sujet. Mais si M. Mills veut fournir des explications, je n'ai aucune objection.

Le PRÉSIDENT: Bien, cela figure déjà dans le procès-verbal.

M. CHEVRIER: J'ai donc reçu une réponse à ma question.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions ?

M. CHEVRIER: Pour revenir à celle du tarif, on a mentionné qu'un accord est intervenu entre le National-Canadien et le Conseil des ports nationaux en décembre 1957. Sauf erreur, vous avez expliqué, même si je n'écoutais pas très attentivement, que cet accord avait été passé entre les administrateurs du National-Canadien et le directeur du port peut-être.

M. CÔTÉ: L'accord dont il est fait mention a effectivement consisté en une entente verbale entre un représentant du bureau du directeur du port et les représentants de la société des chemins de fer qui s'étaient réunis afin d'étudier ensemble les modifications à apporter au tarif. Dès qu'ils arrivaient à s'entendre, nous prenions nos propres dispositions pour faire approuver le tarif du pont Victoria, tandis que, de leur côté, ils en faisaient autant en ce qui concernait le pont Jacques-Cartier.

M. CHEVRIER: Savez-vous si le tarif a été aprouvé dans le cas du Conseil des ports nationaux?

M. CÔTÉ: Non, je ne le sais pas.

M. CHEVRIER: Savez-vous que M. Marler a déclaré hier dans son témoignage que le décret du conseil approuvant le tarif n'avait pas été rendu avant le mois de février 1959?

M. CÔTÉ: C'est une rectification que j'ai faite ce matin. Il y avait une erreur dans le procès-verbal antérieur. Il y était fait mention du 6 décembre 1957, tandis que le décret du conseil auquel je me reporte et qui approuvait le nouveau règlement concernant le pont Victoria est entré en vigueur le 26 février 1959.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Sinon, je remercie MM. Côté et Henderson.

M. CHEVRIER: Puis-je faire une seule remarque? Je suppose que plusieurs d'entre nous n'avons pas eu l'occasion de lire tous les témoignages. Je sais que, pour ma part, je n'ai pu lire que les deux ou trois derniers numéros. Je me demande donc s'il me serait permis de faire une proposition. Après une telle lecture, certains d'entre nous constateront peut-être qu'il serait bon de rappeler certains témoins, pas nécessairement ces témoins-ci, mais d'autres. Je suppose qu'il n'y aurait pas d'objection à celà?

Le PRÉSIDENT: C'est une question qui regarde entièrement le Comité. MM. Côté, Henderson et Mills consentiraient à revenir, je crois. Je tiens à remercier ces messieurs qui sont venus témoigner ici, et je ne doute nullement qu'ils accepteraient de revenir, s'il y avait d'autres renseignements dont nous aurions besoin.

Maintenant j'aimerais attirer votre attention sur la réunion de mardi prochain, alors que trois bills nous seront présentés, soit le bill S-4, "Loi modifiant la loi sur les Commissaires du port de Windsor", le bill S-5, "Loi constituant en corporation les Commissaires du port d'Oshawa", et le bill S-10 "Loi constituant en corporation les Commissaires du port de Nanaïmo".

Les membres du comité directeur ont pensé que nous aurions pu nous réunir le 31 mai, mais il se peut que le ministre des Transports ne soit pas libre ce jour-là; aussi allons-nous nous occuper de ces questions mardi prochain, le 24 mai.

Le jeudi 26 mai, nous aurons ici les représentants de *Miron et Frères, Ltée,* et de *Steinberg's Limited,* du moins ceux-là. Et M. McPhillips a aussi présenté une motion demandant que la maison *Bélanger Transport* nous en envoie un.

M. Jones, notre secrétaire, a communiqué avec ces établissements; nous nous attendons de recevoir leurs représentants.

M. CHEVRIER: Ce sera dans une semaine à compter d'aujourd'hui?

Le PRÉSIDENT: Oui. Mardi, nous aborderons l'étude des trois bills des commissaires.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Plus tôt au cours des délibérations, M. Côté a fait savoir que M. Henderson allait nous dire ce qui en est de l'accord qui a été conclu entre le Conseil des ports nationaux et la société des chemins de fer et qu'il répondrait également à la question que j'ai posée plus tôt.

M. DRYSDALE: J'ai posé une question à la séance du 12 mai.

Le PRÉSIDENT: J'ai demandé au Comité s'il y avait d'autres questions. Cependant, je suis bien certain que le témoin acceptera de répondre à vos questions. Avant cela, quelqu'un du Comité pourrait-il proposer et un autre appuyer une proposition portant que M. Jean Girard, directeur général de *Miron et Frère, Ltée,* et M. James Doyle, conseiller juridique de *Steinberg's Limited,* de Montréal, ainsi qu'un représentant compétent de *Bélanger Transport* soient convoqués?

M. McGREGOR: Je fais cette proposition.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Un conseiller juridique ne semble pas le genre de personne que nous voudrions convoquer.

M. DRYSDALE: Le conseiller juridique se promène-t-il en camion?

Le PRÉSIDENT: M. Jones, notre secrétaire, a communiqué avec le vice-président de *Steinberg's* et il a dit que le conseiller juridique de cette maison est employé à plein temps et qu'il très au courant de tous ses services de camionnage. M. Jones est assuré que cet homme, M. James Doyle, sera capable de répondre à presque toutes les questions qui lui seront posées dans le domaine du transport.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): C'est l'homme que nous voulons ici!

M. DRYSDALE: Il est bon de faire venir quelqu'un qui est allé, lui aussi, sur le pont.

LePRÉSIDENT: M. McGregor a fait une proposition. Approuvez-vous tous?

Y en a-t-il qui sont opposés? Sinon, je déclare la motion adoptée.

(La motion est adoptée.)

Je regrette d'avoir à vous convoquer de nouveau, MM. Henderson et Mills. M. Browne, vous dites que vous avez oublié ce que vous désiriez demander?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*) : Non, j'ai dit que j'ai posé une question plus tôt et M. Côté a fait savoir que M. Henderson y répondrait; l'ont doit aussi nous dire ce qui en est de l'accord préalablement conclu entre le National-Canadien et le Conseil des ports nationaux à l'égard du tarif.

Le PRÉSIDENT : Pourriez-vous répondre à cela, monsieur Henderson?

M. HENDERSON : Oui, monsieur.

Le 12 mai, M. Drysdale a demandé des renseignements sur les réunions tenues entre les représentants du Conseil de sports nationaux et le National-Canadien afin d'étudier les modifications à apporter au tarif. Ces réunions ont eu lieu, et mon prédécesseur a assisté à certaines d'entre elles avant de changer d'emploi; quant à moi, j'ai été présent à la plupart des réunions qui ont eu lieu depuis le 1er octobre 1955.

Elles se tenaient surtout dans la salle du conseil ou dans le bureau du directeur du port, au Conseil des ports nationaux, à Montréal. Il n'y a pas eu de procès-verbaux à leur sujet. Nous prenions des notes de ce qui se passait pour nos propres dossiers. J'essaierai de les passer en revue pour vous en donner la substance.

Le premier rapport que nous avons vise une séance tenue le 5 juillet 1955, lorsque le représentant du National-Canadien était M. A. F. Gaffney; mon prédécesseur, ainsi que M. A. Ball, gérant général adjoint du transport routier, étaient aussi présents.

Les noms des représentants du Conseil des ports nationaux ne sont pas donnés dans nos notes. A cette réunion, il avait été question de mettre le tarif au point.

Le 12 septembre 1955, un autre mémoire mentionne que le tarif avait été étudié par MM. Gaffney, Ball et les représentants du Conseil des ports nationaux. Le 17 octobre 1955, un mémoire inter-services laisse entendre que les entretiens progressaient de façon satisante entre le directeur du port et nous-mêmes.

Le 27 octobre 1955, nous avons reçu une lettre de M. Beaudet, directeur du port, portant sur les échanges de vues qui avaient eu lieu entre M. Ball du National-Canadien, et M. Beach, du bureau du directeur du port, et mentionnant les changements particuliers qu'on proposait au tarif depuis sa mise à l'étude.

Le 22 novembre, M. Ball, qui était mon adjoint à ce moment-là, a préparé une note à l'adresse du vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada au sujet des réunions et des discussions qui se poursuivaient avec le directeur du port.

Le 8 décembre, j'ai reçu une réponse de M. Brown. Nous avons préparé un exposé qui fait voir l'effet qu'aurait le nouveau tarif au sujet duquel nous étions à peu près tous tombés d'accord. Ceux qui assistaient à la réunion ont pensé que le tarif devrait être adopté.

M. CHOWN : En quelle année a-t-il eu lieu? En 1956?

Le PRÉSIDENT : Veuillez ne pas partir, monsieur Chevrier. Pouvez-vous rester encore un peu? Nous avons tout juste le nombre de présences requis.

M. HENDERSON : Cet exposé a été préparé par mon bureau, le 8 décembre. Il prédit des revenus fondés sur le même nombre de véhicules et le même nombre

de particuliers utilisant le pont, et nous avons une note, au bas de l'exposé, rédigée dans les termes suivants:

> Les modifications proposées au pont permettront d'augmenter la circulation lourde et le passage d'un bien plus grand nombre de voitures particulières, ce qui aura pour résultat d'augmenter sensiblement le revenu par rapport aux chiffres mentionnés.

La prédiction elle-même indiquait qu'en vertu du nouveau tarif, nous pouvions prévoir une diminution d'environ $1,000 dans les revenus.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il 16 personnes présentes?

M. CHEVRIER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Chevrier.

M. CHOWN: J'ai demandé, à plusieurs reprises, de donner les dates. M. Henderson ne l'a pas fait. Je crois qu'il serait utile qu'il donne les dates à chaque fois.

M. HENDERSON: Jusqu'ici, il s'agissait toujours de 1955.

Le 10 janvier 1956, nous avons fait parvenir le nouveau tarif au directeur du port.

Le 12 janvier 1956, nous avons reçu un accusé de réception de ce nouveau tarif de la part de M. Beaudet, directeur du port.

M. DRYSDALE: Avez-vous le texte de cette lettre?

M. HENDERSON: Oui, je l'ai ici.

M. DRYSDALE: Voulez-vous le déposer ou si vous préférez en donner lecture? Faites ce qui vous semblera le plus rapide.

M. CHOWN: Déposez-le. La lettre est-elle longue? Il semble y avoir un appendice au verso.

M. HENDERSON: Voci ce que nous avons fait de cette lettre: nous avons fait parvenir à M. Beaudet deux exemplaires du tarif proposé et nous lui avons demandé s'il l'approuvait. Il nous a retourné un exemplaire qui portait au bas sa signature comme accusé de réception.

M. CHOWN: Je propose que tout le document soit déposé comme appendice au procès-verbal.

M. DRYSDALE: Pourrions-nous avoir la lettre en date du 10 janvier 1956 qui provenait du Conseil, elle aussi? La raison pour laquelle je la demande, c'est que, le 12 mai, M. Henderson a dit que c'est à ce moment-là qu'est intervenue l'entente au sujet du tarif. La date est indiquée sur chacune de ces deux lettres, et j'ai pensé qu'il serait utile au Comité que ces deux lettres soient déposées.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous les déposer? Merci. Quelqu'un veut-il faire une proposition à ce sujet-là?

M. DRYSDALE: M. Chown fait la proposition et je l'appuie.

Le PRÉSIDENT: Sommes-nous tous d'accord? La proposition est adoptée. Très bien, monsieur Henderson.

(Assentiment.)

(*Voir appendices "C" et "D" ci-après*).

M. HENDERSON: Le 26 janvier 1956, nous avons retourné à M. Beaudet le texte du tarif proposé dont il recommanderait l'adoption au Conseil des ports nationaux.

Le 16 février 1956, nous avons évidemment eu d'autres pourparlers et nous devions modifier le taux relatif aux motocyclettes, l'un des articles spécifiques des deux tarifs.

Le 4 avril 1956...

M. DRYSDALE: M. Henderson pourrait-il nous donner une liste des personnes présentes? Cela comprendrait les personnes qui ont assisté à chaque réunion, de même que les questions qui ont été discutées, si possible, comme lors de la dernière réunion; nous pourrions l'inclure en appendice, comme l'a suggéré M. Chevrier; nous pourrions alors consulter cette liste au besoin. Cela accélérerait les choses.

Le PRÉSIDENT: Que voudriez-vous, monsieur Drysdale?

M. DRYSDALE: J'aimerais tout simplement que M. Henderson nous fasse un résumé de chaque réunion en donnant la date, les personnes présentes et les grandes lignes des questions discutées. Nous avons aussi demandé le texte de ces deux lettres du 10 et du 12 janvier 1956, à moins que M. Henderson ne soit d'avis que d'autres documents puissent être utiles au comité.

Le PRÉSIDENT: Et vous aimeriez que M. Henderson dépose ces documents chez le secrétaire du Comité?

M. DRYSDALE: Oui; qu'il les dépose chez le secrétaire du Comité comme appendice au procès-verbal.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous d'accord?

M. CÔTÉ: Oui, nous allons préparer cela.

(*Voir appendice "D", ci-joint.*)

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser?

M. MCGREGOR: Je propose l'ajournement.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Messieurs, veuillez vous rappeler que la prochaine séance aura lieu mardi prochain, à 9 h. et demie du matin, dans cette même pièce.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il n'y aura pas de séance cet après-midi?

Le PRÉSIDENT: Non, il n'y aura pas de séance cet après-midi. Je tiens à remercier M. McGregor d'avoir bien voulu rester pour s'occuper de certaines choses.

APPENDICE A

PERCEPTION DU PÉAGE—PONT JACQUES-CARTIER

Voici à titre d'information, un exposé indiquant la perception du péage sur le pont Jacques-Cartier pendant les mois de février, mars et avril 1960 en regard des trois mêmes mois de l'année 1959.

	Revenus du péage
Février 1960	$ 193,733
Février 1959	122,387
Augmentation	71,346
Mars 1960	$ 231,884
Mars 1959	152,783
Augmentation	79,101
Avril 1960	$ 246,139
Avril 1959	172,623
Augmentation	73,516

Le 19 mai 1960.

APPENDICE B

Le 10 janvier 1956

Monsieur G. Beaudet
Directeur du port
Conseil des ports nationaux
Montréal (P.Q.)

Aux bons soins de M. Beach

Monsieur,

Ainsi qu'il a déjà été entendu, je vous inclus deux exemplaires des taux de péage proposés pour le passage des véhicules sur le pont du jubilé Victoria.

J'espère que vous trouverez ces documents satisfaisants et conformément à ce dont nous sommes déjà convenus.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

Le gérant adjoint, transport routier.
A.H.B.

P.-S. Auriez-vous l'obligeance de retourner à notre bureau un exemplaire approuvé, l'autre étant destiné à vos dossiers?

APPENDICE C

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

PORT DE MONTRÉAL

MONTRÉAL 1, P.Q., le 12 janvier 1956.

Monsieur L. J. Henderson
Gérant général
Transport routier
Chemins de fer Nationaux du Canada
Montréal (P.Q.)

Aux bons soins de M. A. H. Ball

Monsieur,

Selon les dispositions prises par M. Ball, votre représentant, et par M. Beach, qui fait partie de notre personnel, j'inclus deux exemplaires du nouveau tarif de péage proposé pour le pont Jacques-Cartier en date du 9 janvier 1956.

Toutefois, il faudra remarquer que, nonobstant l'article II (4) du tarif ci-inclus qui est proposé pour le pont Jacques-Cartier, en date du 9 janvier 1956, les compagnie qui bénéficient actuellement des taux d'abonnements continueront à en bénéficier. Il s'agit de

Laval Transport Inc.,
Chambly Transport Inc.,
La Commission des transports de Montréal.

Il semblerait que les compagnies dont les véhicules circulent sur le pont selon des honoraires réguliers pour le transport des banlieusards, ont droit à un taux d'abonnement, étant donné que cette concession est accordée depuis des années et qu'un péage de $1 pour chaque passage représenterait, dans certains cas, une augmentation de plus de 400 p. 100.

Nous étudierons volontiers cette question avec vous n'importe quand; cependant, il ne faudrait pas que ce point retarde l'application du tarif proposé.

Comme on l'a demandé, j'inclus un exemplaire, portant mes initiales du tarif proposé pour le pont du jubilé Victoria, qui accompagnait votre lettre du 10 janvier 1956.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

Le Directeur du port,
G. Beaudet.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
PÉAGE PROPOSÉ POUR LE PONT DU JUBILÉ VICTORIA

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

a) Les droits de péage autorisés par les présentes pour les véhicules comprennent le passage de tous les occupants du véhicule.

b) Le poids brut de tout véhicule (poids du véhicule et son contenu) ne doit pas dépasser treize tonnes et demie (13½), soit 27,000 livres.

c) Le passage de tout véhicule ayant plus de deux (2) essieux et plus de quatre (4) pneus, sauf les autobus, est interdit sur le pont.

d) Tout véhicule immobilisé sur le pont sera immédiatement remorqué à un endroit convenable au-delà de la sortie du pont, à une distance ne dépassant pas ⅛ de mille. Les frais de remorquage seront de $2.

e) Passage interdit aux véhicules hippomobiles.

f) Passage interdit aux voitures à bras.

g) Passage interdit aux personnes montées sur bicyclettes.

h) Passage interdit pour le bétail à pied.

i) Passage interdit aux pétions.

ÉMIS LE ..... EN VIGUEUR LE .....

PÉAGE AU PONT DU JUBILÉ VICTORIA

Les péages ci-après entreront en vigueur, en vertu des présentes, le ..... à l'égard des véhicules qui franchissent le pont du jubilé Victoria ou qui s'y engagent.

	Péages *Aller seulement
(1) Véhicules à moteur (voir "règlement général", page 1):	
a) Motocyclettes	.15
NOTA: On peut également acheter pour les motocyclettes des billets par tranches de 50 pour les automobiles (voitures particulières mentionnées à *b*)	
b) Automobiles (voitures particulières, taxis, station-wagons, corbillards, ambulances, pouvant loger normalement neuf (9) personnes au plus):	
Billets simples	.25
Billets par tranches de 12, non négociables, valent jusqu'à la fin du mois suivant celui de leur achat	2.00
Billets par tranches de 50, non négociables, valent jusqu'à la fin du mois suivant celui de leur achat	4.00
c) Camions d'au plus 2 essieux et utilisant au plus 4 pneus	.25
d) Véhicules à la remorque de camions, d'automobiles ou de motocyclettes:	
A un essieu et utilisant au plus 2 pneus	.25
A 2 essieux et utilisant au plus 4 pneus	.50

e) Camions de ferme d'au plus 2 essieux et utilisant au plus 4 pneus (chargés de produits de la ferme, de fumier ou d'engrais chimiques) :

Billets par tranches de 50, non négociables, bons pour six (6) mois (voir *nota*) 4.00

NOTA : Ce genre de billets ne sera émis et accepté qu'à l'égard du passage de camions ayant une plaque courante délivrée à un "véhicule de ferme", expression définie dans la loi sur les véhicules automobiles de la province de Québec.

(2) Autobus 1.00

(3) Échangeabilité des billets :

Les catégories suivantes de billets émises par le National-Canadien à l'égard du passage du pont du jubilé Victoria ou par les péagers du pont Jacques-Cartier à l'égard du passage du pont Jacques-Cartier, seront acceptées, sur présentation aux péagers, au pont du jubilé Victoria ou au pont Jacques-Cartier, d'un billet

D'une tranche de 12 billets pour automobiles particulières.

D'une tranche de 50 billets pour automobiles particulières.

D'une tranche de 50 billets pour camions de ferme, les camions ayant au plus 2 essieux et utilisant au plus 4 pneus.

D'autobus.

*Passage simple, sauf lorsque le prix d'un billet d'une tranche de 12 ou de 30 billets est mentionné.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Péage proposé pour le pont du jubilé Victoria

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

a) Les droits de péage autorisés par les présentes pour les véhicules comprenent le passage de tous les occupants du véhicule.

b) Le poids brut de tout véhicule (poids du véhicule et son contenu) ne doit pas dépasser treize tonnes et demie ($13\frac{1}{2}$), soit 27,000 livres.

c) Le passage de tout véhicule ayant plus de deux (2) essieux et plus de quatre (4) pneus, sauf les autobus, est interdit sur le pont.

d) Tout véhicule immobilisé sur le pont sera immédiatement remorqué à un endroit convenable au-delà de la sortie du pont, à une distance ne dépassant pas $\frac{1}{5}$ de mille.

Les frais de remorquage seront de $2.

e) Passage interdit aux véhicules hippomobiles.

f) Passage interdit aux voitures à bras.

g) Passage interdit aux personnes montées sur bicyclettes.

h) Passage interdit pour le bétail conduit à pied.

i) Passage interdit aux piétons.

ÉMIS LE ..... EN VIGUEUR LE .....

G. Beaudet directeur du port, le 12 janvier 1956.

APPENDICE D

Mémoire relatif aux réunions et pourparlers intervenus entre des représentants du National-Canadien et le directeur du port de Montréal, ou ses représentants, au sujet des modifications au tarif de péage des ponts Jacques-Cartier et Victoria, Montréal, du 19 juillet 1955 à mars 1959.

5 juillet 1955

Réunion de représentants du N.-C.: M. F. A. Gaffney, gérant général, transport routier, et M. A. H. Ball, son adjoint. Il n'est pas question du représentant du directeur du port dans notre mémoire.

Cette réunion avait pour objet d'exposer l'attitude du National-Canadien à l'égard du péage des véhicules et d'échanger des vues sur un projet d'uniformisation du tarif des péages pour les deux ponts.

22 septembre 1955.

Un mémoire du National-Canadien indique qu'un nouveau tarif de péage a été négocié avec les représentants du pont Jacques-Cartier et qu'une entente a été conclue sauf une exception.

17 octobre 1955

Mémoire inter-services du National-Canadien indiquant qu'une entente a été conclue entre les représentants chargés de négocier la simplification du tarif.

27 octobre 1955

Lettre de M. G.-A. Beaudet, directeur du port de Montréal, à M. A. H. Ball, gérant adjoint du transport routier, au National-Canadien, demandant l'addition au tarif revisé d'une disposition permettant l'achat de séries de douze (12) billets à $2, bons pour deux (2) mois.

22 novembre 1955

Note de service du National-Canadien. Les renseignements que contient cette note indique que M. G. Beaudet, directeur du port, ne prévoit pas que le tarif revisé du pont Jacques-Cartier puisse être mis en vigueur à une date rapprochée, étant donné qu'il doit obtenir l'approbation des autorités fédérales, provinciales et municipales.

10 janvier 1956

Deux exemplaires du nouveau tarif proposé à l'égard du pont Victoria sont adressés à M. G. Beaudet, directeur du port, pour sa gouverne, avec prière de nous retourner un exemplaire accompagné de ses observations.

12 janvier 1956

M. Beaudet accuse réception du tarif du National-Canadien et joint à sa lettre un exemplaire signé du tarif, donnant ainsi son approbation.

26 janvier 1956

Lettre à M. G. Beaudet, directeur du port de Montréal, émanant de M. L. J. Henderson, gérant général du transport routier, au National-Canadien, portant renvoi d'un exemplaire du tarif projetté à l'égard du pont Jacques-Cartier.

16 février 1956

Lettre de M. A. H. Ball, gérant général adjoint du transport routier, au National-Canadien, à M. G. Beaudet, directeur du port, accompagnée d'une modification au tarif à l'étude, en vue d'inclure les motocyclettes dans la catégorie des automobiles.

4 avril 1956

Lettre de M. Beaudet, directeur du port, à M. A. H. Ball, gérant général adjoint du transport routier, au National-Canadien accompagnée d'un nouveau tarif de péage projeté pour le pont Jacques-Cartier.

19 avril 1956

Lettre du contentieux au service de l'exploitation en vue de déterminer la forme des modifications du tarif avant que soit demander leur mise en vigueur par décret du conseil.

29 mai 1956

Lettre du chef du bureau des billets à M. G. Beaudet, directeur du port, relativement au genre de billets qui deviendraient exigibles après l'adoption du nouveau tarif.

30 juillet 1956

Lettre de M. G. Beaudet, directeur du port, à M. A. H. Ball, gérant général adjoint du transport routier, au National-Canadien, confirmant certains projets de modifications quant à la couleur des billets à employer.

15 août 1956

Réunion au bureau du directeur du port de Montréal groupant M. L. J. Henderson et M. J.-W. Belcourt, du National-Canadien, et M. G. Beaudet, directeur du port, qui représentait le Conseil des ports nationaux. Les notes relatives à cette réunion indiquent que M. Beaudet se montre intéressé à l'adoption de jetons à la place des billets. Il formule plusieurs propositions concernant leur vente, propositions que les représentants du National-Canadien n'acceptent pas.

29 août 1956

Décret du conseil C.P. 1956-1319 approuvant le tarif de péage pour le pont Victoria. Ce tarif n'a pas été mis en vigueur avant le 10 mai 1956, parce que le directeur du port et le Conseil des ports nationaux ont demandé que le National-Canadien recule la mise en vigueur au 29 août 1956 jusqu'à ce que le Conseil des ports nationaux ait eu l'occasion de faire approuver un tarif correspondant. Cette demande de mise en suspens du tarif de 1956 a été agréée par le National-Canadien.

17 octobre 1956

Lettre de M. L. J. Henderson, gérant général du transport routier, au National-Canadien, à M. G. Beaudet, directeur du port, demandant un examen plus poussé des modifications du tarif, en vue de la perception des péages à l'aide d'appareils mécaniques.

18 octobre 1956

Lettre de M. G. Beaudet, directeur du port, à M. L. J. Henderson, gérant général du transport routier, l'informant que la question du nouveau tarif, des jetons et de la perception automatique sera étudiée à la prochaine réunion du Conseil des ports nationaux, le 24 octobre 1956.

5 décembre 1956

Mémoire du National-Canadien indiquant qu'une réunion a eu lieu au bureau du directeur du port de Montréal, le 3 décembre 1956. Présents: M. G. Beaudet, directeur du port; M. Clément, surveillant au pont Jacques-Cartier; M. L. J. Henderson, gérant général du transport routier, et M. J.-W. Belcourt, du National-

Canadien. A cette réunion, le directeur du port a exposé les méthodes de vente des jetons et celle de l'achat des premiers approvisionnements de jetons.

27 janvier 1957

Lettre de M. G. Beaudet, directeur du port, à M. L. J. Henderson, gérant général du transport routier, au National-Canadien, avec exemplaire des notes de la réunion tenue dans la salle du Conseil des ports nationaux, à Montréal, le 23 janvier 1957. Présents: M. L. J. Henderson, gérant général du transport routier, et M. J.-W. Belcourt, du National-Canadien; M. G. Beaudet, directeur du port, et M. J.-A. Clément, surintendant du pont Jacques-Cartier. Les représentants du National-Canadien font savoir que leur entreprise doit signer une entente visant la location d'un matériel de perception automatique. Divers points touchant les jetons sont examinés.

8 février 1957

Lettre de M. L. J. Henderson, gérant général du transport routier, au National-Canadien, à M. G. Beaudet, directeur du port, dans laquelle M. Henderson répond aux questions restées pendantes depuis la réunion du 23 janvier 1957 au sujet de la mise en œuvre des modifications de tarif à l'étude.

22 mars 1957

Lettre de M. L. J. Henderson, gérant général du transport routier, au National-Canadien, à M. G. Beaudet, directeur du port, accompagnée de deux exemplaires, pour fins d'approbation, du tarif proposé à l'égard du pont Victoria.

10 avril 1957

Lettre de L. J. Henderson à M. G. Beaudet faisant savoir à ce dernier que les directeurs du National-Canadien avaient approuvé, le 28 mars, un projet de bail visant la fourniture, l'installation et le service d'un matériel de perception automatique.

10 mai 1957

Lettre de M. L. J. Henderson à M. G. Beaudet, accompagnée, pour fins d'approbation, du dessin et du libellé des jetons en ce qui concerne le Conseil des ports nationaux.

10 mai 1957

Dessin des jetons approuvé par M. G. Beaudet, avec certaines modifications.

15 juillet 1957

Lettre de M. J. L. Henderson à M. G. Beaudet l'informant que le National-Canadien se propose de mettre en vigueur le tarif de péage approuvé par décret du conseil C.P. 1956-1319, en date du 29 août 1956, tandis que la compagnie renonce à ce qui touche la date d'expiration des billets d'abonnés.

27 août 1957

Modification de 1957 au tarif du 29 août 1956 soumis au vice-président exécutif pour approbation par le Conseil d'administration de la compagnie.

10 octobre 1957

Note inter-services du National-Canadien portant que le Conseil des ports nationaux, à Ottawa, a officiellement admis le tarif des péages que le National-Canadien avait soumis au ministre des Transports pour approbation par décret du conseil et que le Conseil des ports nationaux procédait à l'acquisition d'appareils de perception automatiques aussitôt que possible. La question de l'échangeabilité des

billets dans l'intervalle a été mentionnée et une entente a été conclue à l'égard de chaque pont, suivant laquelle les billets seront acceptés à l'un comme à l'autre pont sous réserve des conditions et modalités en vigueur au moment de l'achat des billets.

24 avril 1958

Lettre de M. D. Gordon, président des chemins de fer Nationaux du Canada, à l'honorable Geo. Hees, député, confirmant discussion et l'informant que le National-Canadien procéderait à l'installation du péage automatique au début de mai.

2 mai 1958

Instructions contenues dans une note de service en vue de l'inauguration du système de péage automatique et informant qu'une entente a été conclue quant à l'échangeabilité des billets d'abonnés avec le pont Jacques-Cartier.

10 mai 1958

Système de perception automatique inauguré au pont Victoria en vertu des dispositions du tarif approuvé le 29 août 1956 par décret du conseil C.P. 1956-1319.

26 février 1959

Décret du conseil C.P. 1959-242 approuvant les modifications proposées en 1957 à l'égard du tarif de péage de 1956.

Synopsis préparé par le gérant général du Transport routier, d'après ses dossiers.

Le gérant général du transport routier,
L. J. Henderson.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. GORDON K. FRASER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 19

Bill S-4, loi modifiant la loi sur les Commissaires du port de Windsor
Bill S-5, loi constituant en corporation les Commissaires du port d'Oshawa
Bill S-10, loi constituant en corporation les Commissaires du port de Nanaïmo

---

CANADA
JUIL 21 1960
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

MARDI 24 MAI 1960

TÉMOINS:

L'honorable George Hees, ministre des Transports; *du ministère des Transports:* MM. G. W. Stead, sous-ministre adjoint, Marine, W. J. Manning, directeur des travaux maritimes, Services de la marine, et Jacques Fortier, avocat du ministère; et *du ministère des Travaux publics:* M. E. P. Weeks, chef, Direction des études économiques.

IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960

23186-0—1

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser

Vice-président: M. W. Marvin Howe,

et MM.

Allmark
Asselin
Badanai
Baldwin
Bell (*St-Jean-Albert*)
Bourbonnais
Bourget
Bourque
Brassard (*Chicoutimi*)
Brassard (*Lapointe*)
Browne (*Vancouver-Kingsway*)
Bruchési
Cadieu
Campbell (*Stormont*)
Campeau
Chevrier
Chown
Creaghan
Crouse
Denis
Deschatelets
Drysdale
Dumas
Fisher
Garland
Grills
Herridge
Horner (*Acadia*)
Horner (*Jasper-Edson*)
Johnson
Keays
Kennedy
Lessard
MacInnis
MacLean (*Winnipeg North Centre*)
Martin (*Essex Est*)
Martini
Michaud
McBain
McDonald (*Hamilton-Sud*)
McGregor
McPhillips
Monteith (*Verdun*)
Pascoe
Payne
Peters
Phillips
Pigeon
Pratt
Rapp
Rogers
Rynard
Smith (*Calgary-Sud*)
Smith (*Lincoln*)
Smith (*Simcoe-Nord*)
Thompson
Tucker
Valade
Wratten—60

Secrétaire du Comité:
Eric H. Jones.

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES
MARDI 17 mai 1960

Il est ordonné—Que le bill S-4, loi modifiant la Loi sur les commissaires du port de Windsor, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

MERCREDI 18 mai 1960

Il est ordonné—Que les bills suivants soient renvoyés au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques:

Bill S-5, loi constituant en corporation les commissaires du port d'Oshawa;

Bill S-10, loi constituant en corporation les commissaires du port de Nanaïmo.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J RAYMOND.

23186-0—1½

RAPPORT À LA CHAMBRE

MARDI 24 mai 1960.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

SEPTIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié les bills suivants et il a décidé de les rapporter sans modifications:

Bill S-4, loi modifiant la Loi sur les commissaires du port de Windsor;

Bill S-5, loi constituant en corporation les commissaires du port d'Oshawa;

Bill S-10, loi constituant en corporation les commissaires du port de Nanaïmo.

Un exemplaire du procès-verbal des délibérations et des témoignages intéressant lesdits bills est joint aux présentes.

Le président,
GORDON K. FRASER.

PROCÈS VERBAL

MARDI 24 mai 1960
(32)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 heures et demie du matin, sous la présidence de M. Gordon K. Fraser.

Présents: MM. Allmark, Asselin, Badanai, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Bourque, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Campeau, Chevrier, Chown, Creaghan, Denis, Drysdale, Fisher, Fraser, Horner (*Acadia*), Howe, Keays, Martin (*Essex-Est*), McDonald (*Hamilton-Sud*), McGregor, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pigeon, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Lincoln*), Smith (*Simcoe-Nord*), Tucker et Wratten (29).

Aussi présents: L'honorable George Hees, ministre des Transports, et, *du ministère des Transports*: MM. G. W. Stead, sous-ministre adjoint, Marine; W. J. Manning, directeur des travaux maritimes, Services de la marine; et Jacques Fortier, avocat du ministère; *du ministère des Travaux publics*: M. E. P. Weeks, chef, Direction des études économiques.

Le Comité entreprend l'étude de trois bills, émanant du Sénat, à savoir:

Bill S-4, loi modifiant la Loi sur les commissaires du port de Windsor,

Bill S-5, loi constituant en corporation les commissaires du port d'Oshawa, et

Bill S-10, loi constituant en corporation les commissaires du port de Nanaïmo.

Le secrétaire du Comité donne lecture des ordres de renvoi par lesquels lesdits bills avaient été soumis au Comité.

Sur la proposition de M. Bell (*Saint-Jean-Albert*), appuyé par M. Creaghan,

Il est décidé (à la mise aux voix)—Qu'à la suite des ordres de renvoi du 8 février 1960, le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages relatifs aux bills S-4, S-5 et S-10.

Le ministre fait un bref exposé de l'organisation des commissions des ports et de leurs rapports avec le financement des ports publics.

Bill S-4,

Le premier article, l'exposé des motifs et le titre dudit bill sont approuvés; le bill est approuvé sans modification.

Il est ordonné—Que le bill S-4 soit rapporté, sans modification, à la Chambre.

Pendant l'examen dudit bill, le Comité demande que soient produits les chiffres relatifs au tonnage du port de Windsor, pour les années 1958 et 1959. Comme M. Stead déclare que le renseignement n'est pas immédiatement disponible, on lui demande de le fournir, et il est convenu que le renseignement sera imprimé en appendice au compte rendu des délibérations du jour. (*Voir l'appendice A, ci-joint.*)

Bill S-5,

Les articles 1 à 25, l'exposé des motifs et le titre dudit bill sont approuvés; le bill est approuvé sans modification.

Il est ordonné—Que le bill S-5 soit rapporté, sans modification, à la Chambre.

Pendant l'examen dudit bill, le Comité demande que soient produits les chiffres relatifs au tonnage du port d'Oshawa, pour les années 1958 et 1959. Comme M. Stead déclare que ce renseignement n'est pas immédiatement disponible, on lui demande de le fournir, et il est convenu que le renseignement sera imprimé en appendice au compte rendu des délibérations du jour. (*Voir l'appendice B, ci-joint.*)

Bill S-10,

Les articles 1 à 25, l'exposé des motifs et le titre dudit bill sont approuvés; le bill est approuvé sans modification.

Il est ordonné—Que le Bill S-10 soit rapporté, sans modification, à la Chambre.

Pendant l'examen des bills S-4, S-5 et S-10, l'honorable M. Hees et MM. Stead, Manning et Fortier, du ministère des Transports, et M. E. P. Weeks, du ministère des Travaux publics, sont interrogés.

À 11h. 15 du matin, le Comité s'ajourne au jeudi 26 mai 1960, à 9 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

MARDI 24 mai 1960,
9h. et demie du matin.

LE PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Ce matin, nous devons considérer trois bills ayant trait au transport, c'est-à-dire à la Commission du port de Windsor, à la Commission du port d'Oshawa et à la Commission du port de Nanaïmo. Je crois que nous devrions les étudier dans l'ordre dans lequel ils ont été présentés à la Chambre. Le premier est celui qui a trait à la Commission du port de Windsor, et je vais demander au secrétaire de donner lecture des ordres de renvoi.

LE SECRÉTAIRE DU COMITÉ:

Mardi 17 mai 1960

Il est ordonné: Que le bill S-4, loi modifiant la Loi sur les commissaires du port de Windsor, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Voici un autre ordre:

Mercredi 18 mai 1960

Il est ordonné: Que les bills suivants soient renvoyés au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques:

Bill S-5, loi constituant en corporation les commissaires du port d'Oshawa;

Bill S-10, loi constituant en corporation les commissaires du port de Nanaïmo.

LE PRÉSIDENT: Il nous faut une motion au sujet de l'impression du compte rendu de la séance.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, je propose qu'à la suite de l'ordre de renvoi du 8 février 1960, le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français du compte rendu des procès-verbaux et témoignages relatifs aux bills S-4, S-5 et S-10.

M. CHOWN: Pourquoi avons-nous besoin d'autant d'exemplaires?

LE PRÉSIDENT: Parce que le principe a toujours été observé au sein de ce Comité. Si je comprends bien, cela se fait parce que des demandes d'exemplaires peuvent venir de différentes parties du pays, où diverses commissions de ports peuvent en vouloir.

M. CREAGHAN: J'appuie la motion.

LE PRÉSIDENT: M. Bell, appuyé par M. Creaghan, a proposé que soient imprimés 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français du compte rendu des procès-verbaux et témoignages relatifs aux bills S-4, S-5 et S-10.

M. CHOWN: Le ministre prétend-il que ces bills suscitent un pareil intérêt dans tout le pays? Il me semble que, dans le cas de l'enquête sur le pont Jacques-Cartier, un grand intérêt règne tant en ce qui concerne les habitants de la région qu'en ce qui concerne la politique.

M. CHEVRIER: Vous voulez dire qu'il régnait un grand intérêt!

LE PRÉSIDENT: Je puis dire qu'au Sénat, on a fait imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Certains députés peuvent vouloir en distribuer dans leur circonscription!

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité sont-ils tous d'accord?

La motion est adoptée.

Aujourd'hui, nous avons parmi nous le ministre et M. G. W. Stead, sous-ministre adjoint, Marine, ministère des Transports; nous avons également M. E. P. Weeks, directeur des études économiques, ministère des Travaux publics, et M. W. J. Manning, directeur des travaux maritimes, Services de la marine, ministère des Transports. Enfin, nous avons parmi nous M. Jacques Fortier, avocat du ministère des Transports, au cas où nous aurions besoin de lui.

Maintenant, je crois que le ministre va faire un exposé.

L'honorable GEORGE H. HEES (*ministre des Transports*): Dans le débat tendant à la deuxième lecture, on a demandé comment nous agissons auprès des municipalités qui demandent des renseignements et de l'aide pour mettre en valeur leurs ports, et parfois pour établir des commissions des ports. J'ai conclu de ce débat que les membres du Comité aimeraient que je leur dise, dans un court exposé, comment fonctionne le comité et quelle attitude le ministère des Travaux publics et le ministère des Transports prennent en donnant de l'aide aux municipalités qui nous demandent assistance, soit pour établir une commission de port, soit pour favoriser la mise en valeur de leurs ports.

Au Canada, au présent stade de progrès, on ne peut compter que les revenus provenant des usagers actuels d'un port puissent, en général, recouvrer tous les frais d'établissement et d'exploitation. Toutefois, les avantages s'accumulent pour la population desservie par le port.

D'ordinaire, c'est le gouvernement fédéral qui construit, à ses frais, les installations des ports publics. Ces installations sont gérées par le ministère des Transports, qui perçoit un revenu fondé sur un taux régulier.

Des commissions de ports locaux peuvent être établies:

—si, localement, on prend l'initiative de mettre le port en valeur;

—s'il existe des bonnes perspectives d'expansion, et

—si le revenu est suffisant pour qu'une administration distincte fasse ses frais.

Quand une commission de port locale est établie, il est entendu que les installations et la propriété fédérales ou municipales qui se trouvent dans la région du port sont remises à la commission, pour qu'elle les administre, les revenus devant passer à la commission.

La première imputation sur le revenu de la commission consiste en frais d'exploitation du port. A mesure que l'activité grandit dans le port et que les revenus dépassent de façon sensible les frais d'exploitation, on peut s'attendre que la commission participe aux frais d'établissement et d'entretien des installations: au début, aux dépenses faites pour les hangars et l'outillage necessaire aux bâtiments essenitels, et, plus tard, aux dépenses faites pour les quais et les autres ouvrages.

A la suite d'une décision récente du Conseil du Trésor, les commissions des ports locaux doivent participer aux frais d'établissement de ces installations dans une mesure correspondant aux revenus que doivent apporter les installations proposées et à l'ensemble de leur valeur financière. Cette participation aura pour effet d'imposer quelque borne aux demandes d'aide fédérale, alors qu'on tiendra compte des besoins véritables.

Quand les commissaires envisagent de nouveaux travaux dans le port, on compte qu'ils présenteront un exposé circonstancié au gouvernement fédéral. La proposition doit être étudiée par les ministères intéressés, qui s'assurent que les travaux sont motivés. S'ils le sont, on attend de la commission qu'elle participe au financement suivant sa capacité.

Quand une commission ne peut pas fournir de fonds proportionnellement à sa participation dans une entreprise, le gouvernement fédéral est prêt à considérer l'octroi d'un prêt, en plus de la part que le gouvernement fédéral prend directement aux travaux, pourvu que soit entièrement versés les intérêts et les frais d'amortissement.

Sur l'article 1—*Limites du port.*

M. CHEVRIER: Relativement au premier article, monsieur le président, puis-je demander quelles sont les perspectives d'avantages supplémentaires découlant de la voie maritime pour le port de Windsor? Je suis certain que M. Martin voudrait en savoir encore plus que moi. Je me demande si M. Weeks pourrait nous indiquer en quoi consiste cette disposition.

Je me rappelle qu'à un moment donné, on ne faisait rien ou presque rien pour la mise en valeur, de l'autre côté de la frontière internationale, c'est-à-dire à Détroit. Et c'est pourquoi Windsor était susceptible de gagner beaucoup plus que Détroit. Ainsi, je me demande quelle est la situation aujourd hui.

M. E. P. WEEKS (*directeur des études économiques, ministère des Travaux publics*): Au milieu du mois de mars, cette année, le groupe interministériel dont je suis président s'est rendu à Windsor pour étudier avec les commissaires du port les diverses propositions qu'offrait un groupement privé. Ce groupe envisageait l'établissement, à large échelle, sur la rive du côté de Windsor, d'installations d'entreposage et d'emmagasinnage.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Il y a plusieurs groupements. Vous parlez du groupement qui se propose de dépenser 12 millions?

M. WEEKS: C'est cela. Naturellement, sa façon d'envisager le projet se fondait sur une situation qu'a mentionnée M. Chevrier, c'est-à-dire la pénurie de quais, sur la rivière du côté de Détroit. On croyait que Windsor serait un bon endroit d'accostage pour les cargaisons d'outre-mer et pour leur transport depuis les entrepôts jusqu'à Détroit.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Oui.

M. WEEKS: D'après la tournure qu'a prise le débat à Windsor, il appert que, à l'heure actuelle, le gros de l'entreprise serait réalisé par ce groupe de particuliers. Nous avons informé les commissaires que, il va sans dire, nous étions prêts à fournir toute aide ou tout conseil dont ils auraient besoin et que nous mettrions à leur disposition toutes les données techniques qu'ont recueillies les ingénieurs du ministère des Travaux publics.

De même, nous avons fait savoir que nous étions prêts à faire une analyse ou une étude à long terme de la prochaine étape de mise en valeur, car il était évident que, si ce projet, qui embrassait une superficie de 42 acres, devait être mis à exécution, il devait sans doute y avoir des phases successives de développement. L'industrie pouvait, en conséquence de l'entreprise, être considérablement stimulée.

Nous avons reconnu que le petit quai qui avait été loué à la CSL, mais que les intéressés avaient abandonné parce qu'ils avaient construit leurs propres établissements, était plutôt en mauvais état. Le ministère des Travaux publics prend des mesures pour l'améliorer.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Puis-je vous demander si vous savez, au présent stade de ce projet d'entreprise privée, si les intéressés sont allés en Europe pour voir si certains crédits pouvaient être mis à leur disposition? Savez-vous où ils en sont maintenant?

M. WEEKS: Non, monsieur, notre ministère n'a reçu récemment aucun renseignement.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Savez-vous si d'autres groupes de particuliers s'intéressent à l'établissement d'installations portuaires privées à Windsor?

M. WEEKS: Oui, je sais que de tels groupes existent, mais ils ne nous ont pas pressentis directement.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Savez-vous que l'un de ces groupes a eu des entretiens avec le ministère du Revenu national au sujet de dispositions douanières qui seraient nécessaires pour établir des installations de transbordement entre la frontière canadienne et la frontière américaine?

M. WEEKS: J'ai constaté, au cours d'entretiens, que c'est exact.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Naturellement, vous êtes au courant de l'effort intense qu'on fait présentement pour mettre en valeur un port à Détroit grâce à l'initiative publique et à l'initiative privée?

Le PRÉSIDENT: Quand vous répondez, veuillez parler fort afin que le sténographe puisse saisir.

M. WEEKS: Oui, monsieur.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Il est superflu que je demande à un homme de votre expérience si vous connaissez l'extrême potentiel de la rivière Détroit, où, dit-on, la circulation est plus intense que sur toute autre rivière au monde. En ne perdant pas de vue les progrès qui ont été accomplis à Cleveland, où on dit à peu près la même chose, et les progrès qui se réalisent à Buffalo, Détroit, Chicago, et partout sur les Grands lacs, ne pensez-vous pas que le potentiel d'un endroit comme Windsor, malgré ce que semblent être ses limitations présentes, vaut la peine qu'on tente l'effort voulu pour assurer sa mise en valeur?

M. WEEKS: Je suis d'accord avec vous, avec une réserve, à savoir, l'à-propos. Je crois qu'il n'y a aucun doute sur la valeur à long terme de l'entreprise. Il y a la question du moment, et je crois que l'à-propos est l'élément principal.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Puis-je vous demander une chose: je crois que nous avons à Windsor une bonne commission de port; je pense que nous avons des hommes d'affaires qui veulent la mise en valeur du port et tous les avantages que Windsor peut en retirer. Mais il semble y avoir deux théories: l'une est qu'en ce moment, il n'y a pas suffisamment d'expédition se faisant dans l'agglomération pour justifier une mise en valeur considérable.

Puis il y a l'autre théorie, que je partage: que nous pouvons développer, par beaucoup d'initiative, non seulement une grande potentialité, mais également une plus grande activité dans un endroit comme Windsor.

A Toronto, il est un homme qui s'occupe d'attirer les affaires. A New-York, il y a un commissaire de l'industrie. Je songe à un commissaire faisant partie de la Commission du port de Toronto, qui va solliciter des affaires. Eh bien! y a-t-il possibilité de semblables initiatives de la part d'une agglomération comme celle d'où je viens?

M. WEEKS: Il me semble y avoir une difficulté, peut-être: la commission n'a pas passé ce que j'appellerais le stade principal de développement. Il est un peu difficile pour les habitants des lieux de faire valoir leur port dans les conditions actuelles. J'admets l'existence d'un problème, mais il me semble que Windsor doit passer par ce stade qui assure des installations publiques, outre le peu de moyens qu'on y trouve présentement.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Oh! oui.

M. WEEKS: Par exemple, si ce projet d'initiative privé se réalisait, il y aurait alors une base solide à partir de laquelle on pourrait lancer une campagne de plus grande mise en valeur.

M. MARTIN (*Essex-Est*): J'en conviens. On doit établir des installations. Mais ne croyez-vous pas à une énergique initiative de l'ordre que j'ai indiqué, qui, en soi, serait de nature à amener des résultats et vaudrait mieux que d'attendre que les besoins se manifestent? Il me semble que l'on devrait également se dire que les taux ou frais de transport ferroviaire à partir de Windsor placent cette ville dans une situation très désavantageuse par rapport au grand centre de distribution de Toronto. Dans la première ville, le prix du transport par chemin de fer est d'environ 25 p. 100 plus élevé que dans la seconde. Les prix du transport par voie d'eau sont beaucoup moindres.

Il me semble donc qu'on devrait songer à accorder aux habitants de Windsor les moyens de construire des installations portuaires et à faciliter à cet endroit le transport par eau. Par exemple, par chemin de fer, on peut transporter un boisseau de maïs à meilleur marché de Chicago à Toronto que de Windsor à Toronto, il n'en est pas de même pour le transport par eau.

Il me semble, voyez-vous, qu'une situation semblable met en relief les vastes possibilités qui existent. Il ne vous semblera peut-être pas juste que je vous pose cette question, et dans ce cas vous n'avez pas besoin d'y répondre, mais j'estime que le moment est venu où, en plus de l'aide économique locale, le gouvernement aussi doit faire sa part. Comme M. Chevrier vient de le remarquer, il tient compte de toutes les possibilités que laisse entrevoir en ce moment l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent.

M. WEEKS: Je ne tiens pas beaucoup à traiter cette question; mais il y a un point que vous avez soulevé tout à l'heure dont j'aimerais vous parler. C'était au sujet de l'initiative qui, selon vous, devrait être prise localement dans le cas d'une ville telle que Windsor.

Il me semble que, si l'initiative locale pouvait trouver des entreprises en Europe, en Amérique, au Canada ou autre part, qui s'intéresseraient tout spécialement à Windsor, et si ces entreprises indiquaient aux commissaires des ports ou aux gens de l'endroit, non seulement qu'elles s'intéressent de façon générale au port, mais ce qu'elles feraient précisément dans ce port s'il y avait telle ou telle installation, nous pourrions alors discuter du genre d'aménagements à envisager.

Comme vous le savez, quand de nos jours, on aménage un port, il y a beaucoup de spécialisation par rapport aux installations. Si, par exemple, on y manipule surtout des chargements d'huile, on n'a pas besoin de construire de quais massifs d'une extrême solidité. Des poteaux d'amarrage ou de légères jetées suffisent. Si, par contre, on y manipule des chargements en vrac, les installations à prévoir sont d'un genre tout à fait différent.

Nous voudrions, autant que possible, que les gens de l'endroit et les industriels nous indiquent très précisément le genre d'installation qu'ils préfèrent et jusqu'à quel point ils s'en serviraient. Nous pourrions ainsi passer du général au particulier.

M. CHEVRIER: Vous avez raison. A mon avis, voilà le nœud de l'affaire. Ce que vous venez de dire (vu que vous êtes président du comité interministériel) me pousse à vous demander ce que le comité interministériel fait à cet égard. Autrement dit, est-ce qu'il essaie de déterminer le genre de commerce que la voie maritime va apporter à Windsor, à Détroit, ou à d'autres ports canadiens du Saint-Laurent et des Grands lacs? C'est cela surtout qui me préoccupe.

Je me demande si d'un côté ou de l'autre votre comité interministériel s'est efforcé de découvrir d'avance le genre de commerce d'outre-mer que Windsor pourrait attirer et également à quel point le commerce intérieur pourrait être dirigé sur un autre port tel qu'Hamilton ou Toronto, et dans quelle mesure le commerce du bas Saint-Laurent pourrait être attiré vers Baie-Comeau ou Sept-Îles.

M. WEEKS: Je pourrais peut-être vous dire comment nous procédons de façon générale, car, si je me trompe, on a déjà expliqué cela à la Chambre. J'ai été absent pendant deux semaines et par conséquent je n'ai pas pu suivre les délibérations.

M. CHEVRIER: Moi aussi.

M. HEES: Vous avez manqué quelque chose.

M. WEEKS: Mais depuis deux ans et demi . . .

M. HEES: Et en automne dernier.

M. WEEKS: . . . nous avons étudié la situation pour ce qui est des ports de la tête des Lacs jusqu'à Gaspé. Il est vrai qu'il nous a été impossible de fournir des renseignements sur certains endroits, sur le lac Érié, par exemple. Cette région est une de celles pour lesquelles nous avons fait des études préliminaires, mais pas une analyse détaillée comme celle que nous avons effectuée pour la tête des Lacs, une région que nous avons commencé à étudier en 1957. C'est le premier projet se rapportant à un port dont notre groupement se soit occupé.

Nous avons trouvé, en étudiant les ports en question, qu'il fallait tenir compte de toutes les données disponibles sur la voie maritime et, en général, sur les perspectives économiques, afin de pouvoir fournir des renseignements raisonnablement intéressants. Autrement dit, au lieu de commencer par une étude générale de grande envergure, nous avons trouvé qu'il valait mieux passer d'un point à l'autre en tenant compte de l'essor économique de l'Ontario, de l'essor économique d'autres régions du Canada et des données disponibles sur la voie maritime.

Nous nous rendons compte, et vous aussi, j'en suis sûr, qu'il n'y a rien de certain quant à l'orientation de ce commerce; aussi estimons-nous que lorsqu'un cas se présente, nous devons l'étudier en tenant compte de tous ces facteurs et à la lumière de ce que nous avons

constaté dans d'autres secteurs de la voie maritime. De la tête des Lacs jusqu'à Gaspé, il y a beaucoup de ports qui se trouvent dans la même situation. Lorsqu'on étudie le problème qui se pose par rapport à Windsor, et les renseignements dont on dispose au sujet de l'industrie dans d'autres secteurs de la voie maritime, on se rend compte qu'il faut s'occuper de cas particuliers. Il faut étudier ce qui se passe dans une région déterminée en tenant compte de la situation économique régionale, nationale, par rapport à la voie maritime.

M. CHEVRIER: Avez-vous pensé par exemple, qu'il y a une différence entre le commerce d'outre-mer, le commerce intérieur et celui venant des États-Unis qui indique peut-être que les élévateurs à grain seront très probablement installés dans une région, tandis que les quais seront établis autre part et que la situation sera semblable à celle dont vous avez parlé tout à l'heure par rapport à la ville de Windsor.

M. WEEKS: Oui. Nous avons étudié de très près la question de la livraison des céréales. Nous avons eu des pourparlers à ce sujet à plusieurs occasions avec la Commission canadienne du blé, la Commission des grains et le Conseil des ports nationaux. Nous avons visité Port-Colborne, par exemple, et nous avons eu des entretiens au sujet du grain avec les propriétaires d'élévateurs de Prescott et de Kingston.

Il y a environ un an, nous nous sommes rendus à Winnipeg, où nous avons eu de longs entretiens avec certaines sociétés qui s'occupent du commerce des céréales et avec les représentants des provinces des Prairies.

M. CHEVRIER: Ne croyez-vous pas que vous seriez beaucoup mieux placés si vous aviez une idée d'ensemble de l'économie de la voie maritime et des diverses régions du Canada, comme notre Comité l'a proposée il y a deux ans?

M. WEEKS: Il me semble qu'une telle étude ne nous aiderait pas beaucoup par rapport à l'un ou l'autre port en particulier.

M. CHEVRIER: C'est entendu, mais avant de vous rendre à un port en particulier, est-ce qu'il ne vous serait pas utile d'avoir une idée générale de l'effet que les travaux envisagés pourraient avoir sur l'ensemble du pays; ensuite vous pourriez vous occuper séparément de chaque port, comme on l'a fait aux États-Unis.

M. WEEKS: Je crois que vous pouvez prendre pour dit que nous sommes assez au courant des études d'ensemble qui ont été faites à cet égard. Pour citer un exemple, lorsque nous nous rendons dans un endroit pour l'étudier, nous ne nous fondons pas uniquement sur les renseignements au sujet de l'endroit en question. Nous sommes au courant de toutes les études qui ont été faites, de celles que l'Université McGill a effectuées au sujet de la voie maritime du Saint-Laurent, par exemple, et nous tenons compte également de toutes les recherches qui ont été faites par les gouvernements provinciaux. Comme vous le savez, le gouvernement d'Ontario a étudié tout spécialement certaines régions de la province. A cet égard, le ministère de l'Organisation et de la mise en valeur d'Ontario a étudié certaines régions telles que celle qui se trouve entre Kingston et Montréal, le secteur international. Le ministère a étudié cette région et nous étions très au courant de ce travail. Vous pouvez être sûr que nous avons eu recours à tous les spécialistes que nous pouvions trouver et que nous nous sommes servis de toutes les études qu'on a mises à notre disposition et à celle du public en général.

M. CHEVRIER: Est-ce que vous connaissez les études faites par l'Université d'Indiana et le *Board of trade* de Chicago sur les expéditions de céréales américaines?

M. WEEKS: Je n'ai pas eu l'occasion d'en prendre connaissance moi-même, mais il se pourrait que mes collègues l'aient fait.

M. CHEVRIER: Connaissez-vous l'étude que les compagnies de chemins de fer des États-Unis ont faite sur les installations portuaires de leur côté de la voie maritime?

M. WEEKS: J'en ai une idée.

M. CHEVRIER: Avez-vous vu le rapport complet que les chemins de fer Nationaux du Canada ont fait sur la région comprise entre Saint-Régis et l'extrémité inférieure du lac Ontario?

M. WEEKS: Oui.

M. CHEVRIER: Est-ce que ce rapport peut être publié?

M. WEEKS: Il faudrait consulter le National-Canadien à cet égard. Je suis au courant de toutes ces études, mais je ne suis pas en mesure d'exprimer une opinion à leur sujet.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je sais que les gens qui viennent de Windsor ont tendance à exagérer, mais j'espère bien que vous ne m'accuserez pas sous ce rapport. Il m'a simplement semblé, monsieur Weeks, que quoique tous ces ports sur les Grands lacs laissent entrevoir d'énormes possibilités, celles-ci ne peuvent être déterminées que d'après ce qui se passe dans les ports correspondants.

Vous n'allez pas me dire qu'il y a un endroit sur les Grands lacs où il y a plus d'activité qu'à Windsor et Détroit. Il y a énormément d'activité à Détroit et je crois que nous perdrons beaucoup de commerce si nous ne faisons pas accorder nos affaires aussi étroitement que possible avec cette activité. Ces efforts de la part des particuliers sont, sans aucun doute, très souhaitables; mais je ne pense pas que cela suffise dans le cas du projet en question. D'après ce que j'ai appris tout dernièrement, les entreprises privées ne sont pas sûres d'obtenir les crédits qu'il leur faut. Je sais qu'il y a également un autre groupe qui étudie la situation. Pouvez-vous nous dire si votre ministère s'est entretenu à cet égard avec, mettons, le ministère du Revenu national, s'il y a eu des pourparlers au sujet des dispositions que l'on pourrait prendre pour encourager les gens à se servir des installations portuaires situées du côté canadien, à Windsor, plutôt que de celles de Détroit?

M. WEEKS: Jusqu'à présent nous avons laissé aux commissaires du port le soin d'entamer des pourparlers au sujet des questions douanières, car il nous a semblé que, dans ce domaine, il faudrait peut-être donner libre cours à l'initiative locale. Chaque fois qu'il a été question de cela, nous avons insisté pour dire qu'il fallait bien s'assurer de l'attitude des hauts fonctionnaires de la douane et des autorités des États-Unis. Nous avons trouvé que les commissaires devaient agir de leur propre initiative à cet égard.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Il est très important, c'est peut-être ce qu'il y a de plus important même, que l'initiative vienne des gens de l'endroit; mais cela n'empêche pas le ministère de s'y intéresser très vivement, et je suis sûr qu'il continuera de le faire. Comme j'ai visité cette région bien des fois, et le ministre l'a visitée également, je proposerais, pour que vous vous rendiez compte qu'il n'y a aucune exagération de ma part, que le ministre emmène tous les membres du Comité en *Viscount* jusqu'à Windsor. De cette façon, vous constaterez très certainement que cette région offre des possibilités qui n'existent nulle part ailleurs au Canada.

M. HEES: J'aimerais demander à M. Martin, vu l'intérêt considérable qu'il porte à cette ville, s'il a étudié avec les commissaires du port de Windsor les différentes questions sur lesquelles il cherche à se renseigner en ce moment?

M. MARTIN (*Essex-Est*): Oui, j'ai eu quelques entretiens avec les commissaires du port de Windsor. Le ministre se souviendra certainement de la fois où j'ai pris des dispositions pour que les commissaires du port le rencontrent. Oui, j'ai eu des pourparlers à ce sujet. M. Dinsmore, le président, MM. Gregory et Davidson sont tous mes amis. Au fond, je ne crois pas qu'ils me donneraient tort d'avoir confiance.

M. HEES: Je ne prétends nullement que vous ayez tort d'avoir confiance. Je me demandais seulement si vous leur aviez posé les mêmes questions.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Oui, il n'y a pas très longtemps j'ai étudié la question en détail avec un des commissaires.

M. SMITH (*Simcoe*): M. Martin est d'avis que l'importance des expéditions qui passent par Windsor est un des facteurs qu'il faudrait prendre en considération lorsqu'il s'agit d'aider le port de Windsor à prendre de l'expansion. Or, n'est-il pas vrai qu'un des principaux facteurs à prendre en considération lorsqu'on cherche à donner de l'importance à une voie maritime est fondé sur l'étendue de la région industrielle que dessert le port?

M. WEEKS: En effet, c'est un facteur très important, et, évidemment, c'est une des raisons pour lesquelles Toronto et Hamilton ont été transformés en ports de la voie maritime,

et aussi, une des raisons pour lesquelles, sous un autre rapport, on cherche à mettre en valeur la tête des Lacs. La population n'est pas aussi dense près de la tête des Lacs; mais les ports situés à cet endrott servent de débouchés pour l'Ouest du Canada.

Je crois que M. Martin cherchait à faire ressortir un autre point également, à savoir que Windsor occupe une position qu'il faut étudier non seulement à la lumière de la population qui se trouve dans les alentours immédiats du côté canadien, mais aussi à celle de la densité de la population et de l'expansion industrielle qu'il y a directement de l'autre côté de la rivière, aux États-Unis, où les installations sont assez limitées. Ai-je raison, monsieur Martin?

M. MARTIN (*Essex-Est*): Oui.

M. SMITH (*Simcoe*): On peut raisonnablement supposer que le gouvernement des États-Unis et l'État du Michigan vont nous permettre de nous servir de leurs installations.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Mais leurs installations sont surchargées.

M. WEEKS: Je crois que M. Martin voudra bien admettre que c'est évidemment l'un des problèmes qui, comme vous l'avez indiqué, se pose par rapport aux douanes des États-Unis; il s'agit de savoir s'il est possible ou non de prendre certaines dispositions avec les autorités américaines.

M. SMITH (*Simcoe*): N'est-il pas vrai qu'on a construit la voie maritime, dans l'ensemble, pour réduire les frais de transport, pour que les transports coûtent moins cher?

M. WEEKS: Je crois qu'on peut dire, en effet, que c'est surtout pour cette raison.

M. SMITH (*Simcoe*): Lorsqu'on essaie de donner de l'importance à un port de la voie maritime, est-ce que le coût des transports secondaires à destination de ce port ou en partance du port vers la destination finale des marchandises n'est pas un des facteurs les plus importants?

M. WEEKS: Oui. J'estime que, lorsqu'on essaie de donner de l'importance à un port, il faut non seulement tenir compte des besoins immédiats de l'endroit, mais aussi des quantités de marchandises qui arrivent dans ce port et qui en sont expédiées, ainsi que des frais à envisager.

M. SMITH (*Simcoe*): Dans ce cas, est-ce qu'il ne s'ensuit pas que les ports dont on s'occupera d'abord seront ceux qui peuvent desservir une vaste région industrielle à un prix raisonnable pour les transports secondaires?

M. WEEKS: Ou peut-être sera-t-on d'abord porté à s'occuper des ports qui ont un marché immédiat à desservir. De ce point de vue, les noyaux industriels de Toronto et d'Hamilton devaient être exploités rapidement et sans tarder pour répondre aux besoins de la voie maritime, et, je crois bien que, c'est ce qui a été fait. Comme vous le savez, de gros travaux de dragage et d'aménagement ont été effectués dans ces deux ports. Dans ce cas, il importait moins de pouvoir servir d'autres régions, selon moi, que celles de Toronto, d'Hamilton et de la tête des Lacs.

M. SMITH (*Simcoe*): J'ai une dernière question à poser. J'ai peut-être mal compris ce que M. Chevrier a dit, mais il m'a semblé comprendre que, selon lui, l'amélioration de ports comme ceux de Fort-William et de Port-Arthur, qui était très nécessaire, aurait dû attendre jusqu'à ce qu'on ait étudié l'ensemble de réseau de la voie maritime.

M. CHEVRIER: J'invoque le Règlement, monsieur le président. On ne devrait pas permettre à M. Smith de dire une chose pareille. Il n'a pas compris ce que j'ai dit. J'ai dit qu'on aurait pu faire une étude d'ensemble, qu'on aurait pu la faire il y a bien des années, et qu'ainsi, à l'heure actuelle, on aurait pu s'occuper de manière beaucoup plus efficaces des divers ports situés sur la voie maritime.

M. HEES: J'ai posé une question à la Chambre mercredi. Je regrette que M. Chevrier ait été absent ce jour-là. Il me semble que M. Chevrier est très enthousiaste au sujet de cette étude générale de la situation économique; il a commencé à s'y intéresser en décembre 1957. Or, il me semble, monsieur le président, comme je l'ai signalé mercredi, que ces études qui l'intéressent tellement auraient pu être effectuées à deux occasions avant l'amé-

nagement de la voie maritime. En somme, avant d'agrandir un port ou d'entreprendre d'autre travaux de cette nature, même quand il s'agit d'une dépense minime, nous effectuons une étude du point de vue de l'économique. Il y tient beaucoup, et nous tous d'ailleurs. Ne croyez-vous pas qu'il aurait été bon d'effectuer une étude portant sur l'économique avant de commencer à dépenser 350 millions de dollars pour aménager la voie maritime? Ne croyez-vous pas qu'une telle étude de tous ces ports aurait pu être faite en 1955-1956 ou même au printemps de 1957, soit deux ans avant l'ouverture de la voie maritime, afin d'avoir une idée, ce a quoi il tient beaucoup, des possibilités qui s'offraient par rapport à la voie maritime dans son ensemble? Si l'on avait étudié les ports avant que la voie maritime soit achevée, les intéressés auraient pu examiner le rapport et s'ils avaient trouvé que les prévisions étaient exactes, on aurait pu construire d'autres quais et le reste.

Il me semble assez curieux que M. Chevrier s'intéresse si vivement à cette étude générale de l'économique quand, ces deux fois-là, lorsqu'il est devenu ministre des Transports et ensuite lorsqu'il est devenu président de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent, il ne semblait pas s'y intéresser du tout. Pourquoi s'y est-il subitement intéressé en décembre 1957, alors qu'il ne s'y intéressait pas le moins du monde quand il était ministre, avant qu'on ait commencé la voie maritime qui allait nous coûter 350 millions de dollars et à un moment où on aurait pu faire quelque chose pour préparer les ports?

M. CHEVRIER: Je suis très heureux que le ministre ait posé cette question et qu'il ait terminé son discours afin que je puisse y répondre. Je dois lui dire tout d'abord qu'il va falloir lui rafraîchir la mémoire, car il y a une ou deux choses qu'il semble avoir oublié. Mais avant d'en arriver là, je dois vous dire que la première chose que l'ancienne administration ait faite a été d'obtenir un accord par rapport à la construction de la voie maritime. C'est la première tâche que nous ayons eue à accomplir, la plus importante. A ce moment-là, autant vous l'avouer franchement, nous ne nous intéressions pas à l'amélioration des ports. Il fallait conclure avec les États-Unis un accord qu'il avait fallu 50 ans pour amener à bien. Il nous a fallu conclure avec la province d'Ontario un accord qu'il avait fallu bien des années pour mener à bien, et il nous fallait également avoir des pourparlers avec la province de Québec. Il fallait avant tout nous entendre sur le plan international, fédéral et provincial par rapprt à l'énergie hydro-électrique et à la navigation sur la voie maritime du Saint-Laurent. Cela nous a pris beaucoup de temps et nous avons failli ne pas réussir. Le ministre ne s'en souvient peut-être pas. Il faisait partie de l'opposition, à cette époque, et il nous critiquait.

M. HEES: Je sais qu'il s'en est fallu de peu pour que nous construisions nous-mêmes la voie maritime.

M. CHEVRIER: C'est de cela que nous nous sommes occupés pendant au moins cinq ans. Quand le projet a commencé à prendre forme, quand les contrats eurent été accordés, et ainsi de suite, nous avons commencé à étudier du point de vue économique les effets que la voie maritime du Saint-Laurent aurait sur les différentes régions du Canada. C'est après cela que j'ai fait une proposition ici, proposition que le Comité a approuvée et qu'il a même recommandée, mais le ministre n'y a pas fait la moindre attention. Il me semble que la première chose que le ministre devait faire était de prendre en considération une recommandation faite par un comité composé en majorité de conservateurs.

M. HEES: Le député n'a nullement répondu à ma question.

M. CHEVRIER: Je suis en train de répondre à votre question.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Où en sommes-nous?

M. HEES: Je lui ai demandé pourquoi il ne l'avait pas fait quand on a commencé à aménager la voie maritime et pendant qu'il était président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, deux ans avant que la voie maritime soit ouverte, et aussi pourquoi il n'avait pas demandé au ministère des Transports d'effectuer une telle étude. Toutefois, à ce moment-là, lorsqu'il était en mesure de faire quelque chose à cet égard, cela ne l'intéressait pas.

M. CHEVRIER: Je vous ai déjà dit que lorsque j'étais président de l'Administration de la voie maritime, on a commencé à faire une étude économique.

M. HEES: Qu'en est-il advenu?

M. CHEVRIER: Cette étude n'était pas encore terminée quand le gouvernement a changé. C'est pour cela que j'ai proposé ici que cette étude se poursuive. Le Comité a approuvé la recommandation qui a été faite à cet égard, mais vous n'y avez fait aucune attention.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous nous éloignons un peu du sujet.

M. CHEVRIER: C'est possible, mais j'ai l'intention de répondre aux questions que le ministre a posées.

Le PRÉSIDENT: Mais nous étudions en ce moment le bill se rapportant au port de Windsor.

M. CHEVRIER: Le ministre a posé deux questions et je tiens à y répondre.

M. HEES: Quand avez-vous commencé votre étude économique de la voie maritime?

M. CHEVRIER: Je ne puis pas vous dire à quelle date exactement, mais je crois que c'était en 1956-1957. Vous n'avez qu'à demander au président actuel ou à l'ancien président, M. Gavsie, de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et vous trouverez qu'une étude économique a été commencée et que je me suis servi de certaines parties de temps à autre lorsque j'étais en fonctions. Ce que je voulais surtout, et aussi les dirigeants américains de la *St. Lawrence Seaway Development Corporation*, c'était qu'on étudie, dans l'ensemble, les répercussions économiques qu'il y aurait dans diverses régions du Canada et des États-Unis par suite de l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent, afin que nous puissions nous rendre compte si le blé canadien serait expédié de ports canadiens ou américains, ou si le blé américain viendrait des États du centre-ouest jusqu'à Montréal et, aussi, le genre de marchandises d'outre-mer qui passeraient par les ports canadiens. Tel était, en partie, l'objectif de cette étude. Lorsque je suis parti, elle n'était pas terminée, je crois que le quart ou 30 p. 100 du travail environ, était fait.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Tous ceux qui s'intéressaient à l'étude ont cessé de s'en occuper dès la minute où le gouvernement a changé.

M. CHEVRIER: Je ne sais pas ce qu'il en est advenu après mon départ.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vous en prie.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): C'est une accusation assez grave.

M. CHEVRIER: Vous étiez membre du comité qui avait approuvé la recommandation et absolument rien n'a été fait.

M. HEES: Nous avons étudié cette question au ministère des Travaux publics et au ministère des Transports et nous avons décidé que le genre d'examen que vous proposiez à ce temps-là n'était pas d'ordre pratique. Nous étions d'avis que nous contribuerions plus à l'expansion des ports du Canada en ayant recours au mode d'inspection que nous avions adopté et qui avait déjà eu beaucoup de succès dans 29 ports.

M. CHEVRIER: Vos études n'ont pas beaucoup de succès, comme j'espère pouvoir le prouver plus tard.

M. HEES: Allez dans les ports et informez-vous à ce sujet auprès des autorités qui vous diront que le succès est grand.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je suppose qu'une partie de ces observations est faite en invoquant la question de privilège, monsieur le président. Beaucoup de choses ont été proposées. Je faisais partie du Comité lorsqu'il a recommandé une étude générale; j'avais appuyé la recommandation à cette fin. Peut-être avais-je agi ainsi parce que je ne connaissais pas tous les faits. Je suis prêt maintenant à admettre qu'il était trop tard pour une telle étude. Les problèmes qui se posaient à nous étaient d'ordre si immédiat qu'à mon avis le gouvernement n'aurait pas pu faire autrement que d'entreprendre des examens individuels pour répondre à des besoins individuels. Il était trop tard pour une étude générale. Nous allions laisser languir Fort-William et Port-Arthur jusqu'à ce que le quart de cette étude générale soit terminé en juin 1957. Notre tâche était de recupérer tout le commerce possible de la voie maritime.

M. CHEVRIER: Qu'a-t-on fait?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il était trop tard pour appuyer un levé général. Ce qu'il nous faut, c'est l'aménagement immédiat d'installations nous permettant d'aller de l'avant.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

M. CHEVRIER: Un instant seulement, monsieur le président. Il y a certaines questions que j'aimerais poser à M. Weeks.

Monsieur Weeks, les membres de votre comité ont-ils accordé quelque considération à ce qu'il en coûterait pour l'aménagement des ports situés le long du Saint-Laurent et des Grands lacs, sur ce côté-ci de la frontière?

M. WEEKS: Vous voulez parler du coût de l'aménagement portuaire, de ce qu'il en coûterait probablement pour l'aménagement de chaque port?

M. CHEVRIER: Non, je veux savoir si oui ou non vous avez accordé quelque considération à ce qu'il en coûterait pour l'aménagement des ports et des havres qui se trouvent du côté canadien, pour des installations du genre de celles qu'a fournies le Conseil des ports nationaux à Montréal, Vancouver, Québec et à d'autres endroits semblables.

M. WEEKS: Certainement, chaque fois qu'un port, dont l'aménagement a été recommandé, fait l'objet d'une enquête, une estimation est faite de ce que coûterait probablement l'exécution de tels travaux. Pour commencer par le commencement, je prends le cas du port situé à la tête des Lacs. Le coût estimatif de son aménagement est porté à sept millions et demi de dollars.

M. CHEVRIER: Pour autant que votre Comité soit en mesure de le calculer, à combien s'élèverait le coût total de l'aménagement sur ce côté-ci de la frontière?

M. WEEKS: Vous ne pouvez vraiment pas vous attendre, je crois, que nous établissions avec précision le coût total, étant donné que les conditions ne restent pas toujours les mêmes. La première phase des travaux à la tête des Lacs coûterait, à notre avis, sept millions et demi de dollars. Néanmoins, notre projet prévoit l'aménagement de sept autres postes d'amarrage en plus des trois qui avaient été prévus au début, c'est-à-dire que nous nous proposons de porter ce nombre à dix.

Ailleurs, il y a par exemple, le cas souligné par M. Martin, celui de Windsor. Le coût d'aménagement à cet endroit dépendra dans une très grande mesure de l'apport de l'entreprise privée. Si celle-ci met son projet à exécution, elle installera un quai le long d'une partie de cette étendue de 42 acres. Si elle ne l'exécute pas, il faudra faire une nouvelle évaluation quant au montant que le gouvernement fédéral pourrait peut-être contribuer.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Si rien n'est fait par l'entreprise privée, la part du gouvernement fédéral devra être plus considérable?

M. WEEKS: Oui. Et c'est pourquoi il est très difficile d'affirmer ici que c'est un chiffre définitif. Plusieurs facteurs entrent en jeu dans ce calcul, étant donné les conditions sans cesse changeantes.

M. CHEVRIER: Comment se fait-il qu'à Montréal il soit possible de dire que nous allons aménager des installations portuaires jusqu'à concurrence de 100 millions de dollars, en prévision des besoins qui pourraient s'imposer plus tard? De même à Chicago . . .

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Est-ce possible?

M. CHEVRIER: Oui, c'est possible. Il en est de même pour Toronto.

M. WEEKS: Dans le cas de Toronto, les projets dont vous voulez sans doute parler sont ceux qu'avaient mentionnés les commissaires du port. Ce ne sont, comme vous le constatez sans doute, que de simples suggestions faites par les commissaires du port qui demanderont au gouvernement fédéral de contribuer quelque chose. Comme le ministre l'a laissé entendre récemment, le montant de cette contribution sera établi, selon toute probabilité, en tenant compte de la capacité des commissaires du port de Toronto d'assumer

la charge financière, et du bien-fondé général de l'entreprise même, suivant une estimation faite par le gouvernement fédéral. Il est donc impossible de préciser en ce moment s'il s'agira pour Toronto d'un aménagement de 15 millions de dollars ou de 60 millions. Les commissaires du port ont parlé de 15 millions comme d'une somme à court terme, et de 60 millions comme d'un montant devant s'échelonner sur une longue période de temps. Je dis qu'à l'heure actuelle il serait très difficile de donner des chiffres précis.

M. CHEVRIER: Ne pouvez-vous pas donner de chiffre pour l'aménagement portuaire au Canada, mettons, 50, 100 millions de dollars?

M. WEEKS: Non, monsieur. Je ne crois pas que le chiffre que je vous donnerais serait exact, car il est impossible, à ce moment-ci, de l'établir, étant donné les conditions sans cesse changeantes.

M. CHEVRIER: Savez-vous que cela s'est fait aux États-Unis?

M. WEEKS: Oui, mais je ne crois pas qu'il s'ensuive que nous devrions faire la même chose ici, dans les circonstances.

M. HEES: Bravo!

M. MCPHILLIPS: J'aimerais poser une question au sujet de la municipalité d'Ojibway. Quelle est sa position? Elle a été consultée. Quelle est son attitude?

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance de répéter votre question, monsieur McPhillips?

M. MCPHILLIPS: J'aimerais savoir quelle était la situation pour autant que la municipalité d'Ojibway était concernée. On en parle ici; il s'agit apparemment de biens-fonds faisant face a l'eau.

M. STEAD: Je crois savoir que cette municipalité a accepté la modification.

M. MCPHILLIPS: C'est ce que vous croyez savoir?

M. G. W. STEAD (*sous-ministre adjoint, Marine*): Oui, monsieur.

M. MCPHILLIPS: N'avons-nous rien de plus précis que cela?

M. W. J. MANNING (*directeur des travaux maritimes, Services de la marine, ministère des Transports*): Je crois savoir qu'Ojibway a présenté une requête à la Commission du port de Windsor lui demandant d'inclure sa région dans le territoire de la Commission du port de Windsor.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): M. Martin a peut-être des amis à Ojibway?

M. MARTIN (*Essex-Est*): J'ai des amis dans tout le comté d'Essex.

M. HEES: Pas autant maintenant.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Même après les dernières élections)?

M. ALLMARK: M. Weeks pourrait-il me faire connaître le tonnage, par navire, qui est entré dans le port de Windsor et qui en est sorti, l'année dernière, par exemple?

M. WEEKS: Nous ne pouvons vous donner immédiatement ces chiffres. A ce propos, vous ne voulez probablement pas simplement parler du tonnage des marchandises qui passe par les installations de l'État, mais aussi celui qui circule par les aménagements privés, y compris les C.S.L.

M. ALLMARK: Le tonnage au complet.

M. WEEKS: Il faudra obtenir ces chiffres du Bureau fédéral de la statistique.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je ne trouve pas à redire à votre question, mais il ne s'ensuit pas que la réponse servira à grand-chose. Nous voulons augmenter ce tonnage. Au lieu de le voir se diriger vers Détroit, Buffalo, Chicago ou Toronto, nous voulons qu'il vienne à Windsor. Voilà le point.

M. CHEVRIER: Monsieur Weeks, n'avez-vous pas le tonnage pour la saison de navigation de 1959?

M. WEEKS: Oui, mais je n'ai pas ces chiffres ici aujourd'hui. Nous les recevons régulièrement du Bureau fédéral de la statistique. Les chiffres de 1959, je crois, sont publiés préliminairement, mais je ne les ai pas ici.

M. CHEVRIER: Et les chiffres de 1958?

M. WEEKS: Ils sont disponibles, mais je ne les ai pas aujourd'hui. Je vous les ferai parvenir, si vous le désirez.

Le PRÉSIDENT: Ou nous pourrions les faire imprimer en appendice au procès-verbal de la présente réunion.

M. MARTIN (*Essex-Est*): J'aurais une dernière question à vous poser . . .

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Martin. Aimeriez-vous faire imprimer ces chiffres en appendice, monsieur Allmark?

M. ALLMARK: Oui, je crois que cela serait une bonne chose.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous d'accord, messieurs?

(Assentiment.)

M. MARTIN (*Essex-Est*): Ne pensez-vous pas, monsieur Weeks, vous qui connaissez la situation et les vastes possibilités du port de Windsor, que de tels aménagements à cet endroit nous permettraient d'exercer un commerce maritime beaucoup plus florissant que ne le peuvent s'imaginer bien des gens aujourd'hui?

M. WEEKS: Je serais plutôt porté à faire une réserve à ce sujet, à savoir qu'il serait plus encourageant, à notre point de vue, pour autant que l'installation des aménagements est concernée, si l'on pouvait nous donner quelque indice d'intérêt particulier manifesté par certaines entreprises privées désireuses d'entreprendre des travaux à Windsor. C'est la raison pour laquelle nous avons appris avec tant d'enthousiasme qu'un groupe européen était intéressé.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Cela est très compréhensible, mais je vous demandais si vous n'étiez pas d'avis qu'en un endroit où la circulation maritime est intense, l'installation des aménagements appropriés ne ferait pas augmenter considérablement le commerce?

M. WEEKS: Je sais . . .

M. MCGREGOR: En quoi cela concerne-t-il le bill?

M. WEEKS: Il y aurait cette autre réserve à faire, à savoir qu'il semble exister une petite difficulté à l'heure actuelle, celle de s'assurer une collaboration suffisante de la part des autorités douanières des États-Unis dans la surveillance de la circulation sur ce cours d'eau.

M. MARTIN (*Essex-Est*): J'en conviens. M. Hees va s'occuper de la question.

M. HEES: Je sais que vous, en qualité de membre du Parlement, allez vous en occuper.

M. CHEVRIER: Quelle est la profondeur de l'eau le long de la partie de la ville qui fait face à l'eau?

M. WEEKS: A Windsor?

M. CHEVRIER: Oui.

M. WEEKS: 27 pieds.

M. CHEVRIER: Trouve-t-on cette prodondeur dans toute la région dont les limites sont étendues aux termes du présent projet de loi?

M. WEEKS: L'eau est profonde dans toute la région d'Ojibway, et elle atteint plus de 27 pieds de profondeur en plusieurs endroits. Le minimum est de 27 pieds.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Des travaux de dragage ne sont pas prévus pour l'avenir immédiat?

M. WEEKS: Non, et tout travail de dragage qui y serait entrepris ne serait pas très considérable.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est-il approuvé?

(L'article 1 est approuvé.)

Le PRÉSIDENT: L'exposé des motifs est-il approuvé?

(L'exposé des motifs est approuvé.)

Le PRÉSIDENT: Le projet de loi est-il approuvé?

(Le projet de loi est approuvé.)

Le PRÉSIDENT: Dois-je rapporter le bill sans modifications?

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes maintenant au bill S-5, loi constituant en corporation les Commissaires du port d'Oshawa.

Sur l'article 1—*Titre abrégé.*

DES VOIX: Approuvé!

M. CHEVRIER: M. Weeks pourrait-il me dire quelle est la situation ici en ce qui concerne l'aménagement total?

M. WEEKS: Je crois que la position d'Oshawa diffère de celle de Windsor et de ports comme Toronto et Hamilton. En premier lieu, la profondeur de l'eau à Oshawa ne correspond pas à celle que l'on trouve à Windsor.

M. CHEVRIER: Voilà à quoi je voulais en venir. A quelle distance du chenal se trouvent les installations que l'on aménage ou sur le point d'aménager?

M. WEEKS: La profondeur que nous nous proposons d'assurer dans le port d'Oshawa est 23 pieds, au point de repère numéro 243.

M. CHEVRIER: Quelle distance cela représente-t-il? Quelle est la distance qui sépare la région où cette profondeur sera assurée et le chenal?

M. WEEKS: Bien, lorsque vous dites "chenal" cela signifie le lac pour autant que Windsor est concerné.

M. CHEVRIER: Pour autant qu'Oshawa est concerné.

M. WEEKS: Pour autant qu'Oshawa est concerné, excusez-moi. Le fond du lac penche et pour trouver cette profondeur de 27 pieds il faut aller assez loin. Je ne puis dire, techniquement parlant, à laquelle distance se trouve cette profondeur, mais elle est assez grande.

M. CHEVRIER: Est-ce une question de milles?

M. WEEKS: Non, ce ne serait pas une question de milles. Mais pour abaisser cette profondeur de 23 à 27 pieds ou à la profondeur de la voie maritime, cela coûterait assez cher. A ce que je crois comprendre, une telle entreprise pourrait s'élever à des millions de dollars. Je ne puis dire exactement combien cela coûterait.

M. CHEVRIER: Cela signifie-t-il que les océaniques, d'un tirant d'eau de 25½ à 26 pieds, ne pourraient pas pénétrer dans le port d'Oshawa?

M. WEEKS: C'est exact.

M. CHEVRIER: Par conséquent, le port d'Oshawa serait limité aux navires d'un tirant d'eau de 22½, 21 pieds?

M. WEEKS: Oui, au présent stade de l'aménagement, parce que, comme je l'ai mentionné dans un précédent commentaire, nous tiendrions compte des circonstances sans cesse changeantes et de l'évolution dans ce domaine. Nous ne croyons pas que nous serions présentement justifiés de dépenser d'autres sommes nécessaires à l'entreprise.

M. CHEVRIER: A qui incomberait la responsabilité de dépenser ces fonds, si une décision était rendue? Aux Transports ou aux Travaux publics?

M. WEEKS: Aux Travaux publics.

M. CHEVRIER: Et pourriez-vous donner aux membres du Comité un aperçu de ce que seront les installations dont les aménagements sont prévus à l'heure actuelle?

M. WEEKS: Oui, et je crois qu'il ne faut pas oublier que le port d'Oshawa est essentiellement un port destiné à la manutention des marchandises en vrac, surtout du charbon, du sable et d'autres produits.

Permettez-moi d'ajouter ici que nous reconnaissons que les présentes installations d'Oshawa sont mises à pleine contribution. L'espace est restreint et les navires ne peuvent pas facilement manœuvrer dans l'une ou l'autre direction. Aussi projettons-nous d'aménager d'autres installations pour le chargement des marchandises en vrac. Cette question est présentement étudiée par les ingénieurs. Vous connaissez le port; ici est l'entrée, à droite. Cette installation sera aménagée pour la manutention des marchandises en vrac.

Il y a d'autres espaces libres dans le port, particulièrement dans l'arrière-port,—qu'il serait possible d'aménager. Advenant que certaines industries aient besoin d'installations autres que les aménagements prévus pour le chargement des marchandises en vrac, il y a place pour un tel projet. Nos ingénieurs ont même dressé des plans, à titre de suggestion, pour une telle expansion, pour le moment où nous la désirerions.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

M. ALLMARK: M. Weeks pourrait-il nous donner également les chiffres se rapportant au tonnage dans le port d'Oshawa?

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous obtenir les chiffres se rapportant au tonnage dans le port d'Oshawa également?

M. WEEKS: Je suppose que vous aimeriez avoir ces chiffres pour les années 1958 et 1959, monsieur Allmark?

M. ALLMARK: Cela serait parfait.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous d'accord que ces chiffres soient annexés en appendice au procès-verbal de la présente réunion?

(Assentiment.)

M. ALLMARK: Je voudrais poser une autre question. Le gouvernement paie actuellement 50 p. 100 des frais des travaux de dragage entrepris pour faire communiquer au lac le chenal depuis le quai jusqu'au grand chenal. A l'égard de l'entreprise des commissaires du port, le gouvernement change-t-il sa façon de procéder? Paie-t-il tous les frais?

M. WEEKS: Le ministère des Travaux publics est généralement d'opinion, comme vous le savez, que le dragage des postes d'amarrage privés doit être exécuté par l'entreprise privée en cause. Le dragage des grands chenaux, naturellement, serait effectué par le ministère des Travaux publics. Pour ce qui est des travaux de dragage exécutés entre le grand chenal et le poste d'amarrage, les frais sont partagés, dans une proportion généralement de 50 p. 100; mais, dans certaines circonstances exceptionnelles, cette proportion peut changer d'une manière ou d'une autre.

A ce sujet, pour autant que les commissions du port soient concernées, il y a eu certaines exceptions à la coutume généralement établie par le ministère des Travaux publics de payer le coût additionnel du dragage, non seulement dans les grands chenaux, mais dans les abords également. En général, les commissaires n'entreprennent pas les travaux de dragage. Toronto est une exception et la commission de ce port a entrepris certains travaux de dragage dans ses postes d'amarrage.

M. ALLMARK: Puis-je supposer que, dans le cas d'un port où il n'existe pas de commission, les autorités en instituerait une et qu'au lieu de payer 50 p. 100 des frais, le gouvernement paierait tout?

M. WEEKS: Je ne saisis pas très bien votre point, monsieur Allmark.

M. ALLMARK: Je pense à notre propre cas, à celui de Kingston, que vous connaissez très bien. Le gouvernement paie 50 p. 100 des travaux de dragage entrepris pour faire communiquer les chenaux des quais privés.

M. WEEKS: Cette situation ne changerait pas advenant qu'une commission soit établie. Lorsque j'ai dit « pour autant que les commissions du port soient concernées », je songeais aux quais privés dans des ports publics; nous ne changeons pas notre attitude vis-à-vis des quais privés.

M. SMITH (*Lincoln*): Un port doit-il avoir un minimum de profondeur avant que vous considéreriez d'y établir une commission?

M. STEAD: Non, monsieur.

M. SMITH (*Lincoln*): Toute profondeur à partir de 14 pieds remplirait les conditions.

M. STEAD: Il y a trois points à prendre en considération sous ce rapport, soit ceux dont a fait mention le minitre des Transports et qui sont l'initiative locale qui sera bientôt lancée, les perspectives de réussite raisonnable du projet et des fonds suffisants pour financer l'administration séparée.

M. CHEVRIER: Puis-je vous demander à ce sujet si cette question n'est pas étudiée conjointement avec les membres du comité interministériel d'aménagement?

M. STEAD: Bien, monsieur, la tâche du comité interministériel, dont M. Weeks est le président, consiste avant tout à s'occuper des entreprises des ministères des Transports et des Travaux publics, quoique nous ayons établi à l'échelon officiel bien d'autres modes de communication. Nous avons recours à ce comité pour les projets de cette nature. L'établissement des commissions regarde le ministère des Transports.

M. CHEVRIER: Si une collectivité de la côte du Pacifique ou de l'Atlantique désirait établir une commission portuaire, lui imposeriez-vous les trois conditions que vous venez de mentionner?

M. STEAD: Oui, monsieur.

M. CHEVRIER: Sans tenir compte de la recommandation d'un comité d'aménagement comme celui dont M. Weeks est le président?

M. WEEKS: Si vous me permettez de vous interrompre, je vous dirai qu'à mon avis il peut être supposé que, dans un tel cas, le comité interministériel instituerait une enquête.

M. CHEVRIER: Il est donc exact de conclure qu'une commission portuaire ne serait établie qu'après que votre comité aurait pris la question en considération?

M. WEEKS: Cette façon de procéder n'a pas toujours été employée. Toutefois, nous y avons eu recours dans le cas d'Oshawa que nous avons soumis à ce genre d'étude. Le comité a également étudié le cas du port situé à la tête des lacs et une commission y a été établie. Il n'en fut pas de même pour Nanaïmo. Bien que je ne désire pas parler au nom du ministère des Transports, parce que je suis des Travaux publics, je crois que vous pouvez supposer qu'à l'avenir les projets qui seront élaborés, comme vous l'avez laissé entendre, dans les provinces atlantiques, feront l'objet d'une enquête du comité interministériel avant l'établissement de toute commission.

Je vous fais part de ces observations sous réserve de votre approbation.

M. HEES: Je suis de votre avis là-dessus.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): En parlant de l'aménagement portuaire, le témoin a employé l'expression « intérêt local et initiative locale ». Entendez-vous par initiative locale la construction des installations du port, ou la fourniture des denrées et cargaisons une fois construites les installations portuaires?

M. STEAD: Je crois qu'il y a deux points à traiter séparément dans cette question. L'établissement d'une commission constitue un acte administratif. Ce que nous faisons en fait, c'est de céder à l'initiative locale, par l'intermédiaire de la commission portuaire, une fonction qu'exerçait antérieurement le ministère des Transports, lequel, comme vous le savez, est tenu sous le régime de la loi sur les ponts et jetées de l'État, d'administrer les installations de ce genre que construit le ministère des Travaux publics. Les attributions de l'initiative locale sont du domaine administratif, c'est-à-dire concernent l'administration

de toutes les installations qui lui ont été confiées et qui étaient autrefois administrées par le ministère des Transports; la commission locale du port administre également tous les aménagements construits avec les fonds publics après son établissement. Nous comptons sur elle pour faire progresser les affaires.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je pensais également aux expressions employées par M. Weeks, soit « initiative locale et intérêt local »,—sans trop m'arrêter sur la question touchant l'établissement d'une commission portuaire. Que voulez-vous faire entendre? Voulez-vous dire que les gens d'une localité pourraient vouloir faire construire des docks ou venir vous voir et s'engager à assurer le transport de tant de tonnes de marchandises par année si les docks sont construits?

M. WEEKS: Si vous me permettez d'interrompre, j'aimerais éclaircir une couple de points.

Pour autant que les installations publiques sont concernées, le ministère des Travaux publics les construit naturellement, à moins que la commission portuaire de la localité ne soit en mesure d'apporter elle-même une part importante, une des choses que peut faire l'initiative locale. Où je voulais en venir avec tous les commentaires que j'ai pu faire dans le passé, c'est qu'il serait très avantageux pour nous que des sociétés témoignent plus qu'un intérêt général envers les ports, qu'elles s'y intéressent de façon spéciale; ainsi aurions-nous l'impression qu'en disposant de tant de genres d'installations dans un port, leur utilisation se ferait jusqu'à concurrence de tant, et du point de vue transport nous aurions une idée du genre de marchansises qui y entrent et qui en sortent, ainsi que du volume. Ce sont des initiatives de ce genre qui nous aident, je crois, à déterminer non seulement si la construction d'un quai est nécessaire, mais aussi à savoir quel genre il faut construire.

M. CHEVRIER: Puis-je poser une question?

Le PRÉSIDENT: Allez-y.

M. CHEVRIER: Les ports, autres que ceux où sont établies des commissions portuaires, relèvent de vos services. Que faites-vous dans le cas d'une collectivité qui vient vous demander conseil afin de savoir si elle doit ne rien changer à sa situation, ou si elle doit prendre l'initiative d'établir une commission portuaire?

M. STEAD: Le cas s'est présenté et nous avons fourni des renseignements d'après les connaissances que nous avions. Nous allons sur les lieux (nous l'avons déjà fait), afin de nous renseigner et de donner des conseils.

M. CHEVRIER: Faites-vous venir les membres du comité interministériel en vue de vous assurer s'il y a suffisamment d'affaires à faire pour justifier l'établissement d'une commission portuaire?

M. STEAD: Nous les avons déjà fait venir, en effet.

M. WEEKS: Si je puis interrompre de nouveau,—mais je ne veux pas trop parler longuement,—je puis vous signaler deux cas (je ne ferai pas mention des noms) où les gens d'une certaine localité, au cours de la visite des membres du comité interministériel, nous ont demandé si le temps était venu pour eux d'aller de l'avant et de soumettre une requête sollicitant l'établissement d'une commission portuaire. Dans les deux cas en question, nous avons laissé entendre que le moment n'était pas encore arrivé de faire une telle démarche, qu'il serait préférable d'attendre afin de s'assurer du cours des événements d'ici les quelques prochaines années et des revenus prévisibles. Nous nous tenons au courant de la situation et advenant que les conditions s'améliorent, nous proposerons d'aller de l'avant.

(L'article 1 est approuvé; les articles 2 à 25 inclusivement sont adoptés.)

L'exposé des motifs est approuvé.

Le titre est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Dois-je rapporter le bill sans modifications?

Des VOIX: Entendu!

Le PRÉSIDENT: Nous abordons maintenant le bill S-10, loi constituant en corporation les Commissaires du port de Nanaïmo.

Sur l'article 1—*Titre abrégé.*

M. MCPHILLIPS: J'aimerais savoir si les limites proposées pour le port de Nanaïmo sont les mêmes que sous le présent régime, sous le régime du ministère des Transports?

M. STEAD: Voulez-vous parler de l'accord conclu entre les six ports?

M. MCPHILLIPS: Bien, non. Sous l'administration présenté, le port de Nanaïmo est délimité.

M. STEAD: Les limites, aux termes du projet de loi, sont quelque peu plus étendues.

M. MCPHILLIPS: C'est ce que je pensais. Avez-vous une carte de cela? La description des bornes est difficile à suivre.

M. STEAD: J'ai une carte qui montre les limites proposées par ceux qui favorisent l'établissement de cette commission portuaire, soit le conseil municipal et la Chambre de commerce; mais il n'y est pas indiqué où se trouvent les présentes limites.

M. MCPHILLIPS: Je suis quelque peu intrigué car Dodd Narrows, chenal à eau profonde qui sert à la navigation générale, y est inclus. Il semble étrange que ce chenal soit compris avec le port.

M. STEAD: Je regrette, mais je n'ai pas de carte indiquant les limites. Peut-être que nous pourrions vous en obtenir une, monsieur.

M. MCPHILLIPS: Dodd Narrows est à n'en pas douter un chenal à eau très profonde. Je me demande pourquoi il serait compris dans la région du port et advenant qu'il le soit, s'il y a quelque bonne raison à cela?

M. STEAD: Tout ce que je puis vous dire, c'est qu'il est proposé dans l'établissement de ces limites d'inclure toute la région susceptible d'aménagements futurs, de façon à en assurer une surveillance régulière. Voilà le principe en jeu.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, j'ai seulement une ou deux questions à poser.

S'agit-il ici d'un projet de loi uniforme pour toutes les commissions portuaires du Canada?

M. STEAD: Oui, monsieur.

M. DRYSDALE: Dans le cas des commissions de port présentement établies, a-t-on apporté des modifications en vue de les uniformiser.

M. STEAD: Demandez-vous si les anciennes lois ont été établies suivant les mêmes règles?

M. DRYSDALE: Oui.

M. STEAD: Non, mais une étude a été faite à leur sujet, avec ce genre d'objectif en vue.

M. DRYSDALE: De sorte que l'uniformité n'est pas complète à l'heure actuelle?

M. STEAD: Non.

M. DRYSDALE: A l'égard du port de Nanaïmo, quelles sont présentement les conditions d'amerrissage des avions et les taux demandés? Quelle sera probablement la situation une fois que les commissaires du port assumeront la tâche de l'administration?

M. MANNING: Les commissaires établiront leurs propres règles, qui doivent être approuvées par décret du conseil.

M. DRYSDALE: Y a-t-il dans le port de Nanaïmo un emplacement à l'intention des hydravions?

M. MANNING: Oui, je crois qu'il y en a.

M. DRYSDALE: Exige-t-on quelque chose actuellement?

M. MANNING: Oui, je pense. Cela relève des Services de l'air du ministère des Transports.

M. DRYSDALE: Exige-t-on la même chose qu'au port de Vancouver?

M. MANNING: Je ne le sais pas, monsieur, mais je pourrais me renseigner.

M. DRYSDALE: Savez-vous à quoi servent ces sommes?

M. MANNING: Elles servent à l'entretien et à l'organisation des flotteurs.

M. STEAD: Ce serait l'équivalent des frais d'atterrisage aux aéroports.

M. DRYSDALE: En ce qui a trait à l'expropriation, pourquoi recourt-on aux dispositions de la loi sur les chemins de fer plutôt que de la loi sur les expropriations?

Le PRÉSIDENT: M. Fortier pourrait peut-être répondre à votre question.

M. JACQUES FORTIER (*avocat du ministère des Transports*): Voici: on recourt à la loi sur les expropriations lorsque la Couronne est propriétaire, tandis qu'on recourt à la loi sur les chemins de fer lorsqu'il s'agit d'une propriété attribuée au nom de la Commission.

M. DRYSDALE: Est-ce la seule différence? S'il en est ainsi, on aurait pu recourir à la loi. Les deux lois sont-elles identiques? Je n'ai pas eu l'occasion de vérifier.

M. FORTIER: Oui, elles se ressemblent beaucoup. Elles sont très identiques, sauf, naturellement, qu'il faut la signature de l'un des commissaires.

M. DRYSDALE: En vertu de ces lois, pourriez-vous exproprier des terrains pour en faire des déblais de sable?

M. FORTIER: Je ne saisis pas.

M. DRYSDALE: Eh bien! dans certains ports, il faut draguer le sable et déposer le résidu quelque part sur la berge du port. L'un des problèmes auxquels certaines commissions ont eu à faire face a été de trouver des endroits où déposer ce sable. Cette loi permet-elle ce genre d'expropriation?

M. FORTIER: Cette loi autorise les commissions à faire des expropriations à toutes les fins se rattachant aux ouvrages qu'elles exécutent.

M. DRYSDALE: S'agit-il ici d'ouvrages des commissions?

M. FORTIER: Comme je l'ai dit, le dragage relève du ministère des Travaux publics. Si le dragage est accompli par ce ministère, il lui appartient de trouver des endroits où déposer le sable.

M. DRYSDALE: Dans ce cas, savez-vous s'il aurait le droit de faire des expropriations à cette fin?

J'ai une autre question à poser. La rémunération des commissaires de port est-elle uniforme au Canada? Comment est-elle établie?

M. STEAD: Elle n'est pas uniforme. Elle est établie par le gouverneur en conseil. Au cours des années, des différences se sont produites à cet égard. La majorité des commissaires ne reçoivent aucun traitement. Leur travail est considéré comme un service public. Je crois qu'environ un tiers sont rémunérés; il y a un léger traitement, qui n'est pas uniforme.

M. DRYSDALE: Il n'y a pas de règle.

M. STEAD: Naturellement, le volume d'affaires du port et le temps qu'y consacrent les commissaires peuvent varier; c'est un des aspects de la question.

M. DRYSDALE: Une autre question: qu'en est-il de l'établissement d'une police des ports? S'occupe-t-elle de faire appliquer les dispositions du Code criminel dans les limites du port? S'il en est ainsi, de qui reçoit-elle l'autorisation de les faire appliquer?

M. FORTIER: Ceux qui sont nommés par la commission doivent se présenter à un juge pour y être assermentés à titre d'agents de police. Ils doivent prêter serment en vertu des dispositions de la loi provinciale.

M. DRYSDALE: Sont-ils assermentés en vertu des dispositions du Code criminel? En vertu de quelle loi sont-ils assermentés? Le règlement prévoit le maintien de l'ordre

et la protection des biens dans les limites du port, et la nomination d'agents de police et des autres employés que la Corporation estime nécessaires pour assurer l'application de ses règlements, comme de tout statut ou autre loi concernant le port. J'essaie de savior qu'elle est la position juridique en ce qui a trait à ces agents de police.

M. FORTIER: Ils ont toute autorité, dans les limites du port, d'appliquer les dispositions du Code criminel, pourvu qu'ils aient été dûment assermentés en vertu de la loi provinciale.

M. DRYSDALE: Il y a la Gendarmerie royale, en Colombie-Britannique. Faut-il que ses membres soient assermentés comme agents de police spéciaux de la Gendarmerie royale?

M. FORTIER: Je ne le sais pas.

M. DRYSDALE: Est-ce que la nomination d'agents de police, en vertu des règlements, signifie quelque chose?

M. FORTIER: Oui. Dans les limites du port, ils ont plein pouvoir et complète autorité pour faire appliquer le règlement.

M. DRYSDALE: Je suppose qu'en vertu d'un statut spécial ils auraient le droit de faire des arrestations.

M. FORTIER: Oui.

M. DRYSDALE: La loi ne leur confère pas ce droit.

M. FORTIER: Une fois qu'ils ont été assermentés comme agents de police en vertu de la loi provinciale en vigueur, ils ont tout pouvoir et toute autorité de faire respecter les dispositions du Code criminel.

M. HEES: Ne seraient-ils pas exactement dans le même cas que les agents de police municipaux à qui la ville confère des droits? La commission est, d'une certaine façon, une création des autorités municipales. Ces agents n'auraient-ils pas des droits semblables?

M. DRYSDALE: Ce à quoi je voulais en venir, c'est que, s'ils doivent être assermentés comme agents de police spéciaux de la Gendarmerie royale, ne vaudrait-il pas mieux inclure dans la loi qu'ils soient nommés agents spéciaux de la Gendarmerie royale, si toute compétence se trouve ainsi accordée et à supposer qu'ils n'aient aucun droit en vertu de la présente loi?

M. STEAD: Ce bill et les mesures qui en découlent ou qui découlent des lois semblables, visent à transmettre à une commission de port les pouvoirs qu'ont les autorités fédérales en ce qui a trait à la police du port aux fins de la navigation. Rien n'y est dit des autres droits. On se fonde sur le droit constitutionnel qu'a le gouvernement fédéral de s'occuper de la navigation. Vous verrez dans d'autres dispositions du bill qu'il est question des saisies, et le reste. C'est une mesure qu'un agent de police, à l'emploi d'une commission de port, pourrait prendre. En vertu des dispositions particulières, comme cela se fait à Toronto, je crois, les agents de police du port appliquent le règlement municipal; il s'agit alors de mesures qui se rattachent à ce que disait M. Fortier au sujet de l'assermentation d'agents de police qui doivent normalement assurer l'application des lois riveraines, dirions-nous.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, si je mentionne cela ici, c'est seulement parce que, si les agents de police sont nommés en vertu de la loi, ils ne peuvent s'acquitter que des fonctions mentionnées dans cette loi. Si, par exemple, ils étaient assermentés comme agents de police, avec le droit d'appréhender quelqu'un (ils ont le droit de saisir les bateaux), je ne sais trop, car je n'ai pas étudié le texte assez pour cela . . .

M. STEAD: Ce pouvoir n'est pas conféré par cette loi?

M. DRYSDALE: Oui. Et les commissions de port s'exposeraient peut-être à des poursuites pour arrestation illégale.

M. STEAD: C'est vrai.

M. DRYSDALE: Ce que je voulais dire, c'est qu'il faudrait signaler aux commissaires du port qu'ils devraient probablement, en plus des pouvoirs spéciaux conférés en vertu de cette loi, faire nommer les agents de police, comme en Colombie-Britannique, par exemple, à titre d'agents de police spéciaux de la Gendarmerie royale.

M. STEAD: Peut-être, pour d'autres fins. Ce bill ne vise qu'à céder des pouvoirs que détient maintenant le gouvernement fédéral. Il ne vise aucunement à transmettre d'autres pouvoirs que ceux qui ont trait à la navigation.

M. DRYSDALE: Je ne veux pas me mêler de questions législatives, mais je me demande si l'on pourrait à l'avenir s'occuper de la situation en cause. Il s'agirait de protéger les commissaires du port et de s'assurer que les agents de police possèdent tous les pouvoirs, voulus, car, semble-t-il, c'est faire inutilement double emploi que de les faire nommer agents de police.

M. STEAD: On leur donne ici des pouvoirs qui appartiennent au gouvernement fédéral. Si, grâce à des mesures spéciales, la commission ou la ville désire un jour que les agents de police du port fassent du travail pour eux, cela devient une question à décider entre la corporation indépendante établie ici et l'autre organisme local en cause.

M. FORTIER: Les agents de police nommés en vertu de cette loi n'empiéteraient en rien sur les pouvoirs que possède la Gendarmerie royale, en Colombie-Britannique, pour appliquer les dispositions du Code criminel ou de toute autre loi, parce que toutes ces lois sont entièrement applicables dans les limites du port.

M. DRYSDALE: L'une des difficultés que nous rencontrons, en Colombie-Britannique, c'est celle des bateaux de plaisance et du grand nombre de jeunes qui s'amusent avec des bateaux de ce genre.

Je me demande si, à supposer que quelqu'un entrait dans le port pour une folle balade et y créerait toutes sortes de difficultés, si un agent de police du port aurait les pouvoirs nécessaires pour mettre cette personne aux arrêts.

M. STEAD: Le règlement relatif aux petits bateaux parle d'un agent de la sûreté. Je suppose que la nomination de ces agents relève de la loi provinciale.

M. DRYSDALE: Nous parlons surtout de la Colombie-Britannique. La Gendarmerie royale relève d'un statut fédéral et les membres de la Gendarmerie sont nommés en vertu de la loi fédérale. J'allais dire que, puisque la majorité des provinces ont des ententes (c'est une question qui dépend du gouvernement fédéral) qu'il serait important que les commissaires s'assurent s'ils ont le droit de procéder aux arrestations. La situation n'est peut-être pas la même ailleurs; mais à Nanaïmo, qui est un grand centre de bateaux de plaisance, à Vancourer et aux autres endroits, certains qui ne savent pas comment manier des bateaux de plaisance créent des difficultés. Si les commissaires nomment des agents de police, je ne vois pas trop à quoi cela servirait si ces agents n'ont pas le droit, vu les circonstances, de faire respecter le règlement en procédant à des arrestations.

M. STEAD: Je crois comprendre ce que vous voulez dire. Ce bill transmet à une commission de port certains pouvoirs relatifs surtout à la navigation commerciale. Vous parlez du règlement concernant les petits bateaux, règlement que peut faire appliquer non seulement la Gendarmerie royale, mais aussi un garde-chasse et toute autre personne qui, en vertu de la loi provinciale, est assermentée comme agent de la sûreté. Je crois comprendre qu'aucun motif, du moins je n'en connais pas, n'empêche les agents de police du port d'être assermentés comme agent de la sûreté, en vertu de la loi provinciale, pour faire observer le règlement relatif aux petits bateaux.

M. DRYSDALE: Je suis d'accord; mais, à l'heure actuelle, une telle disposition n'existe pas. Autrement dit, si une commission de port nomme un agent de police, elle croit que tout est dit. Elle sait ce qu'un agent de police peut faire. Il peut procéder à des arrestations, par exemple.

M. STEAD: Les commissaires ne sont peut-être pas au courant des restrictions qui leur sont imposées. Est-ce ce que vous voulez dire? Nous pourrions certainement les éclairer là-dessus. Mais je ne crois pas que ce bill comporte un tel but.

M. DRYSDALE: Je dis cela parce que, dans la plupart des cas, la Gendarmerie royale est en cause; mais il me semble qu'il serait très facile de faire assermenter les gendarmes à titre d'agents de police spéciaux en vertu de la loi sur la Gendarmerie royale du Canada. Il n'y aurait plus alors de doute quant à leur droit de procéder aux arrestations et de faire tout ce qui s'impose.

M. HEES: Je crois qu'à l'avenir, lorsqu'une commission de port sera établie, il sera très facile pour les membres de ce groupe d'attirer l'attention des commissaires du port sur ces questions.

M. DRYSDALE: La seule raison pour laquelle j'ai parlé de cela, c'est qu'à Nanaïmo il y a beaucoup de bateaux de plaisance et que la Gendarmerie royale a passé une entente avec la Colombie-Britannique . . .

M. HEES: Nous allons signaler cela.

M. DRYSDALE: Merci.

Le PRÉSIDENT: L'article 1er est-il approuvé.

(Assentiment.)

Les articles 2 à 25 sont approuvés.

Le PRÉSIDENT: L'exposé des motifs est-il approuvé?

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il approuvé?

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport du bill sans modifications?

Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie beaucoup, messieurs. J'exprime aussi mes remerciements aux témoins qui étaient ici, ce matin. Avant de partir, messieurs, puis-je vous faire remarquer que notre prochaine séance aura lieu mardi matin, à 9 heures et demie, dans cette même pièce. Les témoins seront des dirigeants de sociétés de camionnage de Montréal, relativement au pont Jacques-Cartier.

APPENDICE A

MARCHANDISES CHARGÉES ET DÉCHARGÉES À WINDSOR

Tonnes de marchandises (2,000 lb.)

	Charge-ments	Décharge-ments	Total
1958			
CABOTAGE			
Cargaisons mixtes	363	326	689
Avoine	350	.....	350
Autres grains	60	25	85
Farine	1,822	.....	1,822
Noix, arachides, etc	.....	6	6
Pois et fèves	55	.....	55
Autres légumes frais	39	.....	39
Autres produits agricoles	.....	68	68
Sel	57,434	11	57,445
Gravier de sable, pierre concassée	.....	4,186	4,186
Autres produits d'extraction	1	.....	1
Sciages, boîtes en bois, etc	7	7	14
Huiles de poisson	5	16	21
Boissons	4,755	95	4,850
Sucre brut ou raffiné	151	4,397	4,548
Conserves	14,837	609	15,446
Autres aliments préparés	239	455	694
Papier et autres	28	481	509
Fer et acier en barres, etc	4,765	28,869	33,634
Fonte et machines	458	2,121	2,579
Autres produits de fer et d'acier	112	1,173	1,285
Essence	100	117,340	117,440
Pétrole et produits du pétrole	528	28,776	29,304
Autres produits du pétrole et du charbon	.....	2,750	2,750
Engrais (toutes sortes)	20	.....	20
Produits chimiques	11,199	92	11,291
Pièces d'automobiles et de camions	1,106	1,365	2,471
Contenants en bois ou en métal	160	370	530
Toutes autres espèces de marchandises n.d	207	2,482	2,689
	98,801	196,020	294,821
COMMERCE HAUTURIER			
Maïs	.....	7,070	7,070
Pois et fèves	563	.....	563
Semences	17	.....	17
Autres produits agricoles	.....	51	51
Charbon bitumineux	.....	285,968	285,968
Sel	268,871	.....	268,871
Gravier de sable, pierre concassée	.....	163,690	163,690
Sciages, boîtes en bois, etc	1,602	.....	1,602
Boissons	570	1	571
Autres aliments préparés	.....	51	51
Déchets de fer et d'acier	7,666	.....	7,666
Fer et acier en barres, etc	.....	1,282	1,282
Pétrole et produits du pétrole	.....	12,370	12,370
Engrais (toutes sortes)	.....	5,906	5,906
Pièces d'automobiles et de camions	32	.....	32
Toutes autres espèces de marchandises, n.d	26	3,733	3,759
	279,347	480,122	759,469

APPENDICE B

MARCHANDISES CHARGÉES ET DÉCHARGÉES À OSHAWA

Tonne de marchandises (2,000 lb.)

—	Charge-ments	Décharge-ments	Total
1958			
CABOTAGE			
Charbon bitumineux	716	4,041	4,757
Pierre à chaux		63,793	63,793
Gravier de sable et pierre concassée		17,978	17,978
Pétrole et produits du pétrole	2,400	36,450	38,850
	3,116	122,262	125,378
COMMERCE HAUTURIER			
Charbon bitumineux		123,839	123,839
Pétrole et produits du pétrole		5,150	5,150
		128,989	128,989
1959			
CABOTAGE			
Charbon bitumineux	2,035	13,263	15,298
Gravier de sable et pierre concassée		9,072	9,072
Produits du pétrole		47,170	47,170
Pierre à chaux		71,957	71,957
	2,035	141,462	143,497
COMMERCE HAUTURIER			
Charbon bitumineux		134,883	134,883
Gravier de sable et pierre concassée			
Produits du pétrole		3,300	3,300
Pierre à chaux			
		138,183	138,183

MARCHANDISES CHARGÉES ET DÉCHARGÉES À WINDSOR

Tonnes de marchandises (2,000 lb.)

	Commerce hauturier		Cabotage	
	Chargements	Déchargements	Chargements	Déchargements
1959				
Produits laitiers			14	8
Blé			25	9,989
Seigle				1,160
Autres grains			39	
Farine			792	
Produits de meuneries	201		130	
Pois et fèves			1	
Autres légumes			27	
Sucre			1,312	2,349
Conserves			17,884	1,081
Autres aliments préparés			66	
Boissons	758		5,597	25
Tabac	15		285	
Charbon bitumineux		285,258		
Gravier de sable, pierre concassée	3,650	413,630		
Pierre à chaux		15,943		
Sel	509,728	1,400	65,178	
Autres minerais bruts, non métalliques				480
Scories		5,500		
Déchets de fer et d'acier	2,623			
Déchets		600	30	
Sciages				1
Papier-journal				15
Autres produits de papier			21	792
Autres produits manufacturés en bois				30
Textiles				1,745
Huiles de poisson				30
Produits chimiques		52	13,438	136
Essence				137,433
Produits du pétrole		12,280	2,600	40,980
Fer et acier	958	1,046	2,320	36,607
Autres produits de fer et d'acier		4		3,316
Aluminium				9
Cuivre, laiton, bronze en barres				650
Verre en feuilles, etc			287	93
Machines	128	70		11,034
Pièces d'automobiles et de camions	71		1,294	807
Articles de verre, porcelaine			90	
Récipients vides			7	1,354
Marchandises générales	1		2,253	316
Toutes autres espèces de marchandises	112		74	22
	518,245	735,783	123,764	250,462

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser

PROCÈS-VERBAUX

Fascicule 20

Perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal (Québec)

CANADA
JUIL 21 1960
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

SÉANCE DU JEUDI 26 MAI 1960

TÉMOINS:

MM. James N. Doyle, de Montréal, chef du contentieux et secrétaire de *Steinberg's Lmited*; Jean Girard,de Montréal, directeur général, Miron & Frères Ltée, et Albio Bélanger, de St-Jean-Port-Joli (Québec), propriétaire et directeur de Bélanger Transport Enr.

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser

Vice-président: M. W. Marvin Howe

et MM.

Allmark
Asselin
Badanai
Baldwin
Bell *(Saint-Jean-Albert)*
Bourbonnais
Bourget
Bourque
Brassard *(Chicoutimi)*
Brassard *(Lapointe)*
Browne *(Vancouver-Kingsway)*
Bruchési
Cadieu
Campbell *(Stormont)*
Campeau
Chevrier
Chown
Creaghan
Crouse
Denis
Deschatelets
Drysdale
Dumas
Fisher
Garland
Grills
Horner *(Acadia)*
Horner *(Jasper-Edson)*
Johnson
Keays
Kennedy
Lessard
MacInnis
MacLean *(Winnipeg-Nord Centre)*
Martin *(Essex-Est)*
Martini
Michaud
McBain
McDonald *(Hamilton-Sud)*
McGregor
McPhillips
Montheith *(Verdun)*
Pascoe
Payne
Peters
Phillips
Pigeon
Pratt
Rapp
Rogers
Rynard
Smith *(Calgary-Sud)*
Smith *(Lincoln)*
Smith *(Simcoe-nord)*
Thompson
Tucker
Valade
Wratten—60.

Secrétaire du Comité:
Eric H. Jones.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 26 mai 1960
(33)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 heures et demie du matin, sous la présidence de M. Gordon K. Fraser.

Présents: MM. Allmark, Asselin, Badanai, Baldwin, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Bourget, Bourque, Brassard (*Chicoutimi*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campeau, Chevrier, Chown, Denis, Deschatelets, Drysdale, Fisher, Fraser, Horner (*Acadia*), Howe, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Payne, Peters, Pigeon, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*), Thompson, Tucker et Wratten (29).

Aussi présents: MM. James N. Doyle, de Montréal, chef du contentieux et secrétaire, *Steinberg's, Limited*; Jean Girard, de Montréal, directeur général, Miron & Frères, Limitée; Albio Bélanger, de Saint-Jean-Port-Joli, propriétaire et directeur, Bélanger Transport, Enregistrée; M. P.-M. Ollivier, légiste de la Chambre des communes; M. Walter Smith, représentant exécutif à Ottawa, chemins de fer Nationaux du Canada.

Le Comité poursuit l'examen de la perception du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, à Montréal (Québec).

M. Chevrier propose qu'on fournisse un graphique indiquant le revenu du pont Jacques-Cartier, semblable au graphique indiquant le revenu du pont Victoria pendant la période de 1951 à 1960, l'échelle du graphique devant faciliter la comparaison.

M. Drysdale propose ensuite qu'on produise un tableau sur papier quadrillé établissant une comparaison entre les revenus du pont Jacques-Cartier et ceux du pont Victoria, semblable au tableau qui constitue l'appendice «A», à la page 30 du fascicule n° 4, en date du 17 mars, montrant seulemenf le péage sur le pont et omettant l'immatriculation des véhicules à moteur et les impôts sur l'essence qu'indiquait l'appendice susdit, ainsi qu'un graphique comportant des barres pour montrer le total mensuel et le total annuel des revenus du pont Victoria et du pont Jacques-Cartier, ces renseignements devant apparaître sur le même graphique.

Le Comité approuve les propositions de MM. Chevrier et Drysdale.

Le président annonce que les dispositions prises assurent, pour la réunion d'aujourd'hui, la présence de MM. James Doyle, chef du contentieux et secrétaire de *Steinberg's Limited*, Montréal; Jean Girard, directeur général de Miron & Frères, Ltée, Montréal; Albio Bélanger, propriétaire et directeur de Bélanger Transport, Enr., Saint-Jean-Port-Joli, tous ayant été assignés à la demande de M. McPhillips et avec l'assentiment du Comité.

M. McPhillips, appuyé par M. Drysdale, propose que les témoins ne soient pas admis dans la pièce quand ils ne rendent pas témoignage.

La proposition, mise aux voix, est adoptée par 12 voix contre 4.

M. James N. Doyle, chef du contentieux et secrétaire de *Steinberg's Limited*, est appelé et assermenté. Il est interrogé et se retire. Pendant l'interro-

gatoire, il produit un registre des achats de billets de péage au moyen de chèques établis par sa société, de 1955 à ce jour. Il est convenu que ce document soit imprimé en appendice au compte rendu des délibérations du jour. (*Voir l'appendice «A», ci-joint.*)

Durant l'interrogatoire, M. Doyle se voit demander certains renseignements qu'il n'a pas à sa disposition. Il est prié de faire parvenir ces renseignements au secrétaire du Comité, aussitôt que possible après son retour à Montréal.

Le Comité convient de retarder l'impression du compte rendu de ses délibérations pour permettre que ces renseignements soient imprimés en appendice au compte rendu des délibérations du jour. (*Les renseignements qu'a reçus par la suite le secrétaire du Comité sont insérés en appendices, comme il est indiqué ici.*)

Steinberg's, Limited. Péage sur le pont: Billets: 1957, 1958, 1959. Comptant: 1956, 1957, 1958, 1959 et de janvier à mars 1960	*Appendice B*
Steinberg's, Limited. Conducteurs: de 1955 à 1960	*Appendice C*
Steinberg's, Limited. Exposé détaillé de la flotte des véhicules, de 1955 à 1960	*Appendice C*

M. Jean Girard, directeur général de Miron & Frères, Limitée, est ensuite appelé et assermenté. Il est interrogé et il se retire. Il produit une liste des chèques établis pas sa société pour l'achat de billets de péage depuis 1955 jusqu'à ce jour. Il est convenu que cette liste soit imprimée en appendice au compte rendu des délibérations du jour. (*Voir l'appendice «E», ci-joint.*)

M. Albio Bélanger est ensuite appelé. Il est assermenté, puis il est interrogé par l'intermédiaire de l'interprète. Il se retire ensuite.

D'après l'examen de M. Bélanger, il appert que sa société n'a pas acheté de billets en blocs et que, par conséquent, il n'est peut-être pas le témoin requis. Le secrétaire explique les mesures qui ont été prises pour assurer la présence d'un représentant de Bélanger Transport et qui ont amené l'assignation de M. Bélanger, sur ordre du président et avec l'assentiment de M. McPhillips.

Sur une proposition de M. Drysdale, appuyé par M. McPhillips,

Il est décidé — Que M. Archer et M. Beaudet ou M. Clément, soit celui qui peut donner les renseignements voulus au sujet de Bélanger Transport, comparaissent devant le Comité le mardi suivant.

Un interprète du français à l'anglais et un sténographe français interprète ou consigne, selon le cas, les questions et les réponses faites en français pendant les délibérations. L'interprète, Mlle Paulette Cyr, est toujours sous serment.

A midi et quart, le Comité s'ajourne au mardi 31 mai, à 9 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

9 heures et demie du matin
JEUDI 26 mai 1960,

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons aujourd'hui parmi nous M. James Doyle, chef du contentieux de *Steinberg's, Limited,* de Montréal. L'assignation d'un représentant de *Steinberg's, Limited* a été demandée par M. McPhillips et par M. Browne. Je vais demander à M. Doyle de bien vouloir avancer et de prendre un siège.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, avant que vous procédiez avec M. Doyle, j'aimerais vous signaler une question et vous demander si vous ne pourriez chercher à obtenir des renseignements supplémentaires.

Si le Comité veut bien se reporter au fascicule 16 . . .

Le PRÉSIDENT: A quelle page, monsieur Chevrier?

M. CHEVRIER: A la fin du fascicule, il y a un graphique intitulé "Revenu du péage sur le pont Victoria, courbe annuelle mobile et courbe mensuelle." Le graphique se divise en deux parties: la courbe annuelle mobile et la courbe mensuelle. Je crois que, pour obtenir un tableau exact de ce qui se passe sur les deux ponts, nous devrions avoir un graphique semblable en ce qui concerne le pont Jacques-Cartier. Si je comprends bien, la *courbe annuelle mobile* représente le total des perceptions au cours des douze mois précédents. Ainsi, le chiffre de la courbe annuelle mobile pour, disons, juin 1953, serait le revenu du péage perçu depuis le mois de juillet 1952 jusqu'au mois de juin, inclusivement, en 1953. Je demanderais donc, — et j'imagine qu'on ne s'y opposera pas, — que le Conseil des ports nationaux prépare un graphique semblable, à une échelle qui faciliterait la comparaison, entre les deux ponts, des tendances qu'accusent les revenus provenant du péage.

Si la chose était possible, si le Conseil des ports nationaux était capable de préparer le document de la même façon que la Division de la comptabilité du National-Canadien a pu le réaliser à l'égard du pont Victoria, je crois qu'il serait avantageux pour le Comité d'avoir un tel document, pour qu'il puisse comparer l'exploitation des deux ponts.

Je me demande si vous ne pourriez pas demander aux fonctionnaires du Conseil des ports nationaux de présenter, pour qu'il devienne un appendice aux témoignages, un graphique semblable à celui-ci.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous demander, monsieur Chevrier, si vous aimeriez que le graphique se superpose, en rouge, sur celui-ci, qui concerne le pont Victoria?

M. CHEVRIER: Je ne crois pas que cela fasse de différence; mais je pense qu'il serait peut-être préférable que les deux graphiques soient présentés séparément.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. DRYSDALE: A ce même sujet, monsieur le président, je crois que si l'on veut une comparaison, il faudrait l'établir entre les deux ponts selon un graphique sur papier quadrillé et avoir une autre comparaison semblable, portant les valeurs absolues des chiffres, mois par mois, ainsi que le montant

total. Nous pourrions peut-être avoir un graphique avec des barres indiquant le revenu pour l'année, et, peut-être, avec de petites barres indiquant le revenu mensuel. Le graphique sur papier quadrillé indiquerait au moyen de la comparaison le taux relatif de l'augmentation, car il y a une bonne disparité dans le revenu. L'autre graphique, d'autre part, montrerait les valeurs absolues.

Je demanderais que les deux graphiques soient distincts et qu'ils portent tous deux les données sur les deux ponts.

M. CHEVRIER: En faisant cette demande, je songe seulement que nous devrions être en lieu de comparer entre elles des choses semblables.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'avis que ce travail devrait-être fait?

(Assentiment).

Le PRÉSIDENT: Quand nous aurons le compte rendu, nous pourrons vérifier et voir ce que nous pouvons faire en ce qui concerne le Conseil des ports nationaux et le pont Victoria.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, nous allons commencer l'interrogatoire de témoins qui appartiennent à une autre catégorie que ceux que nous avons entendus jusqu'ici. Par conséquent, j'aimerais proposer que seul le témoin qui est interrogé soit présent dans cette pièce et que les autres soient congédiés jusqu'à ce qu'ils soient appelés.

M. DRYSDALE: J'appuie cette motion, monsieur le président.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je ne sais pas quel est le but de cette motion. Au Comité, c'était l'habitude d'avoir ici en même temps tous les témoins qui étaient appelés. Bien sûr, comme on l'a répété ici, le Comité est maître de décider et de faire ce qui lui plaît; mais je ne sais pas pourquoi, rendus où nous en sommes, nous devrions commencer à changer la méthode que nous avions suivie. La méthode proposée semblerait celle qu'on suit dans les tribunaux de juridiction criminelle, parce qu'on croit qu'un témoin peut rendre un témoignage contraire à celui d'un autre témoin. Ainsi, on sépare les témoins et on les entend à des moments différents. Mais il me semble que, puisque la pratique était de permettre à tous les témoins d'être ici en même temps, on ne devrait pas la changer aussi tard.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je crois que M. Chevrier indique bien que la pratique a été très peu satisfaisante, même au sein de ce Comité.

M. CHEVRIER: Je n'ai pas dit que la pratique n'était pas satisfaisante.

M. DRYSDALE: J'ai dit que la pratique n'était pas satisfaisante au Comité, pour la raison que, justement, vous avez indiquée. Témoin après témoin a dit, en réponse à des questions: "Oui, j'ai lu les témoignages", et une grande partie des témoignages était simplement la répétition de ce qu'on avait entendu précédemment. Les témoins ont montré qu'ils fournissaient au comité, dans une large mesure, les renseignements trouvés à la lecture du compte rendu des témoignages antérieurs. A cause de la nature de nos délibérations, antérieurement, et vu que tout le monde peut s'en procurer le compte rendu, je dirais que nous ne pouvons pas faire grand-chose à ce sujet. Mais l'idée de M. McPhillips, je crois, est que nous préférerions entendre un témoignage original de la part de chaque camionneur, plutôt qu'entendre les témoins subséquents confirmer, plus souvent qu'autrement, le récit du premier témoin. De cette façon, peut-être pourrions-nous entendre des comptes rendus individuels.

Quand je dis cela, je n'ai pas l'intention de laisser entendre qu'il y ait collusion entre les témoins; mais je crois qu'il serait mieux que nous entendions individuellement les témoins et que nous puissions les interroger seuls. Alors,

les autres témoins, qui auraient été exclus, ne sauraient être influencés par le premier témoin.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, j'ai compris que M. Drysdale disait que nous allions convoquer les camionneurs individuellement. D'après ce que je comprends, ces gens ne sont pas les camionneurs: ils sont les propriétaires des sociétés.

Le PRÉSIDENT: C'est exact, ou encore, ils sont des représentants de ces sociétés.

M. DRYSDALE: Pourrais-je faire une correction et parler de «sociétés de camionnage». Monsieur Chevrier, je m'excuse; j'ai manqué de précision.

M. CHEVRIER: Oui, et c'est pour cela que j'ai pensé qu'il ne conviendrait pas que nous nous écartions de la pratique ordinaire.

M. DRYSDALE: Pourquoi voulez-vous que ces gens soient ici?

M. CHEVRIER: Pour la raison même que les autres témoins ont été autorisés à être ici présents. Pourquoi ces témoins seraient-ils traités autrement que les ministres, par exemple, le ministre des Transports, ou que les présidents, celui du Conseil des ports nationaux, par exemple, ou que les membres du Conseil des ports nationaux, qui sont venus de Montréal pour rendre témoignage, que le gérant du port de Montréal, les péagers du pont, les comptables, et le reste?

Je ne pense pas que la situation de ces témoins soit différente de celle des autres; c'est pourquoi il me semble qu'ils devraient demeurer dans la pièce comme on fait les autres témoins.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, relativement à la motion, je ne puis convenir avec M. Chevrier que ce genre de chose s'applique uniquement aux litiges du domaine criminel, car de telles motions sont très souvent présentées dans les poursuites de droit civil, et je suis certain que M. Chevrier le sait. Avant de présenter ma motion, j'ai dit que nous allions nous engager dans l'examen d'une tout autre classe de témoins. Les premiers témoins appartenaient tous, plus ou moins, à la direction; ils rendaient donc un témoignage officiel. Les témoins que nous avons ici aujourd'hui appartiennent à une toute autre catégorie; ce sont des usagers du pont; ils n'ont rien à voir avec la direction du pont.

Ils ne sont pas ici pour répondre comme fonctionnaires officiels du gouvernement, du Conseil des ports nationaux ou encore du National-Canadien. Ils sont ici à titre de témoins qu'on pourrait assimiler à des témoins convoqués dans des poursuites de droit civil, — et, dans un tel cas, une semblable motion est très souvent présentée et elle est presque toujours admise.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je ne vais pas poursuivre mon idée indûment, et j'admets avec M. Phillips qu'il est vrai que les témoins sont parfois séparés dans les poursuites de droit civil. Mais il n'est pas vrai que des témoins aient jamais été séparés au sein d'un comité parlementaire comme celui-ci. Je suis certain que, si vous consultez les comptes rendus, vous constaterez qu'en aucune occasion, les témoins n'ont reçu l'ordre ni n'ont été priés de quitter la pièce à une séance d'un Comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous avez raison là-dessus. Je fais partie du Comité depuis 1940. Mais une motion a été présentée par M. McPhillips, appuyé par M. Drysdale, portant que les témoins d'aujourd'hui soient exclus de la pièce quand ils ne témoignent pas. Tous ceux qui appuient la motion?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Douze, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui s'y opposent? La motion est adoptée.

Dans ce cas, M. Girard et M. Bélanger devront quitter la pièce? Vous pouvez passer de l'autre côté. Le secrétaire vous conduira à l'extérieur, puis il vous ramènera.

M. CHEVRIER: Il y a une tour, pas très loin d'ici, vous pouvez les y conduire!

M. DRYSDALE: C'est la tour de la paix, monsieur Chevrier!

Le PRÉSIDENT: M. Pigeon vient en tête de la liste.

M. PIGEON: (*Parlant en français*) . . .

M. MCPHILLIPS: Un moment! Le témoin n'a pas encore été assermenté.

Le PRÉSIDENT: Oui, excusez-moi. Il va falloir que nous attendions que le secrétaire revienne. J'avais oublié cela. Vous ne vous opposez pas à être assermenté?

M. JAMES N. DOYLE (*chef du contentieux et secrétaire, Steinberg's, Limited*): Non.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, j'avais l'impression que j'allais commencer?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): C'est toujours celui qui a appelé le témoin qui commence.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pigeon, comme M. McPhillips a appelé le témoin, ils demande la permission de poser les premières questions, si cela vous convient. M. McPhillips parlera donc le premier, puis ce sera M. Pigeon.

M. JAMES NEVILLE DOYLE est assermenté.

M. MCPHILLIPS: Je me demande si le témoin voudrait me donner son nom au complet.

M. DOYLE: James Neville Doyle.

M. MCPHILLIPS: Monsieur Doyle, quelle est votre situation officielle auprès de la maison Steinberg?

M. DOYLE: Chef du contentieux et secrétaire.

M. MCPHILLIPS: Quand vous dites chef du contentieux, il s'agit de l'aspect juridique?

M. DOYLE: Oui.

M. MCPHILLIPS: Vous en êtes le conseiller juridique?

M. DOYLE: C'est exact.

M. MCPHILLIPS: Vous êtes employé uniquement par la maison *Steinberg's, Limited*?

M. DOYLE: Oui.

M. MCPHILLIPS: Je crois que vous avez dit que vous êtes également secrétaire de la société?

M. DOYLE: C'est exact.

M. MCPHILLIPS: Où est situé le bureau central de la maison *Steinberg's, Limited*?

M. DOYLE: A 5,400, rue Hochelaga, Montréal.

M. MCPHILLIPS: Êtes-vous au courant, personnellement, du camionnage exécuté par la société?

M. DOYLE: Pas beaucoup, c'est seulement en ma qualité de dirigeant de la société que je suis, en général, au courant du camionnage. Mais le camionnage ne relève pas directement de moi.

M. MCPHILLIPS: Vous dites que le camionnage ne relève pas de vous. De qui relève-t-il?

M. CHEVRIER: Il n'a pas dit cela, monsieur McPhillips: il a dit qu'il n'est pas au courant du camionnage en général.

M. DRYSDALE: Il a dit que le camionnage ne relève pas de lui.

M. DOYLE: J'ai dit que je suis en général au courant du camionnage, mais que cela ne relève pas personnellement de moi.

M. MCPHILLIPS: Alors, de qui relève-t-il, dans votre société?

M. DOYLE: Je dirais que M. Kom est probablement...

M. MCPHILLIPS: Quel est le nom?

M. DOYLE: Sydney Kom, K-o-m.

M. MCPHILLIPS: Ainsi donc, la connaissance que vous avez du camionnage dans votre société est simplement celle que vous obtenez par ouï-dire?

M. DOYLE: Plus ou moins, et par des rapports qui me parviennent d'autres membres de l'entreprise.

M. MCPHILLIPS: Savez-vous combien de camions possède la société?

M. DOYLE: Actuellement?

M. MCPHILLIPS: Oui.

M. DOYLE: Je ne saurais vous donner le chiffre exact.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, nous avons déjà dit douter que le chef du contentieux fût le bon témoin à interroger; on nous a assuré que, quel que soit son titre, il l'était bien. Évidemment, il n'a aucune idée de ces choses-là.

Le PRÉSIDENT: Le vice-président de *Steinberg's* a nommé M. Doyle parce que, a-t-il dit, il en sait autant que n'importe qui dans sa société au sujet du camionnage.

M. MCPHILLIPS: Évidemment, je vois dans quelle situation il se trouve; mais il ne connaît pas les détails. Je crois que M. Sydney Kom est l'homme qui devrait témoigner ici.

M. DOYLE: Quand j'ai reçu cette assignation, j'ai cru comprendre que le Comité voulait interroger quelqu'un de notre société qui eût une idée générale de cette question, au fond, savoir ce que payons pour passer sur le pont. Je me suis alors dit, de même que d'autres personnes de notre entreprise qui étaient convaincus de cela, j'en suis sûr, que quiconque faisant partie de la direction de notre société, ayant une connaissance générale du sujet et possédant les renseignements voulus, serait acceptable au Comité; il ne s'agissait pas nécessairement de celui qui met les camions en route au bureau de l'expéditeur, par exemple.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, il est évident que ce témoin ne vaut rien pour notre Comité.

M. CHEVRIER: Pourquoi ne continuerions-nous pas à interroger le témoin dans la mesure où il peut nous fournir des renseignements; nous conclurons ensuite? Il se peut que les renseignements qu'il est en état de donner aident le Comité, qu'ils nous soient utiles.

M. MCPHILLIPS: Il ignore le nombre de camions qu'emploie sa société. C'est un aspect fondamental de notre examen.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Doyle, avez-vous quelques remarques à formuler?

M. DOYLE: Je ne sais pas quelles questions on va me poser; je ne vois donc pas quel genre de déclaration je pourrais faire.

M. CHOWN: On vous a demandé combien vous possédiez de camions?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vais demander au secrétaire du Comité de

donner lecture de l'assignation qu'il a envoyé à cette société en rapport avec l'utilisation des ponts.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Après la formule habituelle d'assignation et la raison de la comparution devant le Comité, l'assignation se lit comme il suit:

> Et d'apporter avec vous pour les fournir séance tenante tous les dossiers, correspondance, etc., relatifs aux achats par votre société de billets «en bloc» devant être utilisés par vos camionneurs sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria, à Montréal (P.Q.), toute directive par écrit que votre entreprise peut avoir donnée à l'occasion à ses camionneurs au sujet du paiement en espèces ou au moyen de billets du péage sur lesdits ponts, et, en général, tous les dossiers que votre société peut posséder au sujet de l'utilisation des deux ponts en question par vos camions.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. MCPHILLIPS: Nous voici dans une situation un peu spéciale. Monsieur Doyle, je ne suis pas sûr que vous m'ayez donné le titre officiel de M. Sydney Kom. Avez-vous dit qu'il était le surveillant des camions?

M. DOYLE: Non, il est vice-président. Il a changé de fonction et j'essaie de me rappeler quel est son nouveau titre. Je crois que c'est pour les entrepôts et de la distribution; il est vice-président des entrepôts et de la distribution.

Le PRÉSIDENT: C'est sa nouvelle fonction?

M. DOYLE: Oui, depuis un mois ou à peu près.

M. MCPHILLIPS: Son emploi n'a pas commencé il y a moins d'un mois?

M. DOYLE: Non, il détenait une des fonctions importantes; mais son titre a changé.

M. MCPHILLIPS: Depuis longtemps?

M. DOYLE: Plusieurs années, je dirais.

M. MCPHILLIPS: Bien, en ce qui nous concerne, je dirais que le témoin dont nous avons besoin chez *Steinberg's* est M. Sydney Kom.

M. CHEVRIER: Je veux poser une question.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, ne pourrions-nous pas d'abord régler la question de savoir ce que nous allons faire en rapport avec M. Kom? Je ne suis même pas certain que M. Kom soit la personne qui aurait les renseignements. Mais si nous pouvions établir qui est la personne possédant ces renseignements, et puisque *Steinberg's* est relativement près d'Ottawa, peut-être serait-il possible de faire comparaître ce témoin cet après-midi.

Le PRÉSIDENT: C'est une chose impossible.

M. DRYSDALE: Pourquoi?

Le PRÉSIDENT: Nous ne pourrions faire venir personne ici cet après-midi.

M. DRYSDALE: Et pourquoi pas?

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions essayer, mais j'en doute. Ne serait-il pas sage de poser vos questions à M. Doyle et de voir ce que M. Doyle peut répondre. Après cela nous en viendrons à une décision.

M. DRYSDALE: C'est gaspiller le temps du Comité.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): M. Doyle pourrait-il nous dire qui à part cela s'occupe directement des camions?

M. DOYLE: Il y a nombre de personnes. Il existe plusieurs degrés de responsabilité jusqu'au répartiteur et aux conducteurs eux-mêmes. Il s'agit d'une exploitation de camionnage considérable, et l'administration, la responsabilité directe, incomberait à M. Kom, et ensuite ce serait M. Ferley, et, dépendant

de lui, nombre d'autres personnes qui s'occupent exclusivement du fonctionnement quotidien des camions.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Y a-t-il quelqu'un qui occuperait la fonction de surveillant de vos camions?

M. DOYLE: Je ne crois pas qu'il existe de personnes qui puisse, à un palier inférieur, vous donner les renseignements que vous désirez à ce sujet. Je crois qu'il faudrait que ce fût quelqu'un détenant une position importante qui obtiendrait ces renseignements de nombreuses sources. J'ai tenté de le faire avec le concours des gens qui occupent ces situations dans la société.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Il est possible qu'il n'y ait personne ici qui puisse répondre aux questions que nous désirons poser.

M. DOYLE: C'est bien possible.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Qui pourrait-être le fonctionnaire supérieur suivant M. Kom, qui met les camions en route? Qui suivrait, à partir de lui?

M. CHEVRIER: C'est peut-être pour cette raison que M. Doyle a déclaré qu'il n'y a personne d'assigné à cette responsabilité particulière.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Doyle, pourriez-vous nous donner la liste des personnes en charge du camionnage, à compter des conducteurs jusqu'aux fonctionnaires supérieurs?

M. DOYLE: Voilà, je ne sais pas si je pourrais vous donner une petite liste des postes successifs, mais je peux vous donner quelques-uns des noms. Il existe un expéditeur central dont le nom est Roger Simpson. Un chef de division, Robert Dargis, s'occupe du transport. Il y a une personne qui s'appelle Z. Ferley qui s'occupe plus ou moins de tout ce qui a trait à l'entreposage, au niveau des entrepôts; au-dessus de lui on trouve M. Kom.

C'est de ces différentes personnes que j'ai obtenu les renseignements que je vous ai apportés aujourd'hui.

M. DRYSDALE: Qui, dans votre société, aurait la responsabilité d'acheter les billets de péage pour les camions et serait en rapport avec les fonctionnaires du pont Jacques-Cartier?

M. DOYLE: Puis-je dire comment cela s'est produit?

M. DRYSDALE: Oui, cela pourrait nous être utile.

M. DOYLE: Nous avons commencé à utiliser le pont pour transporter les marchandises à nos magasins lorsque nous avons d'abord ouvert notre magasin de Sherbrooke, en juillet 1955. Nos expéditions ont peut-être commencé quelques semaines avant cela. A ce moment, nous achetions les billets pour le pont, si je suis bien renseigné; mais il n'y a rien qui indique la méthode adoptée. Autant qu'on se souvienne, la société payait alors en espèces. En d'autres termes, les billets étaient payés comptant et l'administration se faisait de l'entrepôt, où un employé était autorisé à se rendre aux bureaux du Conseil des ports nationaux pour acheter un certain nombre de billets d'une certaine catégorie qu'on remettait ensuite aux conducteurs.

On a suivi cette méthode durant un certain temps, mais pas très longtemps, je pense. Après cela, on faisait un chèque. Celui qui était surintendant de la flotte de camions calculait le nombre de voyages que ferait chaque véhicule et demandait à notre service de comptabilité un chèque à l'ordre du Conseil des ports nationaux.

M. CHEVRIER: Voudriez-vous répéter, s'il vous plaît?

M. DOYLE: Le surintendant de la flotte de camions calculait le nombre de voyages que ferait chaque véhicule et il demandait à notre service de comptabilité un chèque à l'ordre du Conseil des ports nationaux.

M. DRYSDALE: Avait-on l'habitude d'émettre un chèque chaque mois?

M. DOYLE: Les premiers chèques qui sont mentionnés visent la période allant d'octobre à décembre 1955. Il y en avait trois, chacun étant pour un montant identique.

M. DRYSDALE: S'agit-il du document que vous avez en main?

M. DOYLE: C'est un mémoire au sujet des chèques que nous avons émis à l'ordre du Conseil des ports nationaux, que j'ai préparé au moyen de nos dossiers de comptabilité, hier.

M. DRYSDALE: Je suppose qu'on le verse en appendice.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'accord?

(Assentiment).

(Voir l'appendice «A» ci-joint).

M. CHEVRIER: Cela embrasse-t-il toute la période qui va de 1955 jusqu'aujourd'hui?

M. DOYLE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, M. Pigeon?

M. MCPHILLIPS: Non, je désire obtenir de M. Doyle le nom de celui dont relèvent les camions?

M. DOYLE: Je ne suis pas sûr de pouvoir vous donner le nom de celui qui détient cette position en ce moment; je crois qu'il s'agissait de M. Ferley à l'époque dont nous parlons.

M. MCPHILLIPS: Je veux que cela soit bien clair. Celui dont relevait les camions demandait, probablement avec l'approbation d'un fonctionnaire supérieur, des billets de péage pour le pont d'après le nombre probable de traversées des camions sans doute.

M. DOYLE: C'est cela.

M. MCPHILLIPS: Et alors il s'occuperait de faire la distribution aux conducteurs?

M. DOYLE: Oui.

M. MCPHILLIPS: J'ai bien l'impression que c'est celui que nous désirons entendre.

Le PRÉSIDENT: D'après le tableau que j'ai devant moi, les chèques étaient émis quelques fois au rythme de plus d'un par mois.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quelle est la date du premier chèque?

Le PRÉSIDENT: Octobre 1955. Le suivant était en décembre 1955. En 1956, il n'y en a pas eu; en 1957, il y en a eu plusieurs.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il y en a pas eu en 1956?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. DRYSDALE: Rien n'indique que, pendant cette période, des camions de *Steinberg's* ont traversé le pont Jacques-Cartier?

M. DOYLE: Non. Je pourrais vous donner une idée du nombre de voyages à ce moment-là.

M. DRYSDALE: Avez-vous ces chiffres?

M. DOYLE: A cette époque, nous n'avions qu'un magasin qui était réellement en dehors de la ville. Le magasin avait besoin que nos camions traversent le pont. Pour être bien clair, lorsque je parle du pont, je veux dire le pont Jacques-Cartier, parce que, au meilleur de ma connaissance, et également à la conaissance de tous ceux à qui j'en ai parlé, nous n'avons pas du tout utilisé le pont Victoria.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): A-t-on changé de ligne de conduite en 1956?

M. DOYLE: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quel montant avez-vous payé en 1956?

M. DOYLE: Vers la fin de 1955, nous avons constaté que remettre des billets aux conducteurs n'était pas très commode, vu que nous utilisions divers ensembles camions-remorques et des camions de différente capacité. Il était toujours difficile d'avoir les bons billets, les billets de la bonne catégorie.

Les gens qui remettaient les billets se trompaient parfois et donnaient le mauvais billet pour certain camion-remorque. De plus, ce magasin étant situé aussi loin, plusieurs chargements devaient être transportés de nuit ou tôt le matin, pour pouvoir assurer la livraison au magasin en temps voulu; comme les camions devaient quitter l'entrepôt à des heures anormales, il n'y avait personne en autorité au travail à ce moment-là pour s'occuper de la remise des billets.

Après avoir essayé cette méthode durant plusieurs mois, nous avons adopté la formule du paiement en espèces. C'est pour cela qu'il n'y a pas eu de chèque à l'ordre du Conseil des ports nationaux en 1956. Après cela, nous payions comptant. Pour les voyages à Sherbrooke, le conducteur du camion payait lui-même et se faisait rembourser au retour. Nous imputions le péage sur la petite caisse de l'entrepôt.

(Texte)

M. PIGEON: Monsieur Doyle, depuis combien d'années êtes-vous à l'emploi de la maison *Steinberg*?

(Traduction)

M. DOYLE: Depuis un an et quart, environ un an et trois ou quatre mois.

(Texte)

M. PIGEON: Je crois, monsieur le président, qu'il est très important que nous interrogions également d'autres témoins de la maison *Steinberg*, parce que M. Doyle est à l'emploi de cette maison depuis seulement 15 mois.

(Traduction)

M. CHEVRIER: Cela regarde le Comité. Si M. Pigeon n'a pas d'autres questions à poser, il y en a parmi nous qui en ont.

M. PIGEON: Je désire simplement poser une autre question au témoin. *(Texte)* Avant de comparaître ici, au comité, avez-vous reçu des directives de quelqu'un de la maison Steinberg?

(Traduction)

M. DOYLE: Je ne sais pas si j'ai bien compris votre question. J'ai évidemment reçu l'invitation de témoigner devant votre Comité par l'entremise du président, M. Sam Steinberg; c'est bien cela. Cependant, il n'y a pas eu d'autres directives; non. On m'a simplement donné les renseignements en rapport avec la demande présentée à la maison *Steinberg's* et que l'on croyait être désirés du Comité.

(Texte)

M. PIGEON: Mais est-ce que l'on vous a dit comment procéder au Comité?

(Traduction)

M. DOYLE: Non.

(Texte)

M. PIGEON: Est-ce que quelqu'un du Comité, un membre du Parlement aurait communiqué avec vous par téléphone, ou vous aurait rencontré?

(Traduction)

M. DOYLE: Pas avec moi personnellement.

(Texte)

M. PIGEON: Est-ce que quelqu'un, un membre de ce Comité . . . est-ce que vous auriez entendu parler qu'un membre de ce Comité aurait communiqué avec quelqu'un de la maison *Steinberg* autre que vous?

(Traduction)

M. DOYLE: Non. Au meilleur de ma connaissance, la seule personne qui ait communiqué avec quelqu'un de notre maison était M. Jones, le secrétaire du Comité, qui a téléphoné.

(Texte)

M. PIGEON: Depuis que vous avez des magasins en dehors de Montréal, combien de camions traversent le pont Jacques-Cartier, aller et retour?

(Traduction)

M. DOYLE: Je crains ne pas pouvoir fournir ces détails quotidiens. J'ai ici un rapport approximatif qui a été préparé par notre service des transports au sujet du nombre moyen des traversées par semaine, à divers intervalles, depuis que nous nous servons du pont. Je crois que les derniers chiffres en ma possession se rapportent à mars 1950. Nous comptions alors de 105 à 110 passages par semaine.

(Texte)

M. PIGEON: Dans vos camions, est-ce qu'en plus du chauffeur il y a un aide?

(Traduction)

M. DOYLE: De façon générale, je dirais que non.

(Texte)

M. PIGEON: Vous avez les «figures» depuis 1950 ou 1955?

(Traduction)

M. DOYLE: Non, parce que, comme je l'ai expliqué, nous ne nous sommes pas servi régulièrement du pont, sauf peut-être à l'occasion d'un voyage occasionnel, avant juin et juillet 1955.

(Texte)

M. PIGEON: Est-ce que nous pourrions voir ces chiffres?

(Traduction)

M. DOYLE: Quels chiffres, je ne suis pas sûr de bien comprendre la question.

(Texte)

M. PIGEON: Depuis 1955.

(Traduction)

M. DOYLE: Je peux vous donner les chiffres des charges passées chaque semaine durant chaque période correspondant à l'ouverture d'un nouveau magasin et qui obligeait nos camions à emprunter le pont en surcroît.

(Texte)

M. PIGEON: C'est une chose que j'apprécierais beaucoup.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous nous obtenir ces chiffres?

M. DOYLE: Je les ai ici.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous l'amabilité de nous les donner?

M. DOYLE: En juillet 1955, notre moyenne de passages par semaine était de 10. En avril 1957, à l'occasion de l'ouverture d'un nouveau magasin de l'autre côté du pont, la moyenne hebdomadaire a été de 35. En novembre 1957, également à l'occasion de l'ouverture d'un nouveau magasin, cette moyenne dépassait 45 traversées par semaine. En mars 1958, encore à cause d'un nouveau magasin, elle a atteint 65 passages par semaine. En septembre 1958, avec l'ouverture d'un nouveau magasin, elle s'élevait à 85 par semaine. En juillet 1959, encore à cause d'un nouveau magasin, elle s'élevait à 95 par semaine. En mars 1960, lors de l'ouverture de notre dernier magasin, cette moyenne s'élevait à 105 ou 110 passages par semaine.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): En se servant des chiffres que vous nous avez donnés, serait-il possible d'avoir une idée approximative du nombre de traversées par semaine en comparaison des versements en espèces effectués par *Steinberg's* au Conseil des ports? Serait-il possible d'établir cette comparaison au moyen des chiffres que vous nous avez donnés aujourd'hui?

M. DOYLE: Quand vous parlez des paiements en espèces, s'agit-il des paiements par chèque aussi bien qu'argent comptant?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Oui, tous les paiements qui sont inscrits dans vos livres.

M. DOYLE: Je crois que cela serait possible.

(Texte)

M. PIGEON: Est-ce que vous avez entendu parler que les chauffeurs à l'emploi de votre compagnie avaient constaté qu'il y avait des irrégularités concernant la perception du péage?

(Traduction)

M. DOYLE: Non. J'ai personnellement interrogé plusieurs dirigeants de notre société à ce sujet et personne n'a eu connaissance de conversations de cette sorte, pour autant que je puisse m'en assurer.

(Texte)

M. PIGEON: Je comprends que vous êtes à l'emploi de la maison *Steinberg* depuis 15 mois seulement; mais est-ce que les coupons étaient achetés une fois par mois ou à tous les jours; est-ce que c'était le conducteur du camion qui les achetait?

(Traduction)

M. DOYLE: Si vous me permettez de me répéter, je dirai que lorsque nous avons constaté, à la fin de 1955, que la méthode de remettre des billets était trop peu commode en ce qui avait trait à notre seul magasin de Sherbrooke, nous avons changé de méthode; le conducteur payait et se faisait rembourser par la petite caisse. Il s'agissait là d'une différence fondamentale. Par la suite, nous avons adopté deux systèmes. Nous avons continué de cette façon dans le cas du magasin de Sherbrooke; mais, lorsque nous avons ouvert des magasins à peu de distance du pont, nous considérions qu'ils étaient en ville; c'étaient des magasins métropolitains. Ces magasins étaient considérés à peu près comme s'ils étaient des magasins situés dans l'île de Montréal. En d'autres termes, en cas du magasin qui était éloigné, les livraisons étaient plus considérables et moins fréquentes. Pour le magasin tout près, nous utilisions des camions plus petits qui faisaient des voyages plus nombreux. Comme résultat, puisque nous utilisions des camions plus petits que dans le cas du premier magasin que nous avions ouvert en avril 1957, nous avons pensé d'employer des billets

pour le magasin qui était plus rapproché, parce que l'estimation était facile: nous savions le genre de remorque que nous emploierions et nous ne nous trouvions pas embarrassés par ces complications résultant des différentes catégories de tracteurs et de remorques, et les erreurs qui en résultaient. De même, les livraisons se faisaient à des heures régulières au lieu d'être effectués tard le soir en vue de la livraison au petit matin, comme c'était le cas pour le magasin en dehors de la ville. En réalité, nous avions deux systèmes; dans le cas du magasin de Sherbrooke, le conducteur payait lui-même et se faisait rembourser par la petite caisse; dans le cas du magasin plus rapproché, on achetait les billets par chèques émis à l'ordre du Conseil des ports nationaux. On remettait ensuite ces billets au conducteur au fur et à mesure qu'il en avait besoin. Ce système a été en vigueur en 1957 et 1958, sauf, je crois, un certain temps vers mars 1958: au lieu de faire payer le conducteur lui-même et de le rembourser, nous lui remettions de l'argent d'avance. Notre système permettait à un homme d'expérience de travailler 24 heures par jour.

(Texte)

M. PIGEON: Vous avez également un magasin à Arvida depuis 20 ans à peu près, et un autre à Québec depuis 1954. Est-ce que, pour approvisionner ce magasin, les camions empruntent la route n° 8, c'est-à-dire la route passant sur le pont Jacques-Cartier?

(Traduction)

M. DOYLE: Je n'en suis pas sûr. D'après mes renseignements, ils ne sont pas compris dans ces totaux, mais je n'en suis pas sûr.

(Texte)

M. PIGEON: C'est bien important de savoir cela. Parce que vous avez dit également tout à l'heure, qu'avant 1956, si j'ai bien compris, vous n'aviez pas de magasin en dehors de la région métropolitaine, de Montréal? Et vous en avez un depuis 20 ans à Arvida?

(Traduction)

M. DOYLE: Je n'en suis pas sûr, mais je crois qu'au début, nous recourions à des camionneurs de l'extérieur. Je devrai m'enquérrir à ce sujet, car je ne suis pas tout à fait sûr.

(Texte)

M. PIGEON: Également, vous avez donné tout à l'heure le nombre de voyages par semaine depuis 1955. Est-ce qu'on pourrait avoir également le coût, combien cela a coûté, *grosso modo,* comme vous l'avez ici?

(Traduction)

M. DOYLE: J'ai déjà donné en bref ce qu'avait coûté l'achat des billets au moyen de chèques. Les chiffres que vous n'avez pas représentent les montants acquittés sur la petite caisse, pour les péages. Il faudrait un certain temps pour préparer ces renseignements. Je crois que, si tous nos dossiers sont encore complets, cela pourrait se faire. Je ne suis pas sûr s'ils le sont ou non, parce que, quand j'ai fait mes recherches, j'ai trouvé que trois années étaient complètes; mais je n'ai pû encore trouver un autre dossier.

(Texte)

M. PIGEON: J'aurais aimé vous poser d'autres questions, mais comme vous n'êtes à l'emploi de la compagnie que depuis 15 mois et que vous ne pouvez pas répondre aux questions, alors je crois que je n'en poserai pas.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: M. Horner, député d'Acadia, est le suivant.

M. PIGEON: J'aurais une dernière question à poser.

(Texte) Est-ce que la maison *Steinberg's* constate, avec le nouveau système de perception, que c'est plus avantageux pour la maison Steinberg, que ça prend moins de temps, que vous "sauvez" du temps et même de l'argent?

(Traduction)

M. DOYLE: Bien, je ne suis pas sûr au sujet du temps; mais je ne pense pas qu'il y a économie d'argent, parce que jusqu'ici il n'a pas été question d'avoir payé en trop ou en moins dans le cas des péages des ponts. Au meilleur de ma connaissance, que ce soit en achetant les billets directement du Conseil des ports nationaux ou en remettant de l'argent à nos conducteurs pour la catégorie de véhicules qu'ils font passer sur le pont, nous avons toujours payé le montant exact demandé par les autorités, alors je ne crois pas, du point de vue de la compagnie, que nous ayons quelque renseignement que ce soit au sujet d'irrégularités qui auraient pu se produire. Comme je l'ai déclaré déjà, en ce qui a trait à notre société, nous n'avons eu connaissance d'aucune irrégularité au pont.

M. PIGEON: *(Le sténographe n'a pas consigné les paroles que M. Pigeon a prononcé en français.)*

(Traduction)

M. DOYLE: J'en ai causé avec d'autres personnes.

(Texte)

M. PIGEON: En ce qui vous concerne, cela se comprend, car vous n'êtes à l'emploi de la compagnie que depuis 15 mois.

(Traduction)

M. CHEVRIER: Le témoin a répondu à cette question et on n'a pas traduit la réponse.

M. DRYSDALE: La réponse a été donnée en anglais.

(Texte)

M. PIGEON: Monsieur le président, je remarque également, avant de poser ma dernière question, que l'honorable député de Laurier (M. Lionel Chevrier) semble apporter un intérêt tout particulier et semble suivre de près les réponses données par M. Doyle.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Je crois que tous les membres du Comité manifestent beaucoup d'intérêt.

M. CHEVRIER: J'invoque le Règlement. Le témoin se préparait à répondre à la dernière question du député et il y a eu une autre question de posée en français. Je crois que nous devrions connaître la réponse.

M. DOYLE: Si vous le permettez, je voudrais qu'on me répète la question.

(Texte)

M. PIGEON: Je crois que c'est cette question-ci: avec le nouveau système de perception automatique, est-ce que la maison *Steinberg's* constate qu'elle sauve du temps, c'est-à-dire que les camions prennent moins de temps et "sauve" de l'argent également?

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: On a répondu cette question.

M. DOYLE: Qu'il me soit permis de dire que j'allais faire remarquer au député que je ne peux parler qu'en mon nom. Je suppose que c'est vrai du

point de vue purement juridique; je suis ici à titre de représentant de *Steinberg's Limited*, pour parler au nom de la compagnie et avec la pleine connaissance et autorité de ceux qui connaissent les faits à ce sujet. Je veux qu'il soit bien compris que nous sommes convaincus qu'en ce qui a trait à notre société, nous avons toujours exploité nos camions d'un point de vue commercial. Nous avons toujours soit acheté directement les billes du Conseil des ports, soit donné à nos conducteurs le montant exact qui leur était nécessaire pour payer le passage dans les deux sens lorsqu'ils devaient traverser le pont. La société doit conclure que le montant exact a été payé pour les péages. Si nous avions eu connaissance de quelque irrégularité de la part de nos conducteurs, je peux vous assurer que nous les aurions congédiés.

M. PIGEON: J'ai deux questions à poser.

Le PRÉSIDENT: Vous m'avez dit tantôt que vous en aviez une seule.

(Texte)

M. PIGEON: C'est ma dernière question, monsieur le président. Est-ce que nous pourrions avoir le nom des chauffeurs et des aides sur les camions depuis 1948?

(Traduction)

M. CHEVRIER: J'invoque le règlement, monsieur le président. Le témoin n'a-t-il pas déjà déclaré que c'était en 1955 que l'on a commencé à utiliser le pont Victoria? En conséquence, on ne saurait avoir de renseignements avant cette date.

M. PIGEON: Oui, en 1955.

M. DOYLE: Je crois qu'il serait possible de dresser une liste. Je ne suis pas sûr qu'elle serait absolument complète maintenant, parce qu'il y avait plusieurs dossiers que l'on considérait peut-être comme non essentiels, et ils ne seraient peut-être pas complets maintenant.

Si nos dossiers de demandes présentées à la petite caisse sont encore complets, nous pourrions y trouver les noms des conducteurs. Mais, par exemple, dans le cas des bordereaux d'expédition quotidienne qui étaient émis en 1955, lorsqu'un conducteur en particulier effectuait un voyage, il se peut que ce dossier soit détruit depuis longtemps.

(Texte)

M. PIGEON: Je voulais savoir si, au cas où un de vos chauffeurs aurait pu avoir une promotion, s'il avait trouvé plus intéressant d'être péager,—des fois cela se produit qu'un chauffeur, voyant l'intérêt qu'il y avait, aurait pu "faire application" pour être péager?

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: C'est M. Horner, député d'Acadia, qui est le suivant.

M. HORNER (*Acadia*): Pour ce qui est de l'année 1956, monsieur Doyle, vous avez dit que le conducteur payait plus ou moins argent comptant; il était remboursé lorsqu'il revenait à l'entrepôt?

M. DOYLE: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Était-il obligé de remettre des reçus ou . . .

M. DOYLE: Pour son voyage?

M. HORNER (*Acadia*): Oui, au sujet du prix de passage sur le pont?

M. DOYLE: Je ne le crois pas. Voici ce qui arrivait, je pense. Les gens du bureau des expéditions ont une liste des diverses sortes de véhicules que nous utilisons, et, si je comprends bien, le bureau possède le numéro de toutes les sortes de véhicules. En regard de chaque sorte de véhicule, il y a un taux

d'imprimé. Ainsi, lorsqu'un véhicule portant tel ou tel numéro partait pour un voyage, le véhicule était bien identifié sur la facture d'expédition et, conséquemment, le montant approprié du péage était connu par vérification très facile, lorsque le conducteur revenait. L'expéditeur regarde pour savoir quelle sorte de véhicule est de retour et il sait, d'après la sorte de véhicule, le montant qu'il a dû verser, par exemple, des frais de péage de $3.20 ou de $2.50.

M. HORNER (*Acadia*): Il semble étrange, si la sorte de véhicule était connue, que le montant n'ait pas été donné au conducteur dès le départ.

M. DOYLE: N'ai-je pas déjà dit que, étant donné que plusieurs de ces conducteurs qui allaient en dehors de la ville partaient très tard, le soir, et qu'une personne autorisée n'était pas sur les lieux pour remettre de l'argent nécessaire sur la petite caisse, ce n'est que lorsque nous avons adopté le régime de 24 heures, soit en mars 1958, que nous avons commencé à utiliser cette méthode.

M. HORNER (*Acadia*): Je crois que j'ai raison de supposer que vous avez dit que la moyenne était d'environ dix traversées par semaine, en 1956. Est-ce bien cela?

M. DOYLE: Je n'ai pas donné de chifres pour 1956. Mes chiffres avait trait à juillet 1955.

M. HORNER (*Acadia*): Il y avait dix traversées par semaine, en juillet 1955?

M.DOYLE: Dix par semaine.

M. HORNER (*Acadia*): Quels sont les chiffres pour l'année 1956?

M. DOYLE: Je n'ai pas de chiffres pour cette année-là, mais il s'agissait du même magasin. Je peux tout simplement supposer qu'il y avait peut-être 15 voyages, si les affaires de ce magasin avaient augmenté de façon considérable.

M. HORNER (*Acadia*): Est-ce que c'était vos propres camions que vous utilisiez sur le pont?

M. DOYLE: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Et vous avez dit qu'en 1956, à cause des diverses sortes de camions, vous trouviez difiicile de faire des paiements avec le bon billet ou d'avoir des billets conformes aux diverses sortes de camions. Combien faut-il de sortes de camions pour fournir ce magasin?

M. DOYLE: Il ne s'agit pas d'un seul magasin car nous en avons plusieurs. Dès les années 1955 et 1956, nous avions un nombre considérable de magasins et de très nombreux camions. Il s'agit très souvent de savoir quelle sorte de camions est libre, à un moment donné, pour faire tel ou tel voyage. C'est cela qui a engendré le problème en question, et aussi que souvent le véhicule devait partir tard le soir. Il était donc plus simple de faire payer le montant de $2 par le conducteur et de le rembourser, le lendemain matin, à son retour, lorsque le bureau est normalement ouvert et que le personnel de l'entrepôt est au travail.

M. HORNER (*Aacadia*): Si l'on suppose qu'il pourrait être possible que le conducteur traverse le pont sans verser le péage, il pourrait revenir à votre magasin sans produire aucun reçu et se faire rembourser quand même?

M. DOYLE: Cela pourrait arriver.

M. HORNER (*Acadia*): En tout cas, cela aurait pu arriver en 1956. A compter de 1957, vous achetiez les billets pour les conducteurs de camions?

M. DOYLE: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Pourriez-vous nous dire combien de conducteurs, à peu près, ont été engagés, en 1956, pour faire la livraison par camions?

M. DOYLE: Je n'ai pas ce renseignement.

M. HORNER (*Acadia*): Vous ne pouvez pas donner une évaluation approximative?

M. DOYLE: Je ne crois pas que cela me soit possible. Je crains que nous nous n'ayons à vérifier les dossiers du personnel.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser dans le même ordre d'idées?

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez préparé des renseignements relatifs aux montants que la compagnie a payés, chaque année; mais vous n'avez pas de renseignements pour l'année 1956, si je comprends bien.

M. DOYLE: J'ai des renseignements relatifs aux billets qui ont été achetés directement du Conseil des ports nationaux. Je n'ai pas de listes semblables de tous les montants qui ont été payés sur la petite caisse aux conducteurs, qu'il s'agisse de les rembourser, à leur retour d'un voyage, ou de leur verser le prix réel du péage, avant leur départ.

M. HORNER (*Acadia*): Le montant qui a été payé sur la petite caisse serait-il disponible pour 1956? Avez-vous des dossiers là-dessus?

M. DOYLE: Je crois que nous pourrions faire ces calculs. J'ai commencé à les faire, hier, mais ce n'est que lundi que j'ai reçu votre avis de convocation, ou plutôt mardi, et nous n'avons pas eu le **temps**, hier, de faire tous ces calculs.

M. HORNER (*Acadia*): Je comprends, monsieur Doyle, qu'il vous était impossible de venir ici avec tous les chiffres que les divers membres pourraient désirer obtenir; mais il me semble que pour avoir une bonne idée des chiffres en cause, nous devrions avoir certaines évaluations, pour l'année 1956, en ce qui a trait au nombre de voyages qui ont été accomplis, par semaine, et aux sortes de véhicules utilisés, de même qu'aux montants qui ont été payés sur la petite caisse.

M.CHEVRIER: Lorsque vous ferez ces calculs, pourriez-vous nous donner les chiffres relatifs à 1957, 1958 et 1959 également?

M. HORNER (*Acadia*): Nous les avons jusqu'à un certain point. Si, toutefois, il veut donner plus de renseignements, je n'y vois aucune objection.

Nous a-t-on dit quel nombre de véhicules possède la maison *Steinberg's* et combien ce nombre a augmenté avec les années?

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous nous fournir ces renseignements?

M. DOYLE: Oui, nous allons vous les fournir.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez remettre les chifres au secrétaire du Comité, de même que les autres renseignements.

(Voir appendices «B», «C» et «D»).

M. DOYLE: La grande majorité de nos camions ne font pas le transport au delà des ponts durant toute l'année. Nous n'avons environ que sept magasins qui rendent ces voyages nécessaires, sur un total d'à peu près 125 magasins.

M. HORNER (*Acadia*): Eh bien! dans le même ordre d'idées, est-ce que ce sont toujours les camions qui passent sur le pont, les mêmes camions et les mêmes conducteurs? Font-ils toujours le même parcours?

M. DOYLE: Je crois que les camions et les conducteurs peuvent varier grandement.

M. HORNER (*Acadia*): Vraiment?

M. DOYLE: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Deviez-vous préparer pour M. Pigeon une liste des conducteurs à compter de 1955?

M. DOYLE: Nous pouvons certainement essayer cela.

M. HORNER (*Acadia*): C'est ce qui a été demandé.

Le PRÉSIDENT: On l'a demandée et M. Doyle va l'obtenir, s'il le peut. Il va la remettre au secrétaire du Comité.

(Voir appendice «C»)

A votre tour, maintenant, monsieur Deschatelets.

M. DESCHATELETS: On a déjà répondu à ma question.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Pigeon désirait obtenir uniquement la liste des conducteurs qui passent sur le pont.

A votre tour, maintenant, monsieur Chown.

M. CHOWN: On a répondu à ma question, également: j'ai un bon avocat.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Drysdale.

M. DRYSDALE: Monsieur Doyle, pourrais-je peut-être résumer les renseignements que vous nous avez donnés en disant que la façon de procéder de la maison *Steinberg's* était d'abord d'utiliser des chèques faits à l'ordre du Conseil des ports nationaux et ensuite de donner de l'argent comptant?

M. DOYLE: Je m'excuse de vous couper la parole: on n'a pas agi ainsi dès le début. Au commencement, nous avons employé la petite caisse durant une courte période de temps. Ensuite, nous avons utilisé des chèques, mais seulement durant une courte période de temps également, tprès quoi nous avons fourni l'argent comptant; et il s'agissait seulement au magasin de Sherbrooke.

Quant aux magasins que nous avons commencé à construire près de la ville de Montréal, en avril 1957, nous avons commencé à acheter directement des billets du Conseil des ports nationaux; nous avons continué à acheter des billets, car nous savions quelle sorte de véhicules nous allions employer. Parce que les livraisons devaient se faire à peu de distance, nous savions quelle sorte de véhicules nous allions très vraisemblablement utiliser et nous pouvions acheter les billets et être raisonnablement certains d'employer ce genre particulier de véhicules. Nous faisions nos livraisons à ces magasins durant les heures normales de travail, tandis qu'au contraire, nous faisions nos livraisons tard, le soir, à notre magasin situé hors de Montréal, à Sherbrooke.

M. DRYSDALE: En disant que vous achetiez directement par chèque, s'agissait-il d'une réquisition du surveillant des camions? Je suppose qu'il s'adressait à votre service de comptabilité. Ensuite, vous envoyiez un chèque au Conseil des ports nationaux afin d'obtenir tel nombre de billets d'une certaine catégorie?

M. DOYLE: Oui.

M. DRYSDALE: En ce qui a trait aux renseignements que vous avez fournis relativement au nombre de billets pour les ponts, je remarque que vous vous êtes arrêté aux environs du mois de mai 1959. Pourquoi vous êtes-vous arrêté à cette date-là?

M. DOYLE: Les renseignements que j'ai reçus m'apprennent qu'en avril 1959, nous avons reçu un nouveau tarif de péage pour le pont Jacques-Cartier, Notre entreprise a pensé qu'à l'avenir on se servirait seulement d'argent comptant et non pas de billets. Je suis certain que c'est une interprétation exacte du bulletin du Conseil des ports nationaux.

M. DRYSDALE: Vous n'avez pas fait l'achat de jetons?

M. DOYLE: Non; nous avons obtenu un remboursement de ce qui nous restait de billets non utilisés, et, à compter de cette date, nous avons remis à nos conducteurs le montant exact, avant le départ pour les livraisons, où que ce soit.

M. DRYSDALE: Serait-il possible d'obtenir des renseignements relatifs (je crois que c'est M. Heber Smith qui a demandé s'il était possible d'obtenir des renseignements de cette sorte) à une vérification du nombre de voyages de même que du nombre de billets, de jetons et d'argent comptant qui ont été dépensés?

M. DOYLE: Voulez-vous parler d'une période en particulier?

M. DRYSDALE: Je parle de la période qui commence en 1955, et ensuite, en ce qui a trait aux jetons et à l'argent comptant, à la période qui commence en mars 1959 et qui se rend à la date la plus récente possible; autrement dit, dans la dernière partie, pourriez-vous vous assurer si vos affaires ont augmenté, pour ainsi dire, sur le pont Jacques-Cartier?

Je n'ai pas d'autre question à soulever. Excusez-moi! Aviez-vous une remarque à faire?

M. DOYLE: De fait, vous voulez que je remplisse l'espace blanc qui est ici en vous disant qu'est-ce qui a été payé sur la petite caisse, en faisant une distinction entre les renseignements que j'ai fournis ici, c'est-à-dire d'avec ce qui a été acheté du Conseil des ports nationaux?

M. DRYSDALE: Oui.

M. DOYLE: Et vous voudriez qu'après le 1er mai 1959, je vous donne les renseignements relatifs au montant total de ce qui a été payé comptant pour les voyages, de même que la destination de ces voyages?

M. DRYSDALE: La maison *Steinberg's* possède-t-elle son propre service d'enquête?

M. DOYLE: Oui.

M. DRYSDALE: Faites-vous des vérifications au sujet de vos camionneurs?

M. DOYLE: Je crois que nous faisons certaines vérifications de diverses catégories au sujet de nos employés, de temps à autre. Je ne sais trop si je comprends bien de quelle sorte de vérification vous voulez parler?

M. DRYSDALE: Eh bien! d'après les renseignements que vous nous avez fournis, que personne occupant votre position ou une position inférieure à la vôtre, sauf les conducteurs de camions, vous dites que, autant que vous sachiez la maison *Steinberg's* a acheté un certain nombre de billets qu'elle a remis aux conducteurs de camions et qu'elle a aussi remis un certain montant d'argent comptant aux conducteurs de camions; mais quant à vous-mêmes personnellement, vous ne savez pas s'il y avait des surveillants. Il est entendu que je ne vise aucun conducteur de camion de la maison *Steinberg's*. Mais, si nous examinons bien la situation, vous ignorez, quant à vous, si des personnes occupant un rang analogue au vôtre pourraient assurer que tous les billets ou l'argent comptant ont été remis ou versés sur le pont Jacques-Cartier.

M. DOYLE: Non. Je crois qu'il s'agit d'une déclaration objective. Nous nous sommes dit surtout que, si une livraison était faite à notre magasin de Sherbrooke, nous avions la preuve, au retour du conducteur de camion, que la livraison y avait été faite, car le magasin de Sherbrooke nous envoyait par la poste un reçu, le lendemain ou le surlendemain, ce qui confirmait la livraison. Le seul fait que les marchandises aient atteint leur destination suffisait, à notre avis, à justifier le remboursement des frais de péage au conducteur, s'il avait dû les payer de sa poche, ou cela constituait une preuve

satisfaisante pour nous qu'il avait remis sur le pont le billet que nous lui avions confié.

M. DRYSDALE: Eh bien! pour parler de nouveau en termes généraux, en ce qui concerne les conducteurs de camions. quels qu'ils soient, et non pas seulement ceux de la maison *Steinberg's*, c'est un problème qui relève du conducteur du camion et du péager, si nous voulons savoir si, dans des cas particuliers, les camions ont pu passer sans payer comptant ou sans émettre de billet?

M. DOYLE: Oui, je suis d'accord avec vous.

M. DRYSDALE: Vous n'avez pas de renseignements à ce sujet-là?

M. DOYLE: Je n'ai aucun renseignement.

M. DRYSDALE: Est-ce que votre service d'enquête fait des vérifications sur des questions de ce genre?

M. DOYLE: Je ne crois pas que nous ayons jamais eu l'occasion d'en faire ou que quelque incident se soit jamais produit qui ait pu nous porter à entreprendre une enquête de ce genre, autant que je sache.

M. DRYSDALE: Dans la majorité de vos camions, le conducteur est seul?

M. DOYLE: Je pense que oui.

M. DRYSDALE: Il n'y a pas de chef?

M. DOYLE: Non.

M. DRYSDALE: Je suppose que vous auriez les mêmes difficultés que celles auxquelles le personnel des enquêtes du National-Canadien a eu à faire face. Il serait à peu près impossible de faire des vérifications. Si je comprends bien, le National Canadien, pendant tout le temps durant lequel l'on a essayé de faire des vérifications sur le pont Jacques-Cartier, n'a jamais vérifié les camions pour savoir si ces paiements avaient été faits. Je suppose donc que vous auriez les mêmes difficultés?

M. DOYLE: Je crains de ne pouvoir fournir aucune opinion utile là-dessus.

M. DRYSDALE: J'essayais tout simplement de vous indiquer les renseignements fondamentaux. Vous n'êtes pas au courant, et je suppose que c'est sans importance, si les camions, dans certains cas, passaient sur le pont Victoria, vu que les billets ou l'argent comptant permettaient cela?

M. DOYLE: Sauf erreur, je crois que nous n'avons à peu près pas fait usage du pont Victoria, sauf peut-être dans les cas où le pont Jacques-Cartier était fermé. Nos affaires se font surtout dans l'autre direction. Nous sommes à l'est du pont Jacques-Cartier. Autrement dit, c'est le pont Jacques-Cartier qui est le plus près de nous et il ne serait pas logique qu'un conducteur aille beaucoup plus à l'ouest pour traverser sur le pont Victoria.

M. HOWE: Le témoin pourrait-il nous dire si, de tous les chiffres qu'il a donnés quant au nombre de passages sur le pont, il y a des chiffres relatifs aux ventes que la maison *Steinberg's* fait aux autres magasins que les siens?

M. DOYLE: Notre magasin de Montréal ne vend pas à d'autres.

M. HOWE: La maison *Steinberg's* ne possède-t-elle pas une autre compagnie qui s'appelle *l'Export Packers*?

M. DOYLE: Non.

M. HOWE: Cela ne fait pas partie de la maison *Steinberg's*?

M. DOYLE: Non, je ne connais pas cette compagnie.

M. HOWE: Je croyais comprendre que la maison *Steinberg's* possédait une filiale qui s'occupait de la préparation des aliments.

M. DOYLE: Nous avons une filiale en gros à Ottawa; mais elle n'appro-

visionne pas les magasins du Québec. Il est possible qu'elle approvisionne un magasin de Hull et de la région avoisinante, mais pas la région dont nous parlons présentement.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Howe?

M. HOWE: Non.

M. CHEVRIER: Revenons sur une ou deux choses qui ne me semblent pas claires. Vous avez dit qu'en 1955, année où vous avez commencé à u le pont Jacques-Cartier, vous avez payé le péage par chèque au Conseil des ports nationaux?

M. DOYLE: Oui, mais seulement après que nous eûmes commencé à payer sur la petite caisse. Nous avons payé par chèque seulement durant les mois d'octobre, novembre et décembre 1955, dans la mesure où j'ai pu le découvrir dans nos dossiers.

M. CHEVRIER: C'est durant cette période que des chèques ont été émis?

M. DOYLE: Oui, trois chèques ont été émis au Conseil des ports nationaux.

M. CHEVRIER: D'octobre à décembre 1955?

M. DOYLE: Oui.

M. CHEVRIER: Et après cette date?

M. DOYLE: A compter de cette date jusqu'en avril 1957, il est un peu difficile de fournir des explications à moins de vous rappeler que nous parlons de deux sortes de magasins, car dans le cas du magasin que nous avons ouvert en 1955 et que nous avons continué à approvisionner jusqu'ici . . .

M. CHEVRIER: Vous voulez parler du magasin de Sherbrooke?

M. DOYLE: Oui, du magasin de Sherbrooke. C'est un magasin qui diffère de celui que nous avons ouvert en avril 1957, car ce dernier est rapproché. C'est à ce moment-là que nous avons recommencé à envoyer des chèques au Conseil des ports nationaux; je voulais parler surtout du magasin rapproché.

M. CHEVRIER: Traitiez-vous les magasins de façon différente, du point de vue du paiement du péage?

M. DOYLE: Oui, certainement.

M. CHEVRIER: C'est ce que je ne comprends pas trop bien. Auriez-vous l'obligence de parler, tout d'abord, du magasin de Sherbrooke?

M. DOYLE: C'est en juin ou juillet 1955 que nous avons commencé à approvisionner le magasin de Sherbrooke. Au début, nous payions sur la petite caisse; mais parce que nous avons dû faire face au problème de l'utilisation de diverses sortes de camions comportant différents essieux, différentes dimensions, différentes cabines de conducteur, et, conséquemment, différents taux de péage, il était difficile d'avoir les bons billets à notre disposition. Deuxièmement, nous avons trouvé très commode de faire nos expéditions à ce magasin d'en dehors de la ville de façon que les marchandises soient dans le magasin de bonne heure, le matin, pour répondre au commerce matinal; et parce que nous n'avions personne à qui confier les billets pour remettre ceux qu'il fallait, nous avons changé de méthode et avons préféré recourir à la petite caisse. Je devrais dire tout d'abord que nous avons commencé par acheter des billets. Sauf erreur, c'est ce que nous avons fait pendant trois mois, en 1955, d'octobre à décembre. Cette méthode a aussi causé des difficultés. Les objections étaient les mêmes: personne n'était là pour dire aux conducteurs de camions que telle ou telle sorte de véhicules exigeait tel ou tel billet pour passer sur le pont. Nous avons abandonné ce régime pour demander aux conducteurs, seulement sur ce parcours, de payer le prix du passage, au plus, $2 ou $3, et au retour, nous les paierions sur notre petite caisse.

M. CHEVRIER: Ce régime existe-t-il encore pour le magasin de Sherbrooke?

M. DOYLE: Pas tout à fait. Au fond, j'ai maintenu le régime du paiement comptant; un seul changement a eu lieu: en 1958, nous sommes passés à un service d'expéditions de 24 heures par jour. Au lieu de rembourser le montant au conducteur, nous lui donnons le péage exact, en argent comptant, avant son départ.

M. CHEVRIER: Comment payiez-vous le péage pour les magasins autres que celui de Sherbrooke?

M. DOYLE: Pour ces magasins, nous achetions des billets, par chèque, du Conseil des ports nationaux, à compter d'avril 1957, et nous avons continué ainsi jusque vers la fin de mars 1959. A ce moment-là, le nouveau tarif nous a été remis pour le pont Jacques-Cartier: les billets disparaissaient. Nous avons donc décidé de remettre de l'argent comptant aux conducteurs. C'est encore ce que nous faisons.

M. CHEVRIER: Pourquoi faisiez-vous une distinction, du point de vue du paiement, entre votre magasin de Sherbrooke et vos autres magasins?

M. DOYLE: Pour les magasins rapprochés, c'est-à-dire pour les magasins autres que ceux de Sherbrooke et de Saint-Jean, nous savions quelle sorte de véhicules nous allions utiliser pour les livraisons.

En d'autres termes, nous utilisions le même genre de véhicules pour ces magasins que pour la livraison locale dans la ville de Montréal même. Par voie de conséquence, il est très facile d'acheter des séries de billets pour une ou deux, ou même trois catégories de véhicules que nous employons pour faire la livraison à ces magasins locaux. Dans le cas des magasins situés en dehors de la ville, auxquels nous faisons des livraisons plus epacées, mais quelquefois en quantités plus considérables, nous avons une différente sorte de charges; quelquefois il peut s'agir d'une charge complètement réfrigérée, qui nécessite des appareils spéciaux; d'autres fois, nous avons une remorque en tandem, qui modifiera le tarif de péage.

M. CHEVRIER: M. Drysdale vous a posé une question, demandant si vous étiez au courant des liens qui existaient entre le conducteur de camion et le péager, ce qui aurait pu se produire entre les deux. Et vous avez répondu que vous ne le saviez pas.

M. DOYLE: Je ne sais absolument rien de cela.

M. CHEVRIER: Voici ma question: y a-t-il quelqu'un dans votre organisation qui posséderait des renseignements à ce sujet?

M. DOYLE: Je vous dirai, avec toute la certitude possible à ce sujet, qu'il n'y en a pas.

Le PRÉSIDENT: M. Browne?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Si je comprends bien, dans chaque cas, ces chèques étaient faits à l'ordre du Conseil des ports nationaux.

M. DOYLE: Oui, j'ai ces renseignements ici.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Ai-je bien compris la raison que vous avez donnée pour revenir aux paiements en argent lorsque les nouveaux appareils de péage ont été installés? C'était parce que le Conseil des ports nationaux vous demandait de payer comptant?

M. DOYLE: Je crois que c'était plutôt une question de jetons; mais les jetons et les billets reviennent au même. Nos gens ont décidé à ce moment, puisque nous avions un service d'expédition de 24 heures, que nous avions inauguré quelque temps auparavant, qu'il était sage de conserver une certaine somme dans une petite caisse, afin qu'une personne de confiance puisse re-

mettre le montant exact au conducteur, le montant dont il aura besoin pour son voyage.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: C'était un montant assez considérable à manipuler de cette façon. En 1958, il a été de $6,500. Je me demande comment votre service de comptabilité administrait cela. En d'autres termes, je suppose que la même chose s'applique dans ce cas. On n'exige pas de reçu du conducteur, et je me demandais comment votre service de la comptabilité pouvait manipuler une somme aussi considérable, par exemple, $6,500. Cette année, elle sera encore plus importante sans aucun doute.

M. DOYLE: Je crois que c'est facile à expliquer. Le personnel de l'entrepôt demande aux comptables des fonds tirés sur la petite caisse. Disons pour les besoins de la cause qu'il s'agit de $250. Chaque jour, en effectuant les livraisons, ils remplissent ces demandes adressées au service de la comptabilité (du moins, si ce n'est pas chaque jour, ce sera à des intervalles réguliers.) joignant une liste de tous les décaissements à faire de la petite caisse, y compris le numéro de compte approprié auquel chaque décaissement doit être débité. Chaque décaissement de la petite caisse aux fins de péage sur le pont porte un numéro de compte approprié. On établit ensuite des détails entre les différents numéros de compte en rapport avec ce que l'on peut appeler les livraisons en dehors de la ville et les livraisons aux magasins métropolitains; juste de l'autre côté du pont.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je pensais aux gens de l'impôt sur le revenu, par exemple. Accepteraient-ils des dépenses de $9,000 à $10,000 sans aucun reçu? Il n'y a en réalité aucune preuve de dépense?

M. DOYLE: Je crois que les fonctionnaires de l'impôt sur le revenu trouveraient logique que l'on ne peut pas transporter 10,000 livres d'épiceries sur le pont sans payer pour le passage.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je n'ai jamais constaté qu'il était aussi facile de s'entendre avec eux.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions, monsieur Browne?

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: J'ai cru comprendre que vous allez nous fournir des détails au sujet de vos frais de 1959 à aujourd'hui.

M. DOYLE: Je vais tenter de le faire.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. CHEVRIER: Pourrions-nous obtenir des renseignements au sujet des modifications apportées à la loi sur les chemins de fer?

Le PRÉSIDENT: Sinon, nous allons remercier M. Doyle et le laisser aller. Voulez-vous que M. Doyle se retire? S'il le désire, il peut demeurer ici et entendre le reste des témoignages?

M. CHEVRIER: Pas après son témoignage, j'espère!

M. CHOWN: Voilà qui n'est guère aimable, monsieur le président!

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous appeler M. Girard, directeur général de Miron et Frères, Ltée?

M. CHOWN: Maintenant, monsieur McPhillips, vous retournez au palier de la direction.

M. MCPHILLIPS: Nous allons voir ce qu'il sait.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons parmi nous M. Jean Girard, directeur général de Miron et Frères, Ltée. M. McPhillips a demandé qu'il soit assigné. M. McPhillips sera donc le premier à poser des questions au témoin, après que M. Girard aura été assermenté par le secrétaire du Comité. Ensuite, ce sera M. Pigeon.

(M. Jean Girard est assermenté.)

M. McPHILLIPS: Voudriez-vous me donner votre nom au complet?

M. JEAN GIRARD: (*directeur général de Miron et Frères, Ltée*): Jean Girard.

M. McPHILLIPS: Quelles fonctions remplissez-vous dans votre société?

M. GIRARD: Je suis directeur général et administrateur.

M. McPHILLIPS: Depuis combien de temps occupez-vous ce poste?

M. GIRARD: Depuis environ 10 ans, monsieur.

M. McPHILLIPS: A titre de directeur général, êtes-vous au courant du fonctionnement des camions de votre société?

M. GIRARD: Je le suis.

M. McPHILLIPS: Je ne veux pas dire de façon générale, mais en détail? Vous comprenez bien?

M. GIRARD: Bien, je recueille mes renseignements à différentes sources parce que nous avons plusieurs services d'expédition.

M. McPHILLIPS: Quelle est la nature des affaires de votre société?

M. GIRARD: Nous nous occupons d'excavation, de béton liquide, de ciment, de pierre concassée, de tuyaux de ciment, de blocs de ciment et de plusieurs autres choses que j'oublie.

M. McPHILLIPS: Avez-vous une idée combien de camions utilise votre société?

M. GIRARD: Nous avons environ 300 véhicules, camions et automobiles.

M. McPHILLIPS: Ils appartiennet à quelle catégorie?

M. GIRARD: Je n'ai pas compris votre question.

M. McPHILLIPS: Du plus petit au plus grand, donnez-nous une description.

M. GIRARD: Combien de tonnes? Vous voulez dire la capacité des camions?

M. McPHILLIPS: Oui.

M. GIRARD: Nous avons des camionnettes; mais la plupart de nos camions sont de la catégorie des 10 tonnes. Nous en avons une grande quantité qui peuvent transporter de lourdes charges comme des pelles, des tracteurs et des choses de ce genre.

M. McPHILLIPS: De qui relève actuellement le fonctionnement des camions? Quel dirigeant de votre société?

M. GIRARD: Voilà une question difficile à répondre, parce que nous avons plusieurs divisions de mise en route. Les excavations constitueraient un département, le béton liquide en serait un autre, le camionnage de la pierre et des blocs de ciment, un troisième. Nous avons différents départements de mise en route.

M. McPHILLIPS: Vos camions se servent-ils souvent du pont Jacques-Cartier?

M. GIRARD: Oui.

M. McPHILLIPS: Avez-vous une idée de ce que seraient les passages sur ce pont durant une semaine?

M. GIRARD: Je ne sais pas le nombre de camions, mais je sais ce qu'il en coûte. Je connais le montant que nous avons payé pour passer sur le pont, exactement combien nous avons versé pendant l'année, ou pendant une certaine période de temps.

M. McPHILLIPS: Quand vous dites que vous avez payé pour le pont, il s'agit des billets achetés pour le passage des camions?

M. GIRARD: Oui.

M. McPHILLIPS: Vous achetiez les billets directement du Conseil des ports nationaux?

M. GIRARD: Oui, monsieur.

M. McPHILLIPS: Depuis combien de temps faites-vous cela?

M. GIRARD: Depuis 1955, le 4 juillet 1955.

M. McPHILLIPS: Oui.

M. GIRARD: Je sais de mémoire que nous l'avons fait avant cette date, mais je n'ai noté les chèques et les documents que depuis 1955.

M. McPHILLIPS: Depuis le 4 juillet 1955?

M. GIRARD: C'est bien cela.

M. McPHILLIPS: Votre société avait-elle l'habitude d'acheter les billets d'avance?

M. GIRARD: Nous le faisions auparavant; mais j'ai ici les dossiers à compter du 4 juillet 1955.

M. McPHILLIPS: Je comprends. Puisque le pont Jacques-Cartier possède maintenant des appareils de perception automatiques, c'est-à-dire depuis septembre 1959, comment procédez-vous maintenant?

M. GIRARD: De la même façon, monsieur.

M. McPHILLIPS: En achetant des billets?

M. GIRARD: Oui.

M. McPHILLIPS: Avez-vous le chiffre des achats pour ces années, à compter du 4 juillet 1955?

M. GIRARD: Du 4 juillet 1955 à la fin de 1955, le montant est de $12,057.80.

M. McPHILLIPS: Avez-vous ces chiffres sous forme de tableau?

M. GIRARD: Le montant est de $12,057.80 à la fin de 1955.

M. McPHILLIPS: Peut-être pourrait-on déposer ces chiffres.

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous qu'ils paraissent en appendice du procès-verbal?

M. CHOWN: Jusqu'à quelle date porte ce rapport?

Le PRÉSIDENT: En 1955, le quatrième mois.

M. CHOWN: Quelle est la dernière date?

Le PRÉSIDENT: Nous avons jusqu'en 1958; nous avons ici jusqu'au 23e jour du cinquième mois de 1960.

M. CHOWN: Je crois qu'on devrait déposer ces chiffres.

Le PRÉSIDENT: Sommes-nous d'accord?

(Assentiment)

(Voir l'appendice «E» ci-après.)

M. McPHILLIPS: Quant à la méthode de paiement, quelle somme d'argent était versée au Conseil des ports? Payiez-vous argent comptant ou par chèque?

M. GIRARD: Toujours par chèque.

M. McPHILLIPS: Au Conseil des ports?

M. GIRARD: Au Conseil des ports nationaux.

M. McPHILLIPS: Ce montant était-il préparé ou obtenu à la suite d'une demande de l'un de vos dirigeants?

M. GIRARD: Je n'ai pas bien compris.

M. MCPHILLIPS: Les chèques étaient-ils préparés à la suite d'une demande de l'un de vos dirigeants?

M. GIRARD: Oui. Je peux vous expliquer, si vous désirez plus de détails, exactement la façon dont nous procédons.

M. MCPHILLIPS: Je crois que ce serait bien.

Le PRÉSIDENT: Je vous en prie.

M. GIRARD: Dans le cas d'outillage lourd, nous avons une demande, parce que dans ce cas on exige un tarif différent de celui qui est prévu pour les camions ordinaires.

Notre expéditeur envoie une demande au pont, indiquant le nombre de camions qui devront passer, avec une pelle ou non; à la fin du mois, il envoie cette demande au Conseil des ports nationaux et y attache un bordereau, ou une facture; nous envoyons le chèque après avoir reçu la facture. C'est une façon de procéder dans le cas de l'outillage lourd.

M. MCPHILLIPS: On procède ainsi après que le voyage a été accompli?

M. GIRARD: C'est cela. Nous payons à la fin du mois dans un tel cas.

M. MCPHILLIPS: Et les autorités du pont tiennent compte du passage des camions?

M. GIRARD: Oui. Elles nous font parvenir le compte à la fin de chaque mois, représentant chaque fois où les camions ont traversé le pont, et elles y attachent un bordereau de livraison et la commande de notre répartiteur.

M. MCPHILLIPS: Cela se produit dans le cas de l'outillage vraiment lourd?

M. GIRARD: Pour l'outillage non régulier.

M. MCPHILLIPS: Et que se produit-il dans le cas de l'autre outillage?

M. GIRARD: Dans les autres cas, le tarif dépend des dimensions du camion. Ainsi, pour les camions à 10 roues, c'est $1.50 par voyage. Nous achetons des billets d'ordinaire pour $750. Nous en achetons chaque fois que nous voyons que notre quantité s'épuise. Je vais vous donner quelques-uns des prix payés: $1.50, 50c. et 25c. Nous payons 25c. dans le cas d'une camionnette, 50c. pour un camion ordinaire et $1.50 pour un camion à 10 roues.

Immédiatement après avoir reçu ces carnets, nous imprimons le nom de notre société sur chaque billet, comme si ces billets nous appartenaient, c'est-à-dire Miron Frères, et chaque fois qu'un camion part en voyage, au moment où il prend son bordereau de livraison, on lui donne un billet.

M. MCPHILLIPS: C'est-à-dire que chaque fois qu'il prend un chargement, quel que soit le représentant de votre compagnie qui est en fonction, on lui donnera un billet?

M. GIRARD: Le répartiteur de chaque département lui remettra le billet.

M. MCPHILLIPS: Que se passe-t-il dans le cas des véhicules non réguliers? D'après votre témoignage, vous recevez un compte par mois du Conseil des ports. Quelle rotation était établie dans vos dossiers au sujet de ces différents voyages?

M. GIRARD: On y trouve l'ordre que nous remettons au conducteur, la permission de traverser le pont. J'en ai un exemplaire ici.

M. MCPHILLIPS: En retour, le Conseil des ports vous le retournera à l'appui de son compte?

M. GIRARD: Quand le Conseil nous envoie un compte, cet ordre que nous avons émis antérieurement servira à prouver ce compte; autrement, nous ne serions pas d'accord.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. McPHILLIPS: Je désire vous poser une question. Avez-vous éprouvé quelques difficultés avec vos conducteurs au sujet du passage sur le pont Jacques-Cartier?

M. GIRARD: Non, jamais.

M. McPHILLIPS: Vous n'avez jamais eu de cas où l'un de vos conducteurs éprouvait des difficultés?

M. GIRARD: Non.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. McPHILLIPS: Pas de ma part.

Le PRÉSIDENT: C'est votre tour, M. Pigeon.

(Texte)

M. PIGEON: M. Girard, la compagnie Miron et Frères a participé aux travaux de canalisation du Saint-Laurent?

M. GIRARD: Oui.

M. PIGEON: Est-ce que vous aviez un privilège spécial, est-ce que vous payiez quand même?

M. GIRARD: On payait la même chose.

M. PIGEON: Est-ce que, durant la période pendant laquelle vous avez participé à ces travaux, il y a moyen de savoir le nombre de camions ou de machinerie qui ont passé sur le pont?

M. GIRARD: Comme je l'ai dit, tout à l'heure, je ne l'ai pas en nombre de camions, mais je sais que durant l'année 1957, qui était l'année pendant laquelle on a transporté la pierre, on a payé "$40,000 de pont", comparativement aux autres années où l'on payait entre $11,000 et $12,000.

M. PIGEON: Avez-vous le nombre de camions?

M. GIRARD: Je ne pourrais pas dire, c'est tellement considérable.

M. PIGEON: Est-ce que vous avez entendu parler qu'il y a eu des irrégularités commises au pont Jacques-Cartier?

M. GIRARD: Comme la population de Montréal, dans les journaux.

M. PIGEON: Vous n'avez jamais, auparavant, entendu parler de quoi que ce soit?

M. GIRARD: Non.

M. PIGEON: Les chauffeurs de camions n'ont jamais attiré votre attention, vous n'avez jamais entendu parler que certains chauffeurs ne payaient pas?

M. GIRARD: Nos chauffeurs, on les avait organisés de façon à ce qu'ils ne pouvaient pas, de toute façon, faire quoi que ce soit, parce qu'ils marchaient toujours avec nos billets, ils n'étaient pas sujets à avoir des répercussions de toute façon.

M. PIGEON: Est-ce qu'il y a quelqu'un, un membre du Comité, ici, qui a communiqué avec vous, ou un autre membre de la "firme" Miron et Frères, concernant la présente enquête?

M. GIRARD: J'ai été appelé par M. Jones, qui m'a dit qu'il m'enverrait un papier pour venir témoigner ici.

M. PIGEON: Merci.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Sinon, nous allons permettre à M. Girard de se retirer et nous le remercions beaucoup d'être venu ici.

Voulez-vous appeler le témoin suivant.

Le témoin suivant est M. Albio Bélanger, propriétaire et directeur de Bélanger Transport.

Vous n'avez pas d'objection à prêter serment?

(Texte)

M. ALBIO BÉLANGER (*propriétaire et directeur de Bélanger Transport Enr., Saint-Jean-Port-Joli, (P.Q.)*: Non.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire va donc faire prêter serment à M. Bélanger.

(M. Albio Bélanger est assermenté.)

Le PRÉSIDENT: M. Bélanger ne parlant pas anglais, ses réponses devront être interprétés. Je crois que M. McPhillips a demandé d'inviter M. Bélanger.

M. DRYSDALE: Parlez français, s'il vous plaît, monsieur McPhillips.

Le PRÉSIDENT: M. Asselin parlera après M. McPhillips.

M. MCPHILLIPS: Voulez-vous, s'il vous plaît, me donner votre nom au complet?

(Texte)

M. BÉLANGER: Albio Bélanger, de Bélanger Transport, Limitée.

(Traduction)

M. MCPHILLIPS: Où est situé le siège social de votre société?

(Texte)

M. BÉLANGER: A Saint-Jean-Port-Joli.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous, s'il vous plaît, demander à M. Bélanger de parler plus fort quand il parle français, afin que le sténographe puisse l'entendre.

M. MCPHILLIPS: Votre société loue-t-elle des camions?

(Texte)

M. BÉLANGER: Non.

(Traduction)

M. MLPHILLIPS: A quoi servent donc vos camions?

(Texte)

M. BÉLANGER: De Saint-Jean-Port-Joli à Montréal et de Montréal à Saint-Jean-Port-Joli; de Québec à Saint-Jean-Port-Joli et de Saint-Jean-Port-Joli à Québec.

(Traduction)

M. MCPHILLIPS: Oui, je comprends, mais quel est votre genre d'exploitation? Vous dites que vous ne louez pas de camions; alors d'où viennent vos revenus?

(Texte)

M. BÉLANGER: De la marchandise en général, pour les gens, toutes sortes de marchandises.

(Traduction)

M. MCPHILLIPS: En d'autres termes, vous transportez de la marchandise

sur demande; vous êtes payé par le propriétaire de la marchandise? Est-ce exact?

(Texte)

M. BÉLANGER: Oui.

(Traduction)

M. MCPHILLIPS: L'endroit que vous avez mentionné comme étant votre siège social est situé sur la rive sud du fleuve, n'est-ce pas?

(Texte)

M. BÉLANGER: Oui.

(Traduction)

M. MCPHILLIPS: Combien de véhicules possédez-vous dans votre société?

(Texte)

M. BÉLANGER: Huit.

(Traduction)

M. MCPHILLIPS: De quelle capacité sont-ils?

(Texte)

M. BÉLANGER: De six tonnes à une demi-tonne.

(Traduction)

M. MCPHILLIPS: Est-ce que vous empruntez le pont Jacques-Cartier dans vos exploitations?

(Texte)

M. BÉLANGER: Oui.

(Traduction)

M. MCPHILLIPS: Dans quelle mesure vous servez-vous du pont?

(Texte)

M. BÉLANGER: En général, à peu près trois fois par semaine.

(Traduction)

M. MCPHILLIPS: Quelle méthode employez-vous pour payer les frais de péage?

(Texte)

M. BÉLANGER: De l'argent comptant.

(Traduction)

M. MCPHILLIPS: N'est-il pas vrai qu'au mois d'août 1959, vous avez achetez des billets du Conseil des ports nationaux?

(Texte)

M. BÉLANGER: Non, je n'ai jamais acheté de billets. Toujours en argent.

(Traduction)

M. MCPHILLIPS: Existe-t-il une autre compagnie de camionnage qui porterait le même nom que le vôtre?

(Texte)

M. BÉLANGER: Pas par chez nous; il peut y en avoir, mais pas par chez nous.

(Traduction)

M. MCPHILLIPS: En toute justice pour le témoin, je dois vous dire qu'un

membre du Conseil des ports nationaux, lors de nos séances, a témoigné que Bélanger Transport avait acheté des billets du Conseil des ports nationaux. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

(Texte)

M. BÉLANGER: Ce que j'ai à dire. J'ai toujours payé comptant, en m'en allant et en revenant. Jamais.

(Traduction)

M. MCPHILLIPS: Quelle était votre dépense mensuelle pour le pont Jacques-Cartier?

(Texte)

M. BÉLANGER: Je n'ai pas cela ici; en général, nous passions trois fois par semaine.

(Traduction)

M. MCPHILLIPS: De quelle méthode vous serviez-vous? Donniez-vous de l'argent d'avance à vos chauffeurs ou est-ce que vous les remboursiez à leur retour?

(Texte)

M. BÉLANGER: En général, ce sont mes garçons qui font cela. Je leur donne l'argent avant de partir et ils me remboursent la différence quand ils reviennent.

(Traduction)

M. MCPHILLIPS: Est-ce que vos chauffeurs vous ont rapporté des reçus pour prouver la dépense faite?

(Texte)

M. BÉLANGER: Quand ils donnaient des billets, là, en premier, avant le système automatique, ils apportaient un petit billet; mais, depuis le système, ils n'en apportent pas.

(Traduction)

M. MCPHILLIPS: Vous avez dit que vous aviez huit camions? Avez-vous toujours eu ce nombre, ou est-ce que vous en avez eu plus ou moins depuis quelques temps?

(Texte)

M. BÉLANGER: Depuis l'année passée, j'en ai acheté deux de surplus; seulement, ils ne viennent pas tous les huit à Montréal. Il y en a seulement deux qui viennent à Montréal.

(Traduction)

M. MCPHILLIPS: Par le passé, avez-vous loué des camions à bail, pour votre exploitation?

(Texte)

M. BÉLANGER: Non. Je n'ai jamais loué de camion, jamais.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser?

(Texte)

M. ASSELIN: Monsieur Bélanger, vous avez dit que vous passiez environ trois fois par semaine sur le pont Jacques-Cartier; et vous avez dit également que vous donniez à l'avance l'argent à vos camionneurs pour payer les frais

de péage du pont. Quel montant donniez-vous à vos conducteurs pour passer sur le pont?

M. BÉLANGER: Je leur donnais $3, aller et retour ;$1.50 pour aller et $1.50 pour revenir.

M. ASSELIN: Et toutes les fois que vous donniez cette somme d'argent, est-ce que l'on vous rapportait toujours un reçu?

M. BÉLANGER: Oui, ils me rapportaient les petits billets.

M. ASSELIN: Monsieur Bélanger, est-ce que vous avez eu l'occasion, vous-mêmes, personnellement, de conduire un de vos camions et franchir le pont Jacques-Cartier?

M. BÉLANGER: Oui.

M. ASSELIN: Cela est-il arrivé plusieurs fois au cours des cinq dernières années.

M. BÉLANGER: Oh! ça fait un an que je ne suis pas passé sur le pont. J'ai toujours envoyé mes hommes sur le pont, ce sont mes garçons qui y vont.

M. ASSELIN: Mais je parle de vous personnellement; combien de fois, dans cinq ans, à peu près, avez-vous traversé sur le pont?

M. BÉLANGER: L'année passée, j'ai passé quatre fois, au printemps.

M. ASSELIN: Avant l'installation des machines automatiques, est-ce que vous aviez l'habitude également d'aller souvent à Montréal et de passer sur le pont Jacques-Cartier?

M. BÉLANGER: Je peux avoir passé trois ou quatre fois par année, c'est le plus que j'ai passé; ça fait un an, là, que je n'ai pas passé.

M. ASSELIN: Est-ce que vous, personnellement, lorsque vous traversiez le pont Jacques-Cartier, vous payiez en argent?

M. BÉLANGER: Oui.

M. ASSELIN: Voulez-vous dire de quelle façon se faisait la transaction entre celui qui "collectait" l'argent et vous-même?

M. BÉLANGER: Bien, je donnais $2, quand j'avais $2, ils me remettaient 50c. et puis ils me redonnaient un petit billet.

M. ASSELIN: Et l'on vous a toujours remis un billet?

M. BÉLANGER: Oui.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? M. Baldwin est le suivant, et ensuite, ce sera M. Denis.

M. BALDWIN: Avez-vous donné à vos chauffeurs des instructions nettes et précises de vous remettre le billet à leur retour?

(Texte)

M. BÉLANGER: Ah! Oui. Ils me le remettaient à chaque fois qu'ils revenaient.

(Traduction)

M. BALDWIN: Vous avez bien donné des instructions à vos camionneurs de vous rapporter le billet, pour prouver qu'ils avaient franchi le pont?

(Texte)

M. BÉLANGER: Oui.

(Traduction)

M. BALDWIN: Est-ce que ces instructions ont été données en partie parce que vous aviez entendu des rumeurs au sujet d'irrégularités?

(Texte)

M. BÉLANGER: Non. C'est parce que je veux payer ce que ça vaut, et je n'ai jamais eu de rumeurs pour ça.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Baldwin? A votre tour, maintenant, monsieur Denis.

(Texte)

M. DENIS: Monsieur Bélanger, vous avez déclaré tantôt que vous payiez $3 chaque voyage, aller et retour, pour traverser le pont?

M. BÉLANGER: Oui.

M. DENIS: Depuis l'installation des machines automatiques, combien payez-vous?

M. BÉLANGER: $1.50. C'est toujours le même prix.

M. ASSELIN: Est-ce que, de temps en temps, il vous arrivait de payer plus cher, étant donné la pesanteur du camion qui traversait le pont?

M. BÉLANGER: Pour moi, il n'a jamais été question de pesanteur, ça toujours été $1.50 et $1.75 pour le double.

M. ASSELIN: Est-ce que vos camions vont à Montréal et traversent le pont à des heures fixes?

M. BÉLANGER: Non.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

(Texte)

M. PIGEON: Monsieur Bélanger, dans votre expérience, est-ce que vous trouvez que l'installation du système automatique entraînera où produira moins d'irrégularités?

(Traduction)

M. CHEVRIER: J'invoque le Règlement. Le témoin n'est pas spécialiste de la question.

M. DESCHATELETS: Le témoin est ici pour répondre aux questions relatives à son entreprise. On lui demande maintenant une opinion.

Le PRÉSIDENT: Vous ne pouvez pas demander d'opinion personnelle. Ce serait l'opinion d'une personne uniquement.

M. DRYSDALE: Je soumets respectueusement que M. Pigeon a le droit de demander à M. Bélanger qu'elle est son opinion sur cette affaire en particulier. L'importance que nous lui accorderons dans la préparation de notre rapport est une autre affaire. Il n'est peut-être pas spécialiste de la question, mais je crois que M. Pigeon a néanmoins le droit de lui demander son opinion.

(Texte)

M. DESCHATELETS: Monsieur le président, on ne peut s'attendre à aucune autre réponse du témoin, sauf à ce qu'il dise qu'il ne connaît pas ça.

M. PIGEON: Je crois, monsieur le président, que l'honorable député de Maisonneuve-Rosemont n'a pas saisi le sens de ma question.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous répéter votre question?

(Texte)

M. PIGEON: Oui. Je dis ceci que M. Bélanger possède des camions depuis

plusieurs années, et ces camions ont traversé le pont Jacques-Cartier durant le système de péage et depuis l'inauguration du système actuel de perception.

(Traduction)

M. BOURGET: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre! Il faut d'abord que cela soit traduit.

(Texte)

M. PIGEON: Je veux savoir de vous, selon votre expérience, si vous trouvez que le système de perception automatique entraîne, toujours d'après votre expérience, moins ou plus d'irrégularités?

(Traduction)

M. BOURGET: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je crois que le témoin vient de dire que, l'an dernier, il a traversé sur le pont trois ou quatre fois et qu'il n'y avait pas d'irrégularités. Comment peut-on lui poser une telle question? Je ne peux pas comprendre qu'un membre du Comité pose au témoin une question semblable.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Smith.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je crois que notre Comité perd beaucoup de temps à se demander si oui ou non l'on peut répondre aux questions. Je suis certain que la réponse va être tout à fait inoffensive. Laissons M. Bélanger répondre; nous pourrons ensuite passer à autre chose.

M. BOURGET: Je le sais; mais elle sera consignée au compte rendu et elle pourra servir à la préparation du rapport.

DES VOIX: Non! non!

Le PRÉSIDENT: A l'ordre! Vous avez la parole, monsieur Deschatelets.

(Texte)

M. DESCHATELETS: Monsieur le président, sur le même rappel au Règlement, encore une fois, je soumets que la même question de l'honorable député de Joliette-L'Assomption est encore plus irrégulière que l'autre. Et la seule réponse que le témoin peut donner, c'est qu'il ne connaît pas ça.

M. PIGEON: Monsieur le président, je ne voudrais pas que l'opposition m'applique le baillon!

(Traduction)

DES VOIX: Règlement!

M. DESCHATELETS: Le témoin ne peut que répondre qu'il . . .

M. ASSELIN: Il a déjà répondu.

Le PRÉSIDENT: On a demandé au témoin, si je comprends bien, si le régime actuel est meilleur que l'ancien régime.

M. PIGEON: Oui, dans les limites de sa propre expérience.

Le PRÉSIDENT: Dans les limites de sa propre expérience.

M. CHEVRIER: Non, telle n'était pas la question, monsieur le président. On a demandé si le régime engendrait plus d'irrégularités, et le témoin a répondu que, d'après lui, il n'y avait pas d'irrégularités. C'est pourquoi la question est irrégulière.

(Texte)

M. PIGEON: Je voulais tout simplement savoir, d'après l'expérience que M. Bélanger possède et également les conversations qu'il a eues avec ses camionneurs, ses chauffeurs, si le système de perception automatique est supérieur, dans l'intérêt public, à l'ancien système de péage?

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Je suis porté à croire que la question est juste de la façon que vous la posez actuellement.

M. PIGEON: Merci, monsieur le président.

M. DENIS: Cela a été prouvé plusieurs fois, auparavant.

Le PRÉSIDENT: Et cela a été changé.

M. DENIS: Et cela a été prouvé plusieurs fois.

(Texte)

M. BÉLANGER: Mes hommes trouvent que c'est un système très raisonnable. Quant à moi personnellement, je ne passe pas souvent sur le pont.

M. PIGEON: Vos hommes trouvent-ils que . . .

M. BÉLANGER: Mes hommes semblent trouver que c'est un bon système.

M. PIGEON: Trouvent-ils qu'il est préférable à l'ancien système?

M. BÉLANGER: Je payais pareil avant, mais là, le système est meilleur. Personnellement, je ne traverse pas très souvent.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

M. DRYSDALE: Monsieur le président, pendant que M. Bélanger est ici, (il s'agit peut-être d'une question de privilège, mais M. McPhillips (cela ne se rapporte pas à une question de M. Bélanger) a laissé entendre qu'il y avait une liste de compagnies et que la Bélanger Transport Cie, Ltée, se trouvait parmi elles.

Le PRÉSIDENT: A quelle page?

M. DRYSDALE: A la page 73 du fascicule 11.

M. CHEVRIER: Des procès-verbaux?

M. HORNER (*Acadia*): Il importe peu de savoir de quel procès-verbal il s'agit.

M. DRYSDALE: Les pages sont numérotées à la suite en anglais, monsieur Chevrier.

M. CHEVRIER: Merci; c'est très généreux de votre part.

M. DRYSDALE: Je regrette de ne pouvoir trouver la place. C'est dans le fascicule 10, à la page 24 que M. McPhillips a demandé:

> Ces documents donnent-ils la date d'achat des billets vendus aux compagnies? Quel serait le montant global mensuel?
>
> M. CLÉMENT: Je ne puis répondre de mémoire; mais je vous obtiendrai ce renseignement. Si, par exemple, 50 compagnies achetaient ce que nous appelons des billets «vendus en bloc», cela représenterait, à peu près, une moyenne de $100 par mois, par compagnie.

Il s'agit de l'appendice H, à la page 73 du fascicule II, intitulé "Liste des compagnies qui achetaient des billets "vendus en bloc". Si je ne me trompe, ces compagnies achètent pour une valeur d'au moins $100 de billets par mois. De deux choses l'une: soit qu'il ne s'agisse pas de la bonne compagnie, soit que M. Clément se soit trompé en citant le nom des compagnies dont il a parlé.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Drysdale, je vais demander à M. Jones, notre secrétaire, de répondre à cette question, puisque c'est lui qui, par téléphone, est allé aux renseignements.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Monsieur le président . . .

M. DRYSDALE: Devrait-on lui faire prêter serment, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Non, à mon avis, il est suffisamment assermenté!

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Conformément aux directives du Comité portant qu'on téléphone aux représentants de ces trois compagnies, - dont les noms figurent dans la liste qui paraît à la page 73 du fascicule II et qui sont les trois compagnies désignées par M. McPhillips, - j'ai fait des appels interurbains ce jour-là et j'ai réussi à atteindre les deux premières compagnies susmentionnées, soit *Steinberg's Limited* et *Miron & Frère Ltée*. Dans leur cas, la question fut vite réglée, car on me rappela un peu plus tard pour me donner les noms de leurs représentants que j'ai appelés d'ailleurs à comparaître devant le Comité.

Quant à la maison Bélanger Transport Cie Ltée, je me suis heurté à certaines difficultés. J'ai repéré le nom de cette compagnie dans l'annuaire du téléphone de Montréal, du moins c'est le seul nom qui ressemblait à peu près à cette appellation. J'ai parlé au directeur, - dont le nom m'échappe, mais que j'ai dans mes dossiers au bureau, - et lui expliquai l'objet de mon appel. Il m'a répondu qu'il craindrait pour son commerce si on l'obligeait à s'absenter pour venir témoigner, car c'est une petite compagnie dont les affaires se restreignent à la région de la rive sud et qui ne compte que six camions.

Il a déclaré que ses camions n'empruntaient à peu près jamais ces deux ponts et qu'il était bien sûr de n'avoir jamais acheté des billets *en bloc*. Toutefois, il m'a dit qu'on confondait parfois le nom de cette petite compagnie avec celui d'une importante maison d'affaire dont le nom avait à peu près la même consonance, - du moins lorsqu'un Canadian anglais le prononçait, - et qui est, je crois, «Delangis», au lieu de «Bélanger».

J'ai donc téléphoné au Conseil des ports nationaux, à Montréal, et j'ai parlé à M. Beaudet qui, après avoir rapidement consulté ses dossiers, m'a répondu: «Nos dossiers révèlent qu'il s'agit de Bélanger Transport Cie Ltée». Je l'ai mis au courant de l'affaire et il m'a dit qu'il poursuivrait des recherches à ce sujet, mais que les dossiers révélaient bel et bien le nom de cette compagnie; ensuite il m'a cité quatre cas en particulier où des ventes de billets *en bloc* avaient été effectuées, soit trois en août et une en juillet 1959.

J'ai rappelé le directeur de la maison Bélanger Transport Cie Ltée pour lui dire de noter ces chiffres. Il les nota et me dit: «Enfin, je n'ai à chercher nulle part; je suis sûr de n'avoir jamais acheté de billets». Puis il poursuivit: «Mais j'ai une idée, pourrais-je vous rappeler un peu plus tard?», et j'ai répondu: «Oui, rappelez-moi».

C'est ce qu'il a fait environ une demi-heure plus tard pour me dire ceci: «La compagnie qui vous intéresse serait peut-être celle qui porte le nom de Bélanger Transport; ce n'est pas une société à responsabilité limitée et elle fait affaire dans la région de la rive sud, entre Saint-Jean-Port-Joli et Montréal. Je puis vous donner son numéro de téléphone à Saint-Jean-Port-Joli». Puis, il a ajouté: «J'ai appris qu'elle a un bureau d'une pièce à Montréal». Il m'a fourni ensuite l'adresse et le numéro de téléphone.

J'ai parlé de cette affaire avec le président et M. McPhillips et tous deux ont été d'avis que, dans ces circonstances, je devrais assigner M. Bélanger, qui est ici aujourd'hui. J'ai donc fait un appel inter-urbain à Saint-Jean-Port-Joli pour dire à M. Bélanger qu'il était tenu de venir comparaître devant le Comité. Ensuite, pour confirmer mon appel, je lui ai adressé une convocation officielle.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, il n'en reste pas moins que des dépositions ont été faites selon lesquelles les compagnies dont les noms figurent sur la liste en question sont censées avoir acheté pour une valeur moyenne d'au moins $100 de billets par mois. En outre, d'après les témoignages rendus ce matin, certaines compagnies, notamment la maison *Steinberg's*, en

achetaient pour une valeur de $400, peut-être plus; et, dans le cas de cette compagnie, - dont le représentant a témoigné plus tôt, - peut-être beaucoup plus.

Il me semble étrange que le Conseil des ports nationaux ne connaisse pas au moins le nom exact, sinon l'adresse, d'une société qui fait d'aussi grosses affaires. Je suis même porté à douter de l'exactitude des autres noms qui paraissent sur la liste des compagnies de transport par camion.

A mon avis, on devrait prendre des mesures en vue d'élucider ce point, car il saute aux yeux que nous avons fait venir la mauvaise personne.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Jones aurait quelque chose à nous dire à ce sujet.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Ce que j'ai à dire, monsieur le président, je le tiens de M. Beaudet à qui j'ai posé justement la même question que M. Drysdale vient de soulever. J'ai demandé à M. Beaudet s'il était bien sûr de ne pouvoir vérifier autrement. Il m'a répondu que, dans bien des cas, les ventes de billets ne s'effectuaient pas par chèque, mais au moyen d'un billet de $5. Plusieurs compagnies, dit-il, achètent un livret de billets en payant comptant. Il est fort possible, à son avis, que la personne qui a vendu les billets en cause, - on vend sans doute des billets au comptant sur le pont et par chèque au bureau central du Conseil des ports nationaux, à Montréal, - ait simplement inscrit le nom de Bélanger Transport après l'avoir aperçu sur le camion, et qu'elle ait consigné ce nom dans son rapport renfermant le numéro du carnet de billets et l'argent.

M. Beaudet est d'avis qu'il ne s'agissait peut-être pas, en l'occurence, de la société à responsabilité limitée. En consignant les renseignements aux dossiers, la personne aurait demandé: "S'agit-il de Bélanger Transport Cie Ltée?". On aurait ensuite consulté l'annuaire du téléphone et constaté qu'il existait une maison Bélanger Transport qui était une "société à responsabilité limitée", et on aurait inscrit ce nom dans le rapport.

Je lui ai demandé: "Comment le Comité peut-il être sûr que ces dossiers sont généralement exacts quand il semble y avoir erreur dans ce cas-ci?" Il a répondu: "Voilà vraisemblablement comment l'erreur aurait été commise".

M. DRYSDALE: J'ai grand peine à croire cela, monsieur le président, étant donné que les billets se vendent en bloc, pour une valeur de $100. Cinquante compagnies achetaient pour une valeur minimum de $100 de billets par mois. J'aimerais que le Conseil des ports nationaux nous présente une liste supplémentaire qui renfermerait les adresses de ces compagnies et qui indiquerait de façon détaillée comment les versements ont été effectuées, - au comptant ou par chèque, - ainsi que le montant de ces transactions, afin que nous puissions juger de la situation quant aux autres compagnies.

Le PRÉSIDENT: Vous désirez ces renseignements à l'égard des compagnies dont la liste paraît à la page 73 du fascicule 11, n'est-ce pas?

M. DRYSDALE: C'est juste. Il s'agit, à mon avis, d'un point assez important. Si le Conseil des ports nationaux n'est pas en mesure de s'assurer du nom d'une compagnie de transport par camion qui achète pour plus de $100 de billets, qu'arrive-t-il dans le cas des compagnies qui achètent moins de billets?

M. CHEVRIER: Nous devrions dire en toute justice envers le témoin, M. Clément, que lorsque M. McPhillips lui a posé la question suivante:

> Ces documents donnent-ils la date d'achat des billets vendus aux compagnies? . . .

M. DRYSDALE: A quelle page se trouve ce passage?

M. CHEVRIER: A la page 24 du fascicule 10.

> ... billets vendus aux compagnies? Quel serait le montant global mensuel?

M. Clément a répondu:

> Je ne puis répondre de mémoire; mais je vous obtiendrai ce renseignement. Si, par exemple, 50 compagnies achetaient ce que nous appelons des billets «vendus en bloc», cela représenterait, à peu près, une moyenne de $100 par mois, par compagnie.

Bien qu'il y ait une réserve dans la première réponse, on ne saurait dire qu'elle s'applique à chaque compagnie. Il a dit à ce moment-là qu'il ne pouvait répondre de mémoire. Je suppose qu'on aurait dû alors lui demander d'aller aux renseignements. La grande partie des renseignements que M. Drysdale cherche à obtenir présentement a déjà été fournie par M. Doyle et M. Girard en ce qui concerne les deux autres compagnies.

Il est évident qu'il s'agit d'un petit commerce, d'une entreprise familiale, car cette personne affirme exploiter cette compagnie de transport par camion avec ses fils. Il est bien évident que la déposition de cette personne correspond exactement à la vérité.

M. DRYSDALE: Je ne critique pas M. Bélanger; mais il est évident, à mon avis, que ce n'est pas l'homme qu'il nous faut. M. Clément nous a parlé d'une cinquantaine de compagnies et il nous a fourni une liste qui comptait 48 noms de compagnies, dont celui de «Bélanger Transport Cie Ltée». M. McPhillips a demandé au Comité d'assigner cette compagnie qui achetait des billets *en bloc* pour plus de $100 par mois.

Un homme qui exploite une entreprise familiale, avec huit camions, voilà à quoi ont abouti les renseignements que nous avons reçus du Conseil des ports nationaux et les meilleurs efforts que M. Jones ait pu faire dans les circonstances.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Et cet homme n'a pas acheté de billets *en bloc!*

M. DRYSDALE: Et il n'a pas acheté de billets *en bloc.* S'il peut se glisser une erreur dans une liste de quelque 48 compagnies qui sont censées acheter des billets *en bloc*, — et je ne parle que d'une erreur, — je me demande jusqu'à quel point le Conseil des ports nationaux se rend compte de la situation quant à l'ensemble de l'industrie du camionnage.

Je demande au président, bien que la plupart des noms de ces compagnies ne fassent aucun doute, de bien vouloir obtenir le nom et l'adresse des sociétés en cause et, si possible, le chiffre mensuel de leurs affaires; de s'assurer si elles achetaient des billets *en bloc*, d'une valeur de $100, et si elles payaient ces billets en espèces ou par chèque.

Si je fais cette demande, c'est simplement parce que nous avons choisi, au hasard, une compagnie dans la liste qui ne répond pas aux exigences déjà énoncées. Je comprends que M. Clément a établi cette liste «de mémoire»; mais, comme il l'a consignée en appendice au compte rendu, je suppose qu'il l'avait vérifiée.

M. CHEVRIER: M. Clément peut fort bien s'être trompé en établissant cette liste; mais n'oubliez pas qu'on a demandé au Conseil des ports nationaux de produire beaucoup de documents et de faire diligence. Il se peut que le nom de la société en cause ait été porté sur la liste à l'insu de MM. Beaudet et Clément. Si nous entretenons des doutes à l'égard de l'une quelconque des autres compagnies, nous devrions toutes les appeler à comparaître ici.

M. DRYSDALE: Il ne s'agit pas de les assigner. Puisque nous avons relevé une erreur dans la liste, je voudrais qu'on la vérifie.

M. DESCHATELETS: L'exception ne confirme pas la règle.

M. CHEVRIER: Faudrait-il, à cause d'une erreur, rejeter toute la liste?

Le PRÉSIDENT: J'ai une idée. Il faudrait faire tenir le texte des délibérations d'aujourd'hui à M. Beaudet et lui demander s'il pourrait obtenir les renseignements qu'il nous faut à ce sujet.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Nous pourrions demander à l'interprète d'expliquer à M. Bélanger qu'il n'y est pour rien dans cette affaire.

M. DRYSDALE: J'ai signalé ce point.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Oui, mais vous l'avez fait en anglais.

Le PRÉSIDENT: Avant d'aller plus loin...

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pourrions-nous mettre M. Bélanger au courant de cette proposition par l'intermédiaire de l'interprète, car je ne voudrais pas qu'il ait l'impression d'être mêlé à cet...

M. DRYSDALE: ... «intéressant débat»!

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): ... Oui, de la part de M. Deschatelets et les autres.

(L'interprète s'adresse en français au témoin.)

Le PRÉSIDENT: Si nous n'avons pas d'autres questions à poser à M. Bélanger, nous pourrions poursuivre notre discussion. Êtes-vous de cet avis?

Assentiment.

Le PRÉSIDENT: Alors, monsieur Drysdale, aimeriez-vous que nous envoyions à M. Beaudet une copie des délibérations du Comité au sujet de cette question et que nous lui demandions a) de nous faire part de ses observations à ce propos et b) de nous fournir tout renseignement pertinent? Ou préféreriez-vous que nous l'assignions encore une fois?

M. DRYSDALE: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de le faire comparaître de nouveau. S'il pouvait nous procurer les renseignements que j'ai demandés par votre entremise, monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Il pourrait les envoyer au secrétaire du Comité.

M. DRYSDALE: J'aimerais les obtenir avant notre prochaine réunion, afin de voir s'il y aurait des mesures à prendre.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, nous semblons ne pas tenir compte d'un point important signalé par M. Jones: il n'est pas question d'erreur. Si le Conseil des ports nationaux avait admis que la maison Bélanger Transport en question n'avait pas acheté de billets, je comprendrais le bien-fondé de cette proposition; mais le Conseil reste sur ses positions et appuie sa thèse sur des faits et des chiffres recueillis au cours de deux mois.

M. DESCHATELETS: Exigeons des explications.

M. MCPHILLIPS: Le Conseil nous a fourni des faits et des chiffres et il a déclaré que cette compagnie avait acheté des billets en juillet et en août 1959. Il n'a pas changé d'avis et semble plus convaincu que jamais. Pour ma part, une lettre de M. Beaudet ne saurait me satisfaire. La question est assez grave, à mon sens, pour faire comparaître ces compagnies devant le Comité.

M. DESCHATELETS: Nous devrions attendre que M. Beaudet nous ait donné des précisions; puis, si nous n'en sommes pas satisfaits, nous pourrions examiner la question de nouveau.

M. CHEVRIER: Absolument.

M. MCPHILLIPS: Il a déjà donné des précisions à M. Jones.

M. DRYSDALE: Étant donné le point soulevé par M. McPhillips, je propo-

serais que M. Beaudet ou M. Clément soit appelé à comparaître de nouveau devant le Comité afin d'élucider la question. Appuyez-vous ma proposition, monsieur McPhillips?

M. McPHILLIPS: Je l'appuie.

Le PRÉSIDENT: Il faudra attendre quelques jours avant que soient imprimées les délibérations de la présente séance, vu que le Conseil des ports nationaux et la maison *Steinberg's* doivent nous faire tenir certains renseignements pertinents. Acceptez-vous que la prochaine réunion soit convoquée à la discrétion du président? Cela vous va-t-il?

M. DRYSDALE: A cet égard, je voudrais signaler qu'il n'y a vraiment que deux simples points à relever. D'abord, la déclaration de M. Clément, à la page 24 du fascicule 10 et, ensuite, l'appendice «H», à la page 73 du fascicule 11, où il est question de la maison Bélanger Transport Cie Ltée, dont le représentant a témoigné aujourd'hui, et qui évidemment n'est pas l'entreprise qui nous intéresse. Voilà à peu près tous les renseignements dont M. Beaudet et M. Clément auraient besoin; il faudrait, bien entendu, qu'ils soient prêts à nous donner des précisions à l'égard de n'importe laquelle des autres compagnies dont les noms figurent à la page 73 du fascicule 11. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de leur fournir le texte de nos délibérations à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Afin que M. Beaudet soit au courant des points soulevés, nous pourrions lui envoyer le compte rendu de la séance d'aujourd'hui.

M. DRYSDALE: Voilà, exposé simplement, les points qu'il faut faire préciser, et je demanderais au président ou au secrétaire d'expliquer simplement à ces messieurs en quoi consiste la difficulté. En d'autres termes, nous voulons savoir si les compagnies dont les noms paraissent à la page 73 du fascicule 11 existent et si elles ont fait des affaires avec le Conseil des ports nationaux. Ce n'est pas compliqué, un simple coup de fil et la question est réglée.

Le PRÉSIDENT: Non, je ne suis pas d'avis qu'un simple coup de téléphone réglerait la question.

M. DRYSDALE: Afin d'obtenir des précisions, tout simplement.

Le PRÉSIDENT: Mais il y a cet autre renseignement qu'il nous faut obtenir et consigner en appendice au compte rendu de la séance d'aujourd'hui. M. Doyle nous a dit qu'il ne pourra obtenir ce renseignement avant quelques jours.

M. DRYSDALE: Rien de tout cela n'est pertinent.

Si je soulève ce point particulier, c'est parce qu'on a donné des témoignages contradictoires. Nous voudrions simplement qu'on appelle M. Beaudet ou M. Clément afin d'obtenir des précisions.

Le PRÉSIDENT: Quand cela, mardi?

M. DRYSDALE: Mardi.

M. CHEVRIER: Allons-nous nous comporter comme une bande d'écoliers ici? Le président a fait une proposition raisonnable, à savoir que le texte de nos délibérations soit expédié à M. Beaudet pour qu'il nous fournisse des explications. M. Deschatelets a ajouté que, si nous ne trouvons pas ces explications satisfaisantes, nous pourrions faire revenir M. Beaudet. Allons-nous débattre ce point pendant encore quinze minutes? A mon avis, le président a fait une excellente proposition.

M. DRYSDALE: A titre d'un des écoliers...

M. CHEVRIER: Eh bien! vous agissez en écolier.

M. DRYSDALE: Monsieur Chevrier, je suis vivement intéressé à ce que le Comité aboutisse à une conclusion et que nos délibérations se poursuivent.

A mon avis, la question que j'ai soulevée est assez simple et M. Beaudet ou

M. Clément pourrait facilement éclairer notre lanterne sans que nous ayons à attendre la publication du texte de toutes les délibérations de la séance. Afin de hâter les choses, si nous ne pouvons pas compter sur ce texte avant mardi prochain, je propose que M. Beaudet ou M. Clément soit appelé.

Le PRÉSIDENT: Le texte dactylographié des délibérations de la présente séance sera prêt aujourd'hui au cours de la soirée.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pourrait-on en envoyer des extraits à M. Beaudet?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que j'entends faire: lui expédier cette tranche de nos délibérations qui lui donnerait tous les détails, qui le mettrait au courant de toute la question, afin qu'il sache exactement ce que nous voulons.

M. DRYSDALE: Je veux simplement qu'il vienne témoigner mardi prochain; je ne tiens pas à savoir comment il s'y prendra pour nous fournir les renseignements demandés.

Le PRÉSIDENT: A mon sens, la seule façon qu'il saura quels renseignements nous exigeons, c'est de lui faire tenir le texte de nos délibérations...

M. DRYSDALE: Envoyez lui donc le texte.

Le PRÉSIDENT: ...de la séance d'aujourd'hui, dont la dernière partie a trait à la question en cause.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): S'occupera-t-on de ma demande relative au chiffre des recettes à ce jour?

M. FISHER: A l'égard du pont Victoria?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Du pont Jacques-Cartier.

M. FISHER: Reportez-vous à l'appendice «A» du compte rendu de l'avant-dernière séance.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poser une question, monsieur Fisher?

M. FISHER: Monsieur le président, je me demande si le Comité pourrait faire revenir M. Beaudet et M. Archer pour que nous puissions les interroger brièvement lors de notre prochaine séance ou lors d'une séance ultérieure, avant que notre Comité termine ses travaux?

M. DRYSDALE: Voilà justement ce que je demande.

M. FISHER: Mais je voudrais préciser pourquoi.

Je voudrais examiner de nouveau les témoignages, — ils m'ont semblé ambigus en les relisant, — relatifs aux relations que M. Beaudet et M. Archer ont eues avec la Gendarmerie royale du Canada au cours de la période allant de 1956 au milieu de 1959.

Je veux porter cette question au compte rendu afin que ces deux messieurs sachent à quoi s'en tenir.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez que ces personnes témoignent devant le Comité mardi?

M. FISHER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Eh bien! messieurs, nous avons eu un beau débat, êtes-vous contents?

M. MCPHILLIPS: Non. Je tiens à signaler, monsieur le président, que je ne m'oppose pas à ce qu'on expédie un texte dactylographié de nos délibérations à M. Beaudet, pourvu qu'il ne nous réponde pas de Montréal, mais qu'il vienne témoigner ici.

Le PRÉSIDENT: Entendu.

M. MCPHILLIPS: Nous ne discutons pas une affaire puérile. Lorsqu'il sont induits en erreur, les tribunaux prennent la chose au sérieux. Or, notre Comi-

té a été induit en erreur. Nous avons assigné un témoin en nous fondant sur le témoignage rendu par les hauts fonctionnaires du Conseil des ports nationaux, et il semblerait qu'on nous a servi de faux renseignements, ou alors que quelqu'un ment. Selon moi, le Comité aurait tout à fait raison de faire venir les témoins.

M. CHEVRIER: Le Comité n'est pas un tribunal, il est un comité parlementaire; sa méthode diffère.

M. DRYSDALE: De toute façon, nous sommes en droit de connaître la vérité, même si nous ne formons qu'un comité parlementaire.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le Comité est saisi d'une motion, proposée par M. Drysdale et appuyée par M. McPhillips, selon laquelle M. Beaudet et M. Clément seraient appelés à comparaître mardi prochain.

M. HORNER (*Acadia*): S'agit-il de M. Beaudet, tout seul?

M. DRYSDALE: M. Beaudet ou M. Clément, ou quiconque peut nous fournir les renseignements nécessaires.

M. HORNER (*Acadia*): M. Fisher a proposé, en outre, M. Archer.

M. DRYSDALE: J'inclus dans ma motion le nom de M. Archer, et, si je puis la modifier, je dirai toute personne, — quelle qu'elle soit, — qui peut nous donner les renseignements demandés.

Le PRÉSIDENT: Alors la motion devrait se lire ainsi: M. Beaudet ou M. Clément, ou quiconque peut fournir les renseignements demandés.

M. DRYSDALE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Y compris M. Archer, . . .

M. DRYSDALE: Oui.

Le PRÉSIDENT: . . . président du Conseil des ports nationaux, mardi prochain. La réunion aura lieu à 9 heures et demie.

Vous avez entendu la motion, messieurs. Tous ceux qui l'appuient, veuillez lever la main. Tous l'appuient, je pense. Pas d'opposition? Nous sommes unanimes. La motion est adoptée.

Maintenant, messieurs. . . .

M. MONTEITH (*Verdun*): Monsieur le président, j'apprends par le journal ce matin qu'on a retiré les plaintes portées contre les péagers.

Le PRÉSIDENT: Non.

M. MONTEITH (*Verdun*): C'est écrit en toutes lettres dans le journal.

Le PRÉSIDENT: Lisez ceci et vous constaterez que certaines plaintes seulement ont été retirées. Lisez la première ligne.

M. DRYSDALE: De quel journal parlez-vous, et à quelle page se trouve l'article en question?

M. MONTEITH (*Verdun*): Des nouvelles plaintes, dites-vous?

Le PRÉSIDENT: Si vous lisez la première ligne, vous verrez quelles plaintes on retire. Ce sont les plaintes à l'égard desquelles le juge a rendu une ordonnance de non-lieu.

M. MONTEITH (*Verdun*): D'autres accusations n'ont pas été portées.

Le PRÉSIDENT: Si vous lisez plus loin, vous verrez que les plaintes supplémentaires ont été portées sous l'empire d'un autre article du Code criminel qui vise les fonctionnaires de l'État; il s'agit, je crois, de l'article 336.

M. MONTEITH (*Verdun*): D'accord.

Le PRÉSIDENT: Eh bien! messieurs, monsieur Fisher a proposé, appuyé par M. Chevrier, que le Comité s'ajourne.

La prochaine séance aura lieu mardi, à 9 heures et demie, pourvu que M. Beaudet et M. Archer soient là.

APPENDICE A

«STEINBERG'S LIMITED»

ACHATS DE BILLETS (PAR CHÈQUE) — 1955 À 1959

PONT JACQUES-CARTIER — CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Chèques			Billets	Valeur des billets						
Date		Numéro	Montant	$3.20	$3.00	$1.60	$1.20	$0.60	$0.90	$0.70
			$							
1955 Octobre à décembre		4546 à 4723	104.00 à 104.00	DÉTAILS NON IMMÉDIATEMENT DISPONIBLES						
			312.00							
1956 NÉANT										
1957	12 avril	2411	256.00	50			80			
	30 avril	3753	192.00	60						
	16 mai	3085	96.00					160		
	24 mai	3772	195.00	60	1					
	13 juin	2952	288.00	60				160		
	8 juillet	2514	192.00			120				
	30 juillet	2018	444.00			240		100		
	9 septembre	3095	384.00			240				
	12 septembre	3555	60.00					100		
	10 octobre	3687	444.00			240		100		
	11 novembre	4101	387.00		1	240				
	10 décembre	4167	60.00					100		
	20 décembre	2604	384.00			240				
			3,382.00	230	2	1,320	80	720		
1958	10 janvier	5847	60.00					100		
	27 janvier	3307	384.00			240				
	19 février	3195	60.00					100		
	10 mars	2033	384.00			240				
	20 mars	3266	60.00					100		
	2 avril	4566	384.00			240				
	22 avril	3780	444.00			240		100		
	15 mai	3226	444.00			240		100		
	16 juin	3506	444.00			240		100		
	9 juillet	3027	444.00					100	240	240
	6 août	3169	444.00					100	240	240
	25 août	2155	444.00					100	240	240
	17 septembre	4596	444.00					100	240	240
	6 octobre	3705	444.00					100	240	240
	20 octobre	2004	444.00					100	240	240
	13 novembre	4830	377.00						240	230
	3 décembre	3950	444.00					100	240	240
	22 décembre	2849	444.00					100	240	240
			6,593.00			1,440		1,400	2,160	2,150..
1959	20 janvier	3341	384.00						240	240
	10 février	2628	444.00					100	240	240
	27 février	4825	444.00					100	240	240
	18 mars	3611	384.00						240	240
	10 avril	Remboursement	179.10 (Cr.)		DÉTAILS NON DISPONIBLES					
	1er mai	Remboursement	93.00 (Cr.)							
			1,383.90					200	960	960

25 mai 1960

APPENDICE B

«STEINBERG'S LIMITED»

Péage versé pour le pont

Source de renseignements

Billets achetée: 1957, 1958, 1959.

D'après le relevé des billets remis par le service du transport.

Paiements en espèces: 1956, 1957, 1958, 1959, janvier à mars 1960.

D'après le relevé de la petite caisse fait par le service de la comptabilité.

1956

Semaine terminée		Aller et retour	Coût hebdomadaire		
			Billets	En espèces	Total
Janvier	1 au 31	Billets utilisés	Données non disponibles		
Février	1 au 4	4		10.40	10.40
	11	7		17.60	17.60
	18	7		18.20	18.20
	25	9		24.60	24.60
Mars	3	7		20.60	20.60
	10	5		14.80	14.80
	17	7		20.00	20.00
	24	11		31.00	31.00
	31	8		23.20	23.20
Avril	7	11		30.40	30.40
	14	12		36.60	36.60
	21	13		40.40	40.40
	28	18		55.20	55.20
Mai	5	17		51.40	51.40
	12	6		16.00	16.00
	19	10		31.40	31.40
	26	8		25.00	25.00
Juin	2	8		25.60	25.60
	9	7		22.40	22.40
	16	8		24.60	24.60
	23	10		26.60	26.60
	30	10		27.80	27.80
Juillet	7	9		24.60	24.60
	14	10		31.40	31.40
	21	10		31.40	31.40
	28	10		32.00	32.00
Août	4	10		31.40	31.40
	11	9		23.40	23.40
	18	7		18.80	18.80
	25	10		27.20	27.20
Septembre	1	13		35.60	35.60
	8	8		25.60	25.60
	15	10		30.70	30.70
	22	9		28.80	28.80
	29	9		27.80	27.80

1956 (fin)

Semaine terminée		Aller et retour	Coût hebdomadaire Billets	En espèces	Total
Octobre	6	9		26.40	26.40
	13	8		21.40	21.40
	20	10		27.20	27.20
	27	12		35.40	35.40
Novembre	3	8		24.40	24.40
	10	11		34.60	34.60
	17	10		31.40	31.40
	24	10		31.40	31.40
Décembre	1	11		34.60	34.60
	8	9		28.20	28.20
	15	15		45.60	45.60
	22	11		35.20	35.20
	29	9		26.40	26.40
	30 au 31	1		3.20	3.20
		461		1,367.90	1,367.90

1957

Janvier	1 au 7	5		14.20	14.20
	8 au 12	8		27.40	27.40
	19	8		28.00	28.00
	26	13		39.20	39.20
Février	2	9		29.40	29.40
	9	11		33.40	33.40
	16	13		41.00	41.00
	23	9		28.20	28.20
Mars	2	9		28.80	28.80
	9	8		25.70	25.70
	16	12		40.80	40.80
	23	12		39.60	39.60
	30	12		39.60	39.60
Avril	1	19		56.00	56.00
	13	15	28.00	15.40	43.40
	20	61	115.00	26.80	141.80
	27	54	68.00	41.30	109.30
Mai	4	46	68.40	41.60	110.00
	11	36	68.40	28.20	96.60
	18	44	63.70	36.80	100.50
	25	38	62.70	33.10	95.80
Juin	1	41	65.20	37.80	103.00
	8	38	69.20	39.40	108.60
	15	41	65.20	40.00	105.20
	22	69	108.40	34.00	142.40
	29	24	54.00	12.20	66.20
Juillet	6	30	60.00	29.60	89.60
	13	36	77.20	26.20	103.40
	20	33	65.60	29.00	94.60
	27	49	80.80	31.40	112.20

1957 (fin)

Semaine terminée		Aller et retour	Coût hebdomadaire Billets	En espèces	Total
Août	3	54	113.60	31.20	144.80
	10	34	80.00	28.20	108.20
	17	37	68.80	26.20	95.00
	24	55	92.80	52.20	145.00
	31	50	87.60	52.20	139.80
Septembre	7	36	68.40	31.20	99.60
	14	57	101.50	31.20	132.70
	21	51	134.40	31.20	165.60
	28	53	95.20	25.20	120.40
Octobre	5	35	72.00	35.60	107.60
	12	34	66.80	35.00	101.80
	19	46	91.60	33.60	124.80
	26	44	88.40	24.20	112.60
Novembre	2	41	98.10	21.80	119.90
	9	57	91.20	58.00	149.60
	16	47	74.00	69.00	143.00
	23	49	85.20	41.60	126.80
	30	52	92.00	57.40	149.40
Décembre	7	43	76.20	43.60	119.80
	14	52	90.00	55.60	145.60
	21	57	100.80	42.20	143.00
	28	40	74.40	42.20	116.60
	29 au 31	14	26.00	10.70	36.70
		1,841	$3,088.80	$1,853.40	$4,942.20

1958

Janvier	1 au 4	26	34.40	38.60	73.00
	11	41	78.00	37.00	115.00
	18	62	96.40	57.40	153.80
	25	45	82.40	49.90	132.30
Février	1	48	80.00	60.40	140.40
	8	47	74.40	62.75	137.15
	15	54	85.20	69.80	155.00
	22	48	68.40	70.00	138.40
Mars	1	49	80.80	69.30	150.10
	8	53	89.20	71.10	160.30
	15	54	108.50	64.40	172.90
	22	98	165.20	92.75	257.95
	29	67	119.20	81.80	201.00
Avril	5	75	115.20	82.70	197.90
	12	58	100.40	72.30	172.70
	19	98	172.80	70.45	243.25
	26	84	156.20	83.95	240.15
Mai	3	57	93.60	66.00	159.60
	10	60	104.00	62.80	166.80
	17	93	163.20	65.85	229.05
	24	72	135.20	64.80	200.00
	31	61	108.80	62.50	171.30

1958 (fin)

Semaine terminée		Aller et retour	Coût hebdomadaire Billets	En espèces	Total
Juin	7	71	118.30	80.50	198.80
	14	69	108.80	82.60	191.40
	21	63	103.60	82.50	186.10
	28	69	110.80	75.90	186.70
Juillet	5	55	101.60	61.50	163.10
	12	63	108.80	73.10	181.90
	19	73	118.80	71.60	190.40
	26	70	119.00	88.90	207.90
Août	2	70	126.00	67.00	193.00
	9	57	89.80	80.20	170.00
	16	61	115.60	66.00	181.60
	23	97	171.90	74.85	246.75
	30	80	146.30	69.90	216.20
Septembre	6	77	177.60	63.80	241.40
	13	99	202.80	58.40	261.20
	20	61	109.60	62.50	172.10
	27	89	161.10	77.30	238.40
Octobre	4	99	205.60	71.60	277.20
	11	87	154.20	84.00	238.20
	18	84	176.40	72.30	248.70
	25	70	134.20	74.30	208.50
Novembre	1	75	151.40	52.40	203.80
	8	74	147.00	73.10	220.10
	15	72	137.20	74.30	211.50
	22	91	191.90	64.90	256.80
	29	78	145.20	68.40	213.60
Décembre	6	75	157.60	67.00	224.60
	13	65	137.60	67.95	205.55
	20	71	129.80	68.40	198.20
	27	57	93.00	74.60	167.60
	28 au 31	26	59.20	17.80	77.60
		3,598	$6,522.20	$3,624.15	$10,146.35

1959

Janvier	1 au 3	14	$ 16.90	$ 29.20	$ 46.10
	10	89	162.20	56.20	218.40
	17	62	110.80	63.30	174.10
	24	78	146.80	99.70	246.50
	31	67	132.80	60.60	193.40
Février	7	61	127.40	59.60	187.00
	14	71	143.60	63.30	206.90
	21	67	141.60	53.90	195.50
	28	71	152.10	66.80	218.90
Mars	7	85	186.70	67.00	253.70
	14	61	121.80	72.95	194.75
	21	94	151.60	90.50	242.10
	28	78	133.20	98.60	231.80
	29 au 31	23	51.60	17.80	69.40
		921	$1,779.10	$899.45	$2,678.55

1959 (fin)

Semaine terminée	Aller et retour	Coût hebdomadaire		
		Billets	En espèces	Total
Avril 1 au 4	49		138.50	138.50
11	94		249.00	249.00
18	97		253.50	253.50
25	100		274.50	274.50
Mai 2	95		264.50	264.50
9	89		236.50	236.50
16	92		242.00	242.00
23	80		205.50	205.50
30	86		221.50	221.50
Juin 6	85		212.50	212.50
13	91		228.00	228.00
20	93		237.50	237.50
27	83		219.50	219.50
Juillet 4	80		208.25	208.25
11	83		223.50	223.50
18	98		246.00	246.00
25	102		274.50	274.50
Août 1	105		257.50	257.50
8	97		246.60	246.60
15	98		246.00	246.00
22	93		254.00	254.00
29	96		250.00	250.00
Septembre 5	111		286.00	286.00
12	95		243.50	243.50
19	106		273.00	273.00
26	99		265.50	265.50
Octobre 3	108		285.00	285.00
10	109		281.00	281.00
17	89		227.00	227.00
24	105		253.00	253.00
31	101		256.00	256.00
Novembre 7	105		261.50	261.50
14	103		250.00	250.00
21	97		241.80	241.80
28	94		231.50	231.50
Décembre 5	92		230.40	230.40
12	96		239.70	239.70
19	111		271.50	271.50
26	87		224.50	224.50
27 au 31	65		159.50	159.50
	4,680	$1,779.10	$10,569.20	$12,348.30

«STEINBERG'S LIMITED»

Péage versé pour le pont

1960

Semaine terminée	Aller et retour	Coût hebdomadaire En espèces
Janvier 1 au 2	8	18.50
Janvier 9	91	229.00
Janvier 16	107	245.00
Janvier 23	95	233.00
Janvier 30	95	222.00
Février 6	106	243.50
Février 13	94	223.50
Février 20	90	211.50
Février 27	93	221.00
Mars 5	113	259.50
Mars 12	114	261.50
Mars 19	111	157.50
Mars 26	109	263.00
Mars 27 au 31	81	218.00
	1,307	$3,107.00

APPENDICE C

«STEINBERG'S LIMITED»

Conducteurs en 1955

Conducteurs encore au service de la compagnie

G. Lavigne
P. Marcil
P. - E. Hébert
N. Marcogleise
G. Décarie
F. Corbeil
R. Huot
L. Ledoux
L. Larivée
C. Déry
G. Daignault
M. Beaudin
D. Karas
F. Martel
L. Vignola
R. Desjardins
F. Savoie
P. Théoret
E. Pelletier
G. Labine
J. - P. Fournier
E. Cassidy
A. Aubertin
G. Lapierre
G. Demers
G. Hotte
R. Lamontagne
L. Marchand
R. Lapointe
N. Brousseau
J. Raso
J. Bell
R. Tremblay
P. Langlais
R. Plamondon
J. - P. Péloquin
J. - L. Brosseau
G. Lecompte
A. Thibault
H. Denofsky
B. Bouvier
R. Chartrand
D. Dufresne
W. Graus
G. Mattioli
G. Lescarbeau
G. Ménard
R. St-Onge
L. Boucher
R. Cusson
P. Demers

Conducteurs qui ont quitté la compagnie

J. - P. Caya
M. Perreault
W. Trépanier
A. Fortin
C. Guay
J. - P. Gervais
J. - C. Brisebois
F. Binette
B. Bourget
G. Demers
J. - P. Boucher
G. Alexander

63 conducteurs

1956

Conducteurs supplémentaires encore au service de la compagnie

A. Massé
M. Dubé
L. Paquette
R. Marcotte
A. Longtin
F. Aumais
R. Warren
M. Fewer
M. Maisonneuve
P. Cervetti
G. Choinière
L. - C. Bolduc
G. Quintal
Y. Despins

Conducteurs supplémentaires et conducteurs qui ont quitté la compagnie

P. - E. Lanthier
R. Généreux
R. Morin
M. Piché

81 conducteurs

1957

Conducteurs supplémentaire encore au service de la compagnie

A. Rouffort
A. Hébert
H. Audette
V. Delorme
B. Blais
G. Cléroux
A. Déry
M. Lepage
J. Cournoyer
A. Breton
B. Tremblay
F. Lemieux
L. Peterkin
J. - M. Rainville
H. Luce
R. Bazinet
M. Frappier

Conducteurs supplémentaires et conducteurs qui ont quitté la compagnie

B. Girard
F. Beauchamp
J. Coupal
P. - E. Roireau
D. A. Sandford
M. Morin

1958

Conducteurs supplémentaire encore au service de la compagnie

R. Giroux
J. - A. Gagnon
M. Castonguay
S. Lavallée
A. Cartwright
J. - M. Guérard
A. Blais
A. Verner
G. Leblanc
N. Plourde
B. Fournier
A. Brosseau
G. Pageau

Conducteurs supplémentaires et conducteurs qui ont quitté la compagnie

M. Forest

1959

Conducteurs supplémentaires encore au service de la compagnie

R. Lacasse
E. Visocchi
J. C. Murray
P. - E. Rousse
M. Chandonnet
A. Rausis
G. Houde
R. McDonald
Y. Dontigny
G. Pépin
J. - G. Proulx

Conducteurs supplémentaires et conducteurs qui ont quitté la compagnie

R. Ouimet
J. - M. Gaudet

1960

Conducteurs supplémentaires encore au service de la compagnie

C. Leclerc
R. Archambault
J. Roy
J. - P. Dufresne
P. - E. Boisse

ANCIENNETÉ DES CONDUCTEURS DE LA COMPAGNIE

J. - P. Péloquin ..... 10 février 1945
B. Bouvier ..... 19 février 1946
D. Dufresne ..... 1er avril 1948
G. Ménard ..... 11 janvier 1949
J. - L. Brosseau ..... 12 mai 1949
P. Marcil ..... 23 juin 1949
G. Mattioli ..... 18 novembre 1949
R. St-Onge ..... 5 mai 1950
G. Hotte ..... 29 juin 1950
R. Cusson ..... 3 novembre 1950
P. Langlais ..... 27 décembre 1950
R. Lamontagne ..... 12 juin 1951
R. Chartrand ..... 7 janvier 1952
P. - E. Hébert ..... 11 avril 1952
P. Théoret ..... 3 juillet 1952
L. Marchand ..... 22 décembre 1952
R. Plamondon ..... 30 août 1945
A. Thibault ..... 29 juillet 1947
G. Lescarbeau ..... 19 avril 1948
L. Boucher ..... 13 janvier 1949
W. Graus ..... 14 juin 1949
G. Cléroux ..... 7 octobre 1949
L. Vignola ..... 20 mars 1950
R. Tremblay ..... 9 juin 1950
R. Desjardins ..... 11 septembre 1950
J. Guillemette ..... 27 novembre 1950
F. Martel ..... 24 avril 1951
L. Ledoux ..... 4 janvier 1952
L. Larivée ..... 2 avril 1952
C. Dery ..... 28 mai 1952
A. Brosseau ..... 4 février 1953
M. Beaudin ..... 4 février 1953

R. Lapointe ..... 8 juin 1953
F. Corbeil ..... 5 octobre 1953
J. Léonard ..... 7 octobre 1953
S. Lavigne ..... 4 février 1954
G. Labine ..... 10 mai 1954
G. Décarie ..... 2 juillet 1954
A. Aubertin ..... 15 juillet 1954
G. Lapierre ..... 10 novembre 1954
G. Choinière ..... 29 décembre 1954
R. Warren ..... 18 avril 1955
L. Bolduc ..... 15 juin 1955
F. Aumais ..... 27 juin 1955
M. Maisonneuve ..... 23 septembre 1955
A. Longtin ..... 3 novembre 1955
Déry, A. ..... 19 décembre 1955
A. Hébert ..... 1er mars 1956
J.-M. Rainville ..... 9 avril 1956
J. Cournoyer ..... 3 juin 1956
A. Breton ..... 23 juillet 1956
V. Delorme ..... 20 août 1956
B. Blais ..... 29 octobre 1956
B. Tremblay ..... 16 janvier 1957
R. Giroux ..... 15 avril 1957
J.-A. Gagnon ..... 7 mai 1957
A. Blais ..... 17 juin 1957
M. Castonguay ..... 5 juillet 1957
S. Lavallée ..... 10 septembre 1957
A. Cartwright ..... 15 octobre 1957
R. Lacasse ..... 24 octobre 1957
Y. Dontigny ..... 30 janvier 1958
E. Visocchi ..... 21 avril 1958
G. Houde ..... 28 avril 1958
P.-E. Rousse ..... 6 mai 1958
C. Leclerc ..... 2 juin 1958
P.-E. Boisse ..... 25 janvier 1958
J.-P. Dufresne ..... 21 juin 1958
D. Karas ..... 29 juin 1953
G. Lavigne ..... 5 octobre 1953
R. Bouthillette ..... 2 novembre 1953
E. Gibbs ..... 29 mars 1954
J.-P. Fournier ..... 25 juin 1954
E. Cassidy ..... 9 juillet 1954
R. Huot ..... 9 août 1954
A. Massé ..... 3 décembre 1954
M. Dubé ..... 28 mars 1955
G. Quintal ..... 15 juin 1955
L. Paquette ..... 21 juin 1955
R. Marcotte ..... 4 août 1955
Y. Despins ..... 7 octobre 1955
Cervetti, P. ..... 8 novembre 1955
L. Peterkin ..... 22 décembre 1955
M. Lepage ..... 5 mars 1956
A. Rouffort ..... 8 mai 1956
H. Luce ..... 14 juin 1956
R. Bazinet ..... 9 août 1956
F. Lemieux ..... 4 octobre 1956
H. Audette ..... 5 décembre 1956
M. Frappier ..... 21 janvier 1957
J.-M. Guérard ..... 22 avril 1957
G. Pépin ..... 23 mai 1957
B. Fournier ..... 20 juin 1957
A. Verner ..... 1er août 1957
G. Leblanc ..... 26 septembre 1957
G.-A. Pageau ..... 24 octobre 1957
M. Chandonnet ..... 23 janvier 1958
A. Rausis ..... 3 mars 1958
J. C. Murray ..... 25 avril 1958
J.-G. Proulx ..... 29 avril 1958
R. McDonald ..... 16 mai 1958
J. Roy ..... 17 juin 1958
R. Archambeault ..... 7 juillet 1958

APPENDICE D

«STEINBERG'S LIMITED»

VÉHICULES

1955 - 1956

	Petits camions	Camions de 3 tonnes	Tracteurs	Remorques	Camions de livraison	Total
1955	15	28	23	40	25	131
1956	17	28	29	46	31	151
1957	17	27	40	64	31	179
1958	21	26	40	67	31	185
1959	22	26	44	67	31	190
1960	24	26	48	77	31	206

APPENDICE E

MIRON & FRÈRES LIMITÉE

LISTE DES CHÈQUES À L'ORDRE DU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX POUR LE PONT JACQUES-CARTIER

4- 7-55	6639	$ 375.00
13- 7-55	6866	375.00
15- 7-55	6911	412.50
20- 7-55	7029	375.00
25- 7-55	7079	505.00
27- 7-55	7114	375.00
4- 8-55	7204	650.00
4- 8-55	7205	375.00
19- 8-55	7552	750.00
25- 8-55	7631	770.00
29- 8-55	7659	75.00
6- 9-55	7706	750.00
14- 9 55	7806	950.00
20- 9-55	7914	930.00
23- 9-55	8051	750.00
27- 9-55	8110	920.00
6-10-55	8245	9.25
3-11-55	8608	125.00
18-11-55	8878	750.00
21-11-55	8881	240.00
5-12-55	8998	71.05
20-12-55	9323	905.00
28-12-55	9385	620.00
Total (1955)		$12,057.80
4- 1-56	9411	$ 645.00
11- 1-56	9522	197.00
13- 1-56	9532	375.00
17- 1-56	9617	40.75
3- 2-56	9829	16.50
23- 2-56	152	46.50
2- 3-56	203	17.25
23- 3-56	545	55.25
23- 4-56	950	49.00
2- 5-56	1042	53.75
4- 5-56	1085	34.50
14- 5-56	1222	50.00
22- 5-56	1298	70.75
5- 6-56	1517	76.75
11- 6-56	1628	750.00
26- 6-56	1900	49.25
10- 7-56	2035	42.25
20- 7-56	2236	49.00
25- 7-56	2293	59.25
3- 8-56	2419	31.00
17- 8-56	2539	81.80
30- 8-56	2829	91.00
6- 9-56	2888	375.00
11- 9-56	2911	750.00

LISTE DES CHÈQUES À L'ORDRE DU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX POUR LE PONT JACQUES-CARTIER *(suite)*

18- 9-56	3026	53.25
1-11-56	3282	59.75
9-10-56	3349	15.45
11-10-56	3399	750.00
23-10-56	3627	750.00
23-10-56	3628	750.00
6-11-56	3765	1,500.00
6-11-56	3767	280.00
8-11-56	3800	42.25
19-11-56	4037	1,500.00
20-11-56	4050	97.50
5-12-56	4199	60.00
6-12-56	4227	1,500.00
27-12-56	4591	57.25
Total (1956)		$11,422.50
8- 1-57	4675	$ 45.25
4- 2-57	5072	47.00
5- 3 57	5448	750.00
6- 3 57	5489	10.00
29- 4-57	6267	750.00
2- 5-57	6318	73.50
22- 5-57	6613	79.25
4- 6-57	6748	751.00
5- 6-57	6769	83.75
13- 6-57	6817	750.00
18- 6-57	6884	80.50
25- 6-57	7010	750.00
25- 6-57	7011	750.00
5- 7-57	7602	750.00
8- 7-57	7208	750.00
9- 7-57	7215	25.65
11- 7-57	7256	750.00
16- 7-57	7297	750.00
18- 7-57	7352	750.00
22- 7-57	7389	750.00
22- 7-57	7396	103.00
26- 7-57	7501	750.00
31- 7-57	7589	750.00
7- 8-57	7628	25.00
12- 8-57	7694	750.00
15- 8-57	7806	750.00
21- 8-57	7945	750.00
26- 8-57	7989	69.75
28- 8-57	8011	750.00
4- 9-57	8033	43.75
6- 9-57	8049	800.00
12- 9-57	8103	750.00
19- 9-57	8173	750.00
20- 9-57	8189	79.00
26- 9-57	8349	750.00
2-10-57	8487	750.00

LISTE DES CHÈQUES À L'ORDRE DU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX POUR LE PONT JACQUES-CARTIER *(suite)*

8-10-57	8512	750.00
15-10-57	8559	750.00
21-10-57	8588	62.00
22-10-57	8592	750.00
31-10-57	8913	750.00
5-11-57	8928	12.00
6-11-57	8950	800.00
18-11-57	9186	750.00
25-11-57	9338	750.00
6-12-57	9451	750.00
19-12-57	9715	58.00
	MIRON QUARRY LTD.	
15- 5-57	893	750.00
17- 6-57	949	750.00
6- 7-57	1088	1,500.00
26- 7-57	1078	1,500.00
19- 7-57	1054	1,500.00
9- 7-57	1004	1,500.00
3- 7-57	1000	1,500.00
23- 8-57	1156	1,500.00
13- 8-57	1119	1,500.00
20- 9-57	1196	1,500.00
3- 9-57	1166	1,500.00
11- 9-57	1185	1,500.00
Total (1957)		$40,748.90
3- 2-58	177	$ 750.00
10- 3-58	655	45.00
26- 3-58	914	750.00
2- 4-58	990	750.00
3- 4-58	995	20.00
5- 5-58	1374	40.75
20- 5-58	1607	124.25
21- 5-58	1635	753.00
4- 6 58	1792	33.25
4- 6-58	1794	750.00
16- 6-58	1926	750.00
3- 7-58	2210	13.15
4- 7-58	2217	750.00
18- 7-58	2344	750.00
23- 7-58	2384	750.00
5- 8-58	2632	94.25
7- 8-58	2664	750.00
9- 8-58	3101	63.75
18- 8-58	2776	112.50
18- 8-58	2769	750.00
26- 8-58	2915	750.00
3- 9-58	3062	750.00
11- 9-58	3146	750.00
17- 9-58	3213	750.00
18- 9-58	3217	73.25

LISTE DES CHÈQUES À L'ORDRE DU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX POUR LE PONT JACQUES-CARTIER *(suite)*

30- 9-58	3456	750.00
2-10-58	3498	5.00
7-10-58	3515	750.00
17-10-58	3631	750.00
17-10-58	3632	46.75
30-10-58	3911	750.00
11-11-58	3946	750.00
17-11-58	4077	750.00
25-11-58	4201	750.00
4-12-58	4389	31.75
11-12-58	4497	750.00
	MIRON QUARRY LTD.	
12- 5-58	1888	1,500.00
5- 9-58	2220	870.00
17-10-58	2314	600.00
Total (1958)		$20,986.65
5- 1-59	4782	37.00
14- 1-59	4906	750.00
27- 2-59	5497	750.00
1- 4-59	5911	750.00
10- 4-59	6002	20.00
14- 5-59	6485	61.50
18- 5-59	6515	750.00
19- 5-59	6527	80.00
25- 5-59	6565	750.00
5- 6-59	6811	750.00
9- 6-59	6848	120.00
22- 6-59	6996	750.00
23- 6-59	7082	265.00
2- 7-59	7263	750.00
15- 7-59	7404	750.00
27- 7-59	7605	750.00
5- 8-59	7791	135.00
10- 8-59	7840	750.00
20- 8-59	8039	750.00
31- 8-59	8266	750.00
4- 9-59	8301	75.00
13-10-59	8846	40.00
15-10-59	8890	150.00
20-10-59	8949	750.00
11-11-59	9343	105.00
1-12-59	9749	750.00
7-12-59	9799	60.00
28-12-59	214	750.00
	MIRON QUARRY LTD.	
2- 2-59	2602	750.00
2- 4-59	2754	500.00
15- 5-59	2858	750.00

LISTE DES CHÈQUES À L'ORDRE DU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX POUR LE PONT JACQUES-CARTIER—*(fin)*

10- 7-59	2981	750.00
31- 8-59	3103	900.00
20-10-59	3201	500.00
18-11-59	3267	750.00
Total (1959		$18,048.50

MIRON & FRÈRES, LIMITÉE

8- 1-60	290	20.00
9- 3-60	1207	750.00
5- 4-60	1648	750.00
8- 4-60	1691	80.00
23- 5-60	2420	750.00

MIRON QUARRY LTD.

5- 4-60	3580	750.00
Total (1960)		$ 3,100.00
Total		$106,364.35

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Vice-président: M. W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAL ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 21

Perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal (Québec)

CANADA
JUIL 21 1960
BIBLIOTHÈQUE DU

SÉANCE DU JEUDI 2 JUIN 1960

TÉMOINS:

MM. Maurice Archer, président du Conseil des ports nationaux, et G. Beaudet, gérant du port de Montréal

---

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960
23192-8—1

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Vice-président: M. W. Marvin Howe,

et MM.

Allmark,
Asselin,
Badanai,
Baldwin,
Bell (*Saint-Jean-Albert*),
Bourbonnais,
Bourget,
Bourque,
Brasard (*Chicoutimi*),
Brassard (*Lapointe*),
Browne (*Vancouver-Kingsway*),
Bruchési,
Cadieu,
Campbell (*Stormont*),
Campeau,
Chevrier,
Chown,
Creaghan,
Crouse,
Denis,
Deschatelets,
Drysdale,
Dumas,
Fisher,
Garland,
Grills,
Horner (*Acadia*),
Horner (*Jasper-Edson*),
Johnson,
Keays,
Kennedy,
Lessard,
MacInnis,
MacLean (*Winnipeg Nord-Centre*),
Martin (*Essex-Est*),
Martini,
Michaud,
McBain,
McDonald (*Hamilton-Sud*),
McGregor,
McPhillips,
Monteith (*Verdun*),
Pascoe,
Payne,
Peters,
Phillips,
Pigeon,
Prat,
Rapp,
Rogers,
Rynard,
Smith (*Calgary-Sud*),
Smith (*Lincoln*),
Smith (*Simcoe-Nord*),
Thompson,
Tucker,
Valade,
Wratten—60.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 2 juin 1960
(34)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 9 heures et demie du matin.

Présents: MM. Allmark, Asselin, Baldwin, Bourbonnais, Bourget, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Chevrier, Chown, Denis, Deschatelets, Drysdale, Horner (*Acadia*), Martini, McBain, McGregor, McPhillips, Payne, Peters, Phillips, Pigeon, Rogers, Smith (*Calgary-Sud*), Thompson, Tucker et Wratten —(25).

Aussi présents: L'honorable George Hees, ministre des Transports; du *Conseil des ports nationaux:* M. Maurice Archer, président, et M. G. Beaudet, directeur du port de Montréal; M. Walter Smith, d'Ottawa, représentant exécutif des chemins de fer Nationaux, et M. P.-M. Ollivier, légiste de la Chambre des communes.

Vu le décès regrettable du président, M. Gordon K. Fraser, et l'absence inévitable du vice-président, M. W. M. Howe, secrétaire du Comité, demande que l'on propose des candidats au poste de président suppléant, pour la séance ou les séances du jour. M. Chown propose, avec l'appui de M. Payne, que M. McBain soit élu président pour la séance ou les séances d'aujourd'hui. M. McBain étant le seul candidat, le secrétaire le déclare élu. M. McBain prend alors le fauteuil présidentiel.

Le président suppléant remercie le Comité de l'honneur qu'il lui a conféré et il lit au Comité un message que lui a adressé le vice-président, déplorant le décès de M. Fraser. Les honorables MM. Hees et Chevrier expriment également leurs regrets. Les membres du Comité se lèvent ensuite et observent une minute de silence en mémoire de feu leur président.

Le Comité étudie le programme des réunions futures, en regard des séances de la Chambre des Communes, qui commence à siéger le matin la semaine prochaine.

Après discussion, il est proposé par M. Smith (*Calgary-Sud*), appuyé par M. Payne:

Que le président suppléant soit prié de remanier le comité de direction, et que ce dernier choisisse les témoins qui seront invités à comparaître devant le Comité; que les membres du Comité soumettent le nom des autres témoins qu'ils désirent faire comparaître, et que le comité de direction étudie ces recommandations et en fasse rapport au Comité principal. Ladite motion est adoptée à l'unanimité.

Le Comité décide qu'il continuera à se réunir le mardi et le jeudi à 9 heures et demie du matin.

MM. Archer et Beaudet témoignent sous serment. Ils produisent réponses écrites à des questions qui ont été posées lors de la dernière séance, le jeudi 26 mai, dont copies ont été distribuées aux membres présents, comme il est indiqué ci-dessous.

Le Comité décide que ces réponses soient imprimées en appendices aux délibérations d'aujourd'hui.

(Le détail desdits appendices apparaît ci-après)

Graphique des recettes provenant des péages perçus au cours des années 1936-1959 aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, à Montréal. Graphique indiquant le degré de changement en pourcentage.	*Appendice "A"*
Graphique des péages perçus au pont Jacques-Cartier au cours des années 1951-1959, comparable à un graphique semblable des péages perçus au pont Victoria et paraissant à l'appendice "A" du compte rendu des délibérations du Comité, le 12 mai 1960 (fascicule 16).	*Appendice "B"*
Graphique des péages provenant des ponts Victoria et Jacques-Cartier au cours des années 1945 à 1959.	*Appendice "C"*
Graphique des péages provenant des ponts Victoria et Jacques-Cartier, mensuellement, durant les années 1945 à 1959.	*Appendice "D"*
Vente des billets "en bloc" au pont Jacques-Cartier, du 1er septembre 1957 au 31 décembre 1959.	*Appendice "E"*

MM. Archer et Beaudet répondent aux questions qui leur sont posées à la suite du dépôt de ces documents.

M. Beaudet parle ensuite de l'enquête qu'il a conduite concernant la vente "en bloc" de billets à la Compagnie Bélanger Transport Ltée. M. Archer répond à une question que lui a posée M. Fisher au cours de la séance du 26 mai relativement aux démarches du Conseil des ports nationaux auprès de la Gendarmerie royale du Canada.

Une interprète du français à l'anglais et un sténographe de langue française interprète et consigne, respectivement les questions et les réponses faites en français. L'interprète Mlle Paulette Cyr est toujours sous serment.

A midi et 25 minutes, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 2 juin 1960
9 heures et demie
du matin.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Messieurs, nous avons le quorum. Vu le décès regrettable du président du Comité et l'absence inévitable du vice-président, je demanderais que l'on propose des candidats au poste de président suppléant de la séance ou des séances d'aujourd'hui.

M. CHOWN: Monsieur le secrétaire, je propose M. McBain.

M. PAYNE: J'appuie cette proposition.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Y a-t-il d'autres candidatures? Aucune? Par conséquent, je déclare M. McBain élu. Monsieur McBain, voulez-vous, s'il vous plaît, occuper le fauteuil présidentiel?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, vu que notre vice-président, M. Howe, sera absent jusqu'à mercredi prochain, le 8 juin, je vous remercie de l'honneur que vous m'avez conféré en me nommant président suppléant aujourd'hui.

Le secrétaire m'a remis un message que nous a adressé M. Howe et qui se lit comme il suit:

> Je suis certain que tous les membres du Comité ont été attristés d'apprendre la mort soudaine de leur président, tout comme je l'ai été moi-même; non seulement les députés et les sénateurs, mais tous ceux qui ont connu M. Fraser, et surtout les électeurs de sa circonscription, partagent la douleur qu'éprouvent Mme Fraser et sa famille.
>
> Je n'ai pas besoin de parler de la vie de M. Fraser ni de ses nombreuses années de service à la Chambre des communes, car je suis sûr que tous les membres du Comité savent quels services désintéressés il a rendus à la population du Canada en général, ainsi qu'à celle de sa ville et de sa circonscription.
>
> Un président de comité ne savait traiter de façon plus courtoise les membres du comité ainsi que les témoins.

C'est exactement ce que je pense. Je crois que M. Hees a quelques remarques à faire.

L'hon. GEORGE H. HEES (*Ministre des Transport*): Je vous remercie; monsieur le président. Je désire dire jusqu'à quel point j'estimais M. Fraser; M. Howe a bien exprimé les sentiments que nous éprouvons tous à son égard.

Gordon Fraser a loyalement rempli son poste de président de ce Comité, tout comme il s'est sérieusement occupé de ses travaux parlementaires et des intérêts de ses électeurs. Maintes fois, j'ai eu l'occasion de lui parler du travail qu'effectuent les comités, et particulièrement celui-ci. Je sais avec quelle conscience il accomplissait sa tâche; il désirait que tout soit fait correctement, que tous les membres du Comité puissent poser les questions et obtenir les renseignements qu'ils désiraient, et que son comité fournisse toute information possible.

Par conséquent, nous partageons tous les sentiments qu'a si bien exprimés M. Howe, et nous déplorons sincèrement, avec nos collègues de la Chambre des communes, le décès de notre président, M. Gordon Fraser.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, puis-je ajouter quelques mots à ce que l'on vient de dire, ainsi qu'au témoignage qu'a rendu M. Howe à l'égard de feu notre président.

Bien qu'on lui ait déjà rendu hommage à la Chambre des communes, je crois qu'il convient d'en faire autant devant le Comité. C'est probablement la première fois qu'un président de comité meure durant l'exercice de ses fonctions. Je puis peut-être me tromper, mais je ne me rappelle pas que pareil événement soit déjà survenu.

Monsieur le président, tous ceux parmi nous qui font partie de l'opposition ont certainement apprécié la façon juste et équitable dont notre ancien président s'acquittait de ses fonctions, quelque difficiles qu'elles aient été parfois. Souvent, il partageait notre avis; parfois, il ne s'entendait pas avec ses propres partisans. Cependant, il désirait toujours être juste à l'égard de tous les membres du Comité.

Le Comité me pardonnera de rappeler un incident qui s'est produit il y a maintes années. Le Comité étudiait les crédits du ministère des Transports, et Gordon Fraser désirait que les lampadaires en bordure du "Driveway", lesquels relevaient de ce ministère et ne reposaient nullement à angle droit, soient redressés. Il était certain qu'ils obliquaient fortement. Il ne cessait d'en parler et, comme les ministres sont portés à le faire, je m'en débarrassais en quelque sorte. Finalement, je suis allé voir ces lampadaires et j'ai demandé à un fonctionnaire d'en faire autant. Nous sommes tôt convenus qu'il fallait faire quelque chose à ce sujet, et les lampadaires ont été redressés sans qu'il en coûte trop au ministère. Conséquemment, Gordon Fraser a obtenu une excellente publicité dans les journaux d'Ottawa.

Voilà qui prouve que lorsqu'un député est calme, persistant et courtois, comme il l'a toujours été, il peut souvent obtenir ce qu'il désire. Je voulais simplement rappeler cet incident qui s'est passé il y a maintes années.

Je suis certain que tous mes collègues partagent les sincères sentiments de condoléance que je ressens à l'occasion de la mort de M. Fraser, et je vous souhaite, monsieur le président, plein succès dans l'accomplissement des fonctions que vous venez d'assumer.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je vous remercie, monsieur Chevrier. Je prierais les membres du Comité de se lever et d'observer un moment de silence en mémoire de notre ancien président.

Le Comité rend hommage à feu M. Fraser.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je vous remercie, messieurs. Avant que nous commencions le travail de cette séance, je désire vous rappeler que, à compter de lundi prochain, la Chambre, comme vous le savez, siégera à 11 heures du matin. Le Comité désire-t-il modifier l'heure de nos réunions, lesquelles commencent à 9 heures et demie du matin? Vous savez que parfois nous avons siégé jusqu'à midi et demi et, lorsque c'était nécessaire, l'après-midi également.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, avant que le Comité se prononce sur ce sujet, pourriez-vous nous indiquer les travaux qu'il nous reste à accomplir ainsi que le programme de ces travaux?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, deux bills seront soumis à notre comité: le bill S-31, intitulé: "Loi constituant en corporation *Northern Pipeline Company*", lequel a déjà été envoyé à notre comité, et un autre qui nous sera bientôt soumis, intitulé: "Loi concernant la *Wabash Lake Railway Company Limited and Arnaud Railway Company*. Je crois que ce dernier bill a été adopté par le Sénat, mais n'a pas encore été transmis à la Chambre.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, avez-vous l'intention de soumettre ces deux bills au Comité, mardi?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le secrétaire m'informe qu'il sera impossible de présenter ces deux bills mardi; il sera peut-être possible d'en étudier un jeudi.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Outre les bills privés qui nous seront soumis, entendrons-nous d'autres témoins relativement à l'enquête que nous conduisons au sujet de ces deux ponts?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il appartient au Comité de décider s'il désire entendre d'autres témoins. Aucun autre n'a été convoqué. Nous en avons ici ce matin.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): En réalité, monsieur le président, je suis un peu dérouté, car nous avons demandé qu'on en convoque une certain nombre, et je me demande s'il y en a d'autres à faire comparaître.

M. CHEVRIER: Sur ce point, monsieur le président, je désire signaler que nous avons à peine entendu la moitié des vingt ou vingt-cinq témoins que nous avions projeté de faire comparaître. Je ne saurais dire si le Comité a l'intention de convoquer les autres, mais je crois que nous devrions en interroger certains autres.

M. DRYSDALE: Lesquels proposez-vous, monsieur Chevrier?

M. CHEVRIER: Je soumettrai les noms en temps opportun.

M. DRYSDALE: Je crois que les membres du Comité devraient décider maintenant quels témoins ils désirent entendre.

M. CHEVRIER: Des membres qui ne sont pas actuellement ici ont proposé de faire comparaître certains témoins.

M. DRYSDALE: Alors, ce sujet pourrait être soumis au comité de direction.

M. CHEVRIER: Nous avons la liste de ces témoins. Il s'agit de la consulter pour savoir le nom de ceux qui ont été convoqués et ceux que nous n'avons pas encore entendus.

Il avait été décidé, il y a plusieurs semaines, de convoquer trois membres de la Commission de conciliation; j'ignore ce qui s'est passé à une réunion ultérieure du comité de direction, mais je sais que ces témoins n'ont pas été convoqués.

M. DRYSDALE: La seule raison pour laquelle j'ai proposé que l'on nomme actuellement les témoins que l'on désire entendre, c'est parce que l'on a suggéré de faire comparaître M. Campney et M. Howe. Cependant, je crois que ceux qui désiraient faire venir ces deux témoins ont abandonné ce projet.

M. CHEVRIER: On a proposé de ne pas les entendre, et cette proposition a été acceptée à l'unanimité. Elle visait M. Howe, M. Michaud et M. Campney, je crois, bien que je ne sois pas certain si l'on désirait entendre ce dernier. Cependant, il a été décidé de ne pas entendre les deux ministres, sinon ces trois témoins.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le secrétaire m'informe que l'on a rayé les noms de MM. Howe et Michaud. Si je me rappelle bien, le nom de M. Campney n'était pas inclus dans cette motion.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ce sont les remarques de M. Chevrier qui m'ont incité à m'enquérir de la façon dont nous procéderions. Si le comité de direction pouvait nous soumettre son dernier rapport indiquant les noms de tous les témoins que nous désirons faire comparaître, alors je proposerais que le Comité soumette au comité de direction la liste des autres que nous désirons convoquer. Ainsi il nous serait possible de savoir à peu près quand nous terminerons nos séances.

M. CHEVRIER: Malheureusement, le président du comité de direction n'est pas ici. Je crois qu'il faudrait reconstituer ce comité et lui déférer ces questions.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Mais apparemment il existe encore une recommandation qu'a soumise le comité de direction lors de sa dernière réunion et sur laquelle nous ne nous sommes pas encore prononcés.

M. CHEVRIER: Je n'ai pas assisté à cette réunion, et je ne sais pas ce qui s'y est passé.

M. PAYNE: Monsieur le président, au cas où il y aurait réunion d'un nouveau comité de direction, je désirerais exprimer une ou deux idées que j'ai entretenues pendant quelque temps, car j'ai assisté à un grand nombre de séances de ce Comité.

Je crois que nous devrions décider quels témoins nous désirons convoquer à l'avenir, parce que nous en avons fait venir ici qui ont perdu leur temps, nous avons gaspillé le temps des membres du Comité et nous avons accompli très peu de choses.

Le comité de direction doit se rendre compte que nous avons empêché un grand nombre de fonctionnaires,—tels les dirigeants du Conseil des ports nationaux,—de s'acquitter de leurs autres tâches importantes durant les longues heures qu'il ont passées ici.

Si le comité de direction désire convoquer d'autres témoins, il devrait s'assurer qu'ils seront de quelque utilité, qu'il est nécessaire de les faire comparaître, et il devra éviter le laisser-aller qui a régné trop souvent au Comité au cours de la présente session du Parlement. Nous avons gaspillé beaucoup de temps.

Une VOIX: Très bien!

M. DRYSDALE: Je suis membre du comité de direction, et je désirerais signaler à mon ami, M. Payne, que les membres du Comité ont proposé quels témoins ils désiraient entendre; si l'on s'en tient à cette méthode, un membre du Comité peut faire comparaître n'importe quel témoin, s'il croit qu'il pourra nous fournir quelque renseignement utile.

Ainsi, le comité de direction ne peut voir ces gens à l'avance, ni savoir s'ils ont quelque chose d'important à déclarer. Le Comité de direction assume qu'il appartient aux membres du comité général de s'enquérir si les témoins qu'ils désirent faire comparaître ont quelque renseignement utile à nous communiquer. Je ne crois pas que le comité de direction se soit occupé de la convocation des témoins. Avec M. Payne, je conviens que nous aurions pu procéder un peu plus rapidement en agençant mieux notre travail; cependant, le millier de pages de témoignages que nous avons actuellement est attribuable au système actuel qui permet à chaque membre d'être son propre conseiller et de convoquer tout témoin s'il croit qu'il pourra nous être utile. J'approuve certaines remarques de mon ami, M. Payne, mais je désire signaler que le comité de direction se trouve également dans une position difficile à ce sujet.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je devrais peut-être proposer que le président suppléant remanie le comité de direction, que les membres du comité général soumettent le nom des témoins qu'ils désirent convoquer, et que le président nous fasse rapport lors de la prochaine réunion.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Quelqu'un désire-til appuyer la motion de M. Smith?

M. PAYNE: Je l'appuie et, en ce faisant, je désire signaler la différence d'opinion que M. Drysdale croit qu'il existe entre nous. Je suis certain qu'aucun membre du Comité ne désire empêcher la comparution de quelque témoin qui peut nous communiquer des renseignements importants. M. Drysdale et moi différons d'avis simplement en ce qui concerne l'expression qu'il a employée. Il a dit que les membres du Comité convoquent des témoins dont ils espèrent pouvoir obtenir des renseignements qui nous intéresseront. Un trop grand nombre de membres du Comité ont trop "espéré" des témoins qu'ils ont convoqués.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Êtes-vous prêts pour le vote, messieurs?

M. DRYSDALE: Avant que nous votions, les membres du comité qui désirent convoquer des témoins pourraient-ils en soumettre les noms afin que le comité de direction en prenne connaissance? Je ne désire pas en faire comparaître d'autres, mais ces renseignements pourraient nous aider à établir notre programme.

M. CHEVRIER: Je ne voudrais pas que cette déclaration de M. Drysdale nous empêche de convoquer les témoins que nous jugerons utiles ultérieurement. Il me faudra approuver ou désapprouver. Si ce Comité désire poursuivre son enquête, il nous faudra probablement convoquer des témoins dont les noms ne figurent pas sur la liste de ceux que nous désirons faire comparaître. En ce moment, je ne désire pas aller plus loin.

M. DRYSDALE: Je n'ai pas l'intention de gêner M. Chevrier, et je crois qu'il serait assez difficile de le faire. Cependant, je crois que le travail du Comité progresserait, si l'on nous fournissait les noms de ces témoins dès maintenant.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je demanderai au secrétaire de lire la motion.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Il est proposé par M. Smith (*Calgary-Sud*), appuyé par M. Payne,

Que le président suppléant reconstitue le comité de direction et qu'il décide quels autres témoins il convoquera devant le Comité général.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): A cette motion, j'ajouterai simplement que j'ai demandé aux membres du Comité de soumettre leurs recommandations au comité de direction, lequel, ensuite, nous en fera rapport. Ce sont les membres du Comité qui doivent en prendre l'initiative; c'est le seul changement que je propose dans la rédaction de cette motion.

M. CHEVRIER: Nous pourrions discuter toute la matinée les suggestions à soumettre au comité de direction. Cette attribution n'appartient-elle pas au comité de direction qui, ensuite, nous en fera rapport?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur Chevrier, je ne désire pas me chicaner avec vous sur un point aussi peu important. Quelqu'un doit faire des suggestions, et je crois qu'il appartient aux membres du comité de les soumettre.

M. CHEVRIER: Vous avez proposé cette motion; nous l'agréons tous, et je ne voudrais pas que vous la changiez.

Le PRÉDENT SUPPLÉANT: Tous les membres du Comité approuvent-ils cette motion?

Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je proposerais que les noms des personnes dont nous avons la liste soient de nouveau soumis au comité de direction, qui nous fera rapport sur ce sujet. Le Comité est-il d'accord?

M. BALDWIN: Serait-il possible d'avoir une entrevue préalable avec ces témoins afin d'éviter les difficultés qui sont survenues au cours d'une séance antérieure? Nous ne désirons pas suggérer aux témoins ce qu'ils doivent dire, mais il semble raisonnable de s'assurer à l'avance s'ils ont quelques renseignements utiles à nous communiquer. Le comité de direction pourrait étudier ce point.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): En outre, je proposerais que le comité de direction examine attentivement ces témoins afin de savoir s'ils ont quelques renseignements utiles à communiquer au Comité général.

M. BALDWIN: J'ai dit la même chose de façon polie!

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avant que ce point ne fût soulevé, j'ai essayé de savoir des membres du Comité les heures durant lesquelles ils désirent siéger. Désirez-vous que nous siégions de 9 heures à 11 heures du matin, ou de 9 heures et demie à 11 heures?

M. CHOWN: Il nous faudra alors réduire le quorum, car je ne crois pas que nous ayons un seul membre ici à 9 heures, et il sera même difficile d'obtenir le quorum à 9 heures et demie.

M. CHEVRIER: Je n'ai pas compris ce que vous avez dit, monsieur Chown.

M. CHOWN: J'ai dit que nous éprouverions probablement quelque difficulté à obtenir le quorum à 9 heures, car il est déjà assez difficile de l'avoir à 9 heures et demie.

M. CHEVRIER: Je suis parfaitement d'accord avec vous.

M. CHOWN: Je crois que les heures ne devraient pas changer: de 9 heures et demie à 11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le Comité est-il convenu que nous devrions nous réunir à 9 heures et demie du matin?

D'accord.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous vous rappellerez que lors de la dernière séance il est survenu quelque confusion concernant le nom d'une compagnie de camionnage. Avant d'aborder un autre sujet, je demanderais au secrétaire de notre Comité de nous expliquer comment cela s'est produit.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Je crois que je pourrais expliquer ce point aussi brièvement que possible en me reportant aux notes que j'ai prises à ce moment.

M. DRYSDALE: Je crois qu'à ce moment le secrétaire a consigné au compte rendu les explications à ce sujet.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Ce fascicule n'a pas encore été imprimé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avant que le secrétaire explique cet incident, il pourrait peut-être nous dire pourquoi ce fascicule n'a pas encore été imprimé.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Monsieur le président, les membres du Comité se rappelleront que lors de la dernière séance, il y a une semaine, trois représentants d'entreprises de camionnage ont comparu. Au premier témoin, M. James Doyle, de Steinberg's Limited, on a demandé certains renseignements qu'il ne possédait pas alors, et il a dit qu'il les obtiendrait. Le Comité est convenu que ces données seraient transmises au secrétaire du Comité, dès qu'elles seraient établies et qu'elles seraient incluses comme appendices au compte rendu de cette séance.

Le président a signalé que l'impression de ce fascicule en serait retardée, et le Comité est convenu, sans motion, qu'il en serait ainsi.

A trois reprises distinctes, j'ai communiqué avec M. Doyle afin de savoir quand il serait possible d'obtenir ces renseignements. Lundi, il m'a dit qu'il les adresserait par la poste le lendemain et que je les recevrais le mercredi. Je n'ai par reçu ces documents mercredi. Je lui ai alors téléphoné afin de lui demander des explications. Il m'a dit qu'ils m'avaient été adressés vers la fin de l'après-midi par livraison spéciale, à l'adresse que je lui avais indiquée.

J'ai été en rapports avec le bureau de poste de la Chambre des communes, et aussi avec le bureau de poste principal d'Ottawa, et on cherche à retracer le colis. Tout le reste est prêt à être envoyé à l'imprimeur dès que ces renseignements seront disponibles pour être ajoutés comme appendices.

Dans le compte rendu, qui sera contenu dans la prochaine impression, se trouve l'explication de toutes les circonstances qui ont entouré l'assignation d'un certain monsieur Bélanger, lié à l'un des organismes de transport Bélanger.

M. DRYSDALE: Je me demande si, à l'avenir, et pour la gouverne du secrétaire, quand il y aura des documents à consigner en appendice et qui ne pourront pas parvenir à temps, en cas d'un délai,—dans le cas présent, je crois que le secrétaire a agi comme il fallait, suivant les désirs du Comité,—les documents ne pourraient pas être imprimés en appendice à un exemplaire ultérieur du compte rendu des délibérations? Je crois que cela serait préférable, car on ne

saurait dire combien il importe au Comité d'être en possession d'un compte rendu des derniers procès-verbaux et témoignages. Comme je dis, j'aurais aimé, pour rafraîchir ma mémoire, me reporter à un grand nombre de sujets sur lesquels j'ai posé des questions. A l'avenir, il serait peut-être préférable que le secrétaire fasse imprimer ces documents, quand ils seront disponibles, dans un appendice au compte rendu des délibérations qu'on sera à imprimer. Cela serait préférable. Alors, les témoignages arriveraient à temps.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Si je me souviens bien, le Comité avait consenti à faire imprimer ces documents en appendice au compte rendu des délibérations de ce jour-là.

M. DRYSDALE: Je pense que le Comité croyait que le délai nécessaire, auquel il consentait, lui permettrait tout de même d'avoir entre ses mains le compte rendu avant cette réunion-ci. Tel était le sentiment, mais il est arrivé qu'on s'est trompé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il est malheureux que le délai se soit produit, et un délai pourrait bien ne pas se reproduire, mais votre suggestion sera prise en considération, monsieur Drysdale.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, si je comprends bien, en faisant venir ici les témoins du Conseil des ports nationaux, nous avions en vue deux choses dans les travaux du jour: d'abord, essayer d'élucider le mystère qui entoure le Transport Bélanger et, deuxièmement, à la demande de M. Fisher, qui voulait entendre témoigner encore MM. Archer et Beaudet, combler les vides qu'il a mentionnés.

Comme l'autre témoin peut tarder, à mon avis, nous pourrions essayer d'obtenir de M. Beaudet,—à supposer que ce soit possible,—des renseignements sur des achats de billets faits par quelque société de transport Bélanger.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ce matin, nous avons parmi nous MM. Archer et Beaudet. Ils sont toujours sous serment, à la suite des séances antérieures. Je pense donc qu'ils sont prêts à répondre aux questions qui peuvent leur être posées.

M. MAURICE ARCHER (*président du Conseil des ports nationaux*): J'ai à déposer des documents qui ont été demandés à la dernière séance du Comité.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: M. Archer dit que certains documents qui ont été demandés à la dernière séance du Comité pourraient être déposés. Est-il convenu que les documents soient déposés?

(Assentiment.)

M. ARCHER: M. Drysdale nous a demandé de présenter les revenus du pont Jacques-Cartier et du pont Victoria sur du papier quadrillé. J'ai ici des exemplaires du graphique à faire distribuer.

(*Ledit document est distribué. Voir l'appendice "A", ci-joint.*)

M. BEAUDET: Les documents qu'on m'a demandé de déposer sont les suivants:

1. Un tableau indiquant le revenu du péage au pont Jacques-Cartier, mois par mois et d'après une courbe annuelle, de 1951 à 1959, inclusivement, d'après le modèle du graphique présenté par le chemin de fer National-Canadien. (*Le document est déposé. Voir l'appendice "B", ci-joint.*)

2. Des graphiques comparant les revenus du péage sur le pont Victoria et le pont Jacques-Cartier, depuis l'année 1945 jusqu'à l'année 1959, inclusivement, année par année et mois par mois. (*Les documents sont déposés. Voir les appendices "C" et "D".*)

J'aimerais aussi déposer un document intitulé "État des ventes de billets de péage vendus en blocs pour la période écoulée du 1er décembre 1957 au 31 décembre 1959".

(*Voir l'appendice "E".*)

Messieurs, je pense que je pourrais maintenant projeter de la lumière sur la question de Bélanger Transport Compagnie, Limitée. Nos registres étaient corrects: La Bélanger Transport Compagnie, Limitée, avait acheté des billets qui se vendent en blocs. Cependant, je pourrais expliquer en quelques mots ce qui est arrivé. Le secrétaire du Comité a signalé déjà, à la dernière réunion, la difficulté qu'il avait eue à assigner le témoin. Quand il m'a appelé, après six heures, le soir du 17 mai, il a laissé entendre que nous nous étions peut-être trompés en préparant la liste. J'ai dit que cela se pouvait bien.

Toutefois, après avoir vérifié nos dossiers, j'ai constaté que le nom était très clairement inscrit comme Bélanger Transport Compagnie, Limitée. A la fin, un autre témoin, venant d'une compagnie appelée Bélanger Transport, a été convoqué.

J'ai alors dépêché sur la route mon propre contingent de police et mon propre commis préposé au pont, pour qu'on essaie de retracer l'homme de Bélanger Transport Compagnie, Limitée, qui avait acheté des billets, et cela n'a pas été facile. On a finalement retrouvé l'homme, cependant, et nous en avons obtenu une déclaration assermentée que j'aimerais déposer aujourd'hui. La déclaration est en français et je puis la lire ou la traduire, à moins que le Comité ne croie que le traducteur officiel doive la traduire après que je l'aurai lue en français.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Que désirez-vous, messieurs?

M. CHEVRIER: La déclaration est-elle longue?

M. BEAUDET: Elle n'est pas très longue.

M. CHEVRIER: Peut-être que vous devriez d'abord la lire en français?

M. MCPHILLIPS: Je pense que la déclaration devrait d'abord être lue en français et que l'interprète officiel devrait ensuite l'interpréter.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Très bien, veuillez la lire en français.

M. BEAUDET (*en français*):

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Traducteur, veuillez donc traduire la déclaration.

(*Texte*)

M. BEAUDET:

Je, Ernest Laforest, rue Dorion, Montréal, déclare solennellement que:

Durant une période d'au moins 2 ans, soit du premier janvier 1957 au 30 décembre 1959, j'étais à l'emploi de Bélanger Transport Cie Limitée, 1294, rue Ste-Élisabeth, Montréal, comme chauffeur de camion de cette compagnie. Au cours de cette période, le camion de Bélanger Transport Cie Limitée que je conduisais était en location à la *United .5¢ to $1.00 Stores of Canada Limited,* 860, Chemin de la Côte de Liesse, Montréal, qui payait toutes les dépenses du camion. Durant cette même période, j'ai plusieurs fois, moi-même personnellement acheté des billets en blocs pour le pont Jacques-Cartier et quelquefois les billets étaient achetés par l'employé de la *United .5¢ to $1.00 Stores of Canada Limited* qui voyageait avec moi. Le nom de cet employé est M. E. Cooperman. Les billets que j'ai achetés ou fait acheter par M. Cooperman ont été utilisés exclusivement pour traverser le pont Jacques-Cartier. Le prix de ces billets pour mon camion était de $4.00 pour 10 billets avant le premier avril 1959 et $5.00 pour 10 billets après le premier avril 1959. Je crois de plus que mon patron, M. Marcel Leroux, gérant de Bélanger Transport Cie Limitée, n'était pas au courant du fait que j'achetais des billets en blocs pour traverser le pont Jacques-Cartier puisque ces billets étaient payés par la *United .5¢ to $1.00 Stores of Canada Limited* qui payait toutes les dépenses du camion.

Et je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie, sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment, sous l'empire de l'Acte de la Preuve en Canada.

Déclaré devant moi, à Montréal, le 31e jour de mai 1960, R. Mayer, commissaire de la Cour Supérieure, District de Montréal. Témoin: R. Aubertin, "constable".

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il des questions à poser à M. Beaudet?

M. MCPHILLIPS: Je me demande si M. Beaudet, qui réside dans la région de Montréal, connaîtrait personnellement cette société Bélanger. En avez-vous déjà entendu parler?

M. BEAUDET: Non, je le regrette.

M. MCPHILLIPS: Pensez-vous que la déclaration s'accorde avec les faits?

M. BEAUDET: Je pense que tels sont les faits. J'ai moi-même parlé à M. Leroux. Il m'a semblé très surpris de n'avoir pas été informé par son chauffeur de camion de ces achats de billets en blocs. J'ai signalé à M. Leroux que je croyais qu'il aurait dû être au courant du fait, vu qu'il avait reçu de nous, en mars dernier, une lettre l'informant qu'il avait dans le passé acheté des billets vendus en blocs et qu'il pourrait continuer à le faire s'il le désirait. La lettre décrivait la nouvelle façon de procéder. Je crois qu'il serait recommandable de déposer cette lettre. Voici la lettre qui a été envoyée à une liste de sociétés de camionnage qui apparaissaient dans nos livres en mars 1959. La liste a été soumise au Comité. La lettre est rédigée en ces termes:

Messieurs, le 1er avril 1959, un nouveau tarif de péage s'appliquant au pont Jacques-Cartier entrera en vigueur. Un exemplaire de ce nouveau tarif vous est envoyé ci-joint, à titre d'information et pour votre gouverne.

Nos registres indiquent que votre organisme a dans le passé acheté des billets en séries de 10, pour couvrir les droits de péage lors du passage de vos camions sur le pont Jacques-Cartier. Nous présumons que cette pratique avait pour vous des avantages et que vous désirerez continuer de la suivre à l'avenir.

Le privilège continuera d'être accordé relativement au nouveau tarif, et nous désirons vous informer que les billets vendus en bloc pour les différentes catégories de camions, catégories inscrites dans le nouveau tarif, seront disponibles au bureau de péage situé du côté de Montréal, à partir du lundi 23 mars 1959. Les séries de 10 billets que vous détenez actuellement seront acceptées au pont jusqu'à 11 heures et 59 du matin le mercredi 1er avril 1959. Après cette date, tous les billets non utilisés seront rachetés au pair, pourvu qu'on les envoie au:

Conseil des ports nationaux,
Surintendant des ponts,
357, rue de la Commune,
Montréal 1 (Québec).

M. Leroux ne se souvenait pas d'avoir vu cette lettre; mais si vous me demandez mon opinion, je suis d'avis que les faits sont tels qu'ils sont exposés dans la déclaration du camionneur.

M. MCPHILLIPS: Vous n'êtes pas personnellement au courant de cela, mais il semble étrange que la seule occasion où les camions Bélanger se servissent du pont Jacques-Cartier était quand ce camion en particulier était loué. Tel est le cas. Aucun des autres camions n'empruntait ce pont?

M. BEAUDET: Je ne le pense pas. Je pense que M. Bélanger avait d'autres camions qui traversaient le pont Jacques-Cartier, mais que ces camions payaient le droit au comptant. Ils n'employaient pas les billets vendus en bloc.

M. McPHILLIPS: Il a dit à notre secrétaire et à nous que ses camions ne se servaient pas du tout du pont. Il a dit qu'ils s'agissait d'une entreprise locale, à Montréal.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Ce que M. Leroux a dit, c'est que, comme il s'agissait d'une société de camionnage locale, elle empruntait très rarement le pont, et que quand elle le faisait, elle payait le droit au comptant. Elle n'achetait jamais de billets en bloc.

Le PRÉSIDENT: Cette explicaiton est-elle satisfaisante?

M. BEAUDET: La Bélanger Transport Compagnie, Limitée, est une société de Montréal située sur la rue Ste-Élizabeth.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: La réponse, c'est que le directeur de Bélanger Transport Compagnie, Limitée, de Montréal, m'a dit que les camions de la société employaient rarement le pont, et, que dans les rares occasions où ils le faisaient, ils payaient au comptant, n'achetant jamais de billets en bloc.

M. DRYSDALE: Sur cette liste que vous nous avez fournie des ventes de billets de péage en bloc, il se trouve un renvoi suivant lequel les registres des ventes faites par chèques avant le 1er septembre 1957 ont apparemment été détruits. Il semble que vous ayez conservé les registres des chèques reçus depuis 1957 jusqu'à 1959, mais que les registres des ventes au comptant aient été détruits avant le 1er janvier 1959. Pouvez-vous expliquer cela?

M. BEAUDET: Je n'ai pas dit qu'il s'agit de nos registres. Ces registres ne sont pas les nôtres. Il s'agit des registres du bureau du Trésor. Les employés sont ceux du ministère des Finances, et ils peuvent faire ce qu'ils veulent de leurs registres. Je n'ai absolument rien à dire de la durée de la période pendant laquelle les registres doivent être conservés avant d'être détruits.

M. DRYSDALE: Il s'agit de registres du Bureau du Trésor?

M. BEAUDET: Oui. Tous ces registres appartiennent au Bureau du Trésor, car ils se rapportent aux espèces. Je puis dire, cependant, que dans le cas des registres des ventes au comptant, les registres ne sont pas absolument exacts, car les préposés au pont n'ont jamais été requis, en vendant des billets fournis en bloc, d'indiquer le nom de la personne qui les achetait; le chemin de fer National-Canadien ne note pas mon nom, non plus, quand j'achète un billet pour aller à Toronto. La chose n'était pas exigée. Naturellement, les chèques devenaient une inscription permanente, car ils allaient directement au buerau du Trésor.

M. DRYSDALE: Prenez un exemple comme le cas de Miron et Frères, Limitée: auriez-vous trace de leurs chèques avant 1957? Pourriez-vous retracer, année par année, les achats de billets en bloc que chaque société a faits au moyen de chèques?

M. BEAUDET: Nous ne pourrions pas le faire, ni le Conseil des ports nationaux. Le Trésor nous informe également que le seul dossier qu'il a est le tableau que j'ai déposé ce matin.

M. DRYSDALE: En d'autres termes, les preuves d'aujourd'hui ne consistent qu'en un relevé des chèques couvrant la période écoulée de 1957 à 1960?

M. BEAUDET: Oui.

M. DRYSDALE: Je ne suis pas comptable, mais je penserais qu'en matière de comptabilité, une page de journal consacrée à chaque compagnie aurait peut-être été utile, si on considère le volume considérable des billets; mais il n'y a rien dans les dossiers de la comptabilité qui soit susceptible de donner quelque indication?

M. BEAUDET: Parlez-vous d'une société en particulier?

M. DRYSDALE: De n'importe laquelle de ces sociétés qui faisaient un gros volume d'affaires.

M. BEAUDET: Je ne puis être de votre avis. Je ne pense pas qu'il soit utile pour le Trésor de tenir un grand livre pour chacune des sociétés, au sujet de l'achat de billets. Je puis me tromper, mais je ne puis voir où serait l'avantage.

M. DRYSDALE: Comment ces chèques sont-ils détruits? Est-ce en vertu d'une délibération du Conseil du Trésor?

M. ARCHER: La chose relèverait du Conseil du Trésor. Ces chèques doivent être des chèques de compte courant. Nous ne les garderions pas. Il faudrait une inscription dans un journal: Je ne crois pas que nous gardions quelqu'un de ces chèques en notre possession, car ce sont des chèques de compte courant et ils sont retournés à la société.

M. DRYSDALE: Alors, le journal est détruit?

M. ARCHER: C'est ce que me dit M. Beaudet.

M. BEAUDET: Le Bureau du Trésor pourrait vous indiquer le montant global de la vente de billets vendus en bloc, relativement à chaque jour, mais non pas à chaque société.

M. DRYSDALE: La société Miron et Frères, Limitée, a établi pour les années 1957, 1958 et 1959 des chèques dont la moyenne s'établit entre $20,000 et $23,000. Je me demande pourquoi le journal serait détruit au cours d'un intervalle de trois ans.

M. ARCHER: Je ne dis pas s'il s'agissait, techniquement, d'inscription dans un journal; il peut s'agir d'inscriptions comptables.

M. BEAUDET: Je ne crois pas qu'il s'agisse d'une inscription dans le journal, car nous ne faisions pas de facture pour la société. Si nous avions préparé une facture pour la société et que celle-ci nous eût payés par chèques, alors il se serait agi d'une inscription dans le journal. Tel n'est pas le cas. Dans ce cas-ci, c'est comme si l'homme allait au magasin et achetait quelque chose. Il y a une inscription comptable, mais non pas nécessairement une inscription dans le journal. Comme je l'ai dit, il y aura pour chaque jour inscription de toute vente de billets en bloc, mais je doute que l'inscription serait faite au nom d'une société. Si vous le désirez, je pourrais appeler, à midi, le Bureau du Trésor pour voir si avant 1957 il y avait de telles inscriptions; mais, selon l'indication apparaissant au bas du document qu'il a préparé, les registres des ventes faites par chèques avant le 1er septembre 1957 ont été détruits.

M. DRYSDALE: Je me demandais pourquoi on ne gardait pas quelque dossier permanent, mais je ne veux pas insister davantage.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, nous avons ici, ce matin, plusieurs documents qui ont été déposés. Désirez-vous qu'ils soient tous imprimés en appendices aux délibérations?

(Assentiment.)

(*Voir les appendices "A", "B", "C", "D" et "E".*)

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le secrétaire m'a informé qu'imprimer ce très long document à titre d'appendice "D" entraînerait un supplément de dépenses considérable. L'appendice devra être replié et inséré à la fin des délibérations d'aujourd'hui, et il rendra le fascicule très volumineux. Cependant, l'Imprimerie peut faire le travail.

M. DRYSDALE: Ce document est une partie des témoignages. Je ne vois pas comment nous pouvons commencer maintenant à faire un choix et à laisser de côté des témoignages.

Le PRÉSIDENT: Alors, il vous convient que les documents qui ont été présentés aujourd'hui soient imprimés en appendices?

(Assentiment.)

M. PETERS: Cette pièce pourrait peut-être être partagée mois par mois et être ainsi insérée à moindres frais. Rien n'empêche que le document soit partagé mois par mois, quand il sera imprimé. Ce procédé épargnerait beaucoup d'argent.

Le PRÉSIDENT: Je pense que notre secrétaire le proposera à l'Imprimerie.

M. MCGREGOR: Monsieur le président, est-il significatif que *Weston Bakeries* ait payé $17,876 en 1958 et $4,208 en 1959, et que *Steinberg, Limited,* ait payé $6,593 en 1958 et $1,656 en 1959?

M. BEAUDET: Je puis vous donner une réponse très simple. *Weston Bakeries* a acheté des billets vendus en bloc jusqu'au 31 mars 1959. Après cette date, la société a cessé d'acheter des billets vendus en bloc et a préféré payer au comptant et déposer de l'argent dans les appareils de perception. Ainsi, le montant que vous voyez ici en regard de *Weston Bakeries* pour l'année 1959 représente les ventes pour janvier, février et mars, c'est-à-dire pour trois mois seulement. Après cela, le paiement se faisait au comptant.

M. MCGREGOR: Mais vous n'avez ici aucun poste relativement à ses paiements au comptant?

M. BEAUDET: Le paiement au comptant n'est pas inscrit comme vente de billets en bloc. La société a cessé le 1er avril 1959 d'acheter des billets vendus en bloc.

Le PRÉSIDENT: En d'autres termes, quand le régime de la perception automatique a été mis en vigueur, elle payait au comptant?

M. BEAUDET: Oui.

M. MCGREGOR: D'autre part, un grand nombre de sociétés ont payé plus en 1959 qu'en 1958?

M. BEAUDET: Cela se pourrait. La colonne de 1959 est divisée en deux parties: le comptant et les chèques. Cela signifie que pour l'achat de billets vendus en bloc, certaines sociétés payaient au comptant tandis que d'autres payaient par chèques. Telle est la signification des deux colonnes pour l'année 1959.

M. ARCHER: Mais il y avait une quantité de voitures d'autres sociétés qui passaient, comme cela arrive chaque jour, et qui déposaient 75c. Il n'en est pas question ici. Il ne s'agit pas de billets vendus en bloc; il s'agit de voyages individuels.

M. MCPHILLIPS: Quand M. Girard, de Miron et Frères, était ici, il nous a parlé d'une nouvelle méthode qu'on avait adoptée pour payer le passage de l'outillage lourd. Il nous a dit que, pour l'outillage lourd, la société ne payait rien sur le pont, mais que les autorités du pont tenaient un registre et que la société recevait une facture à la fin du mois. Est-ce que le paiement de ces factures serait indiqué ici?

M. BEAUDET: Non. Ce procédé relevait d'un arrangement spécial qui avait été fait avec quelques sociétés qui faisaient passer sur le pont de grands fourgons. Quand un grand fourgon traverse le pont, tout d'abord, un mécanicien doit s'assurer que le poids du fourgon ne dépasse pas la pesanteur permise sur le pont et la police doit assurer des mesures de protection. Le personnel du pont doit préparer un rapport donnant tout le détail du fourgon, y compris le poids. Le rapport est envoyé à l'agent du Trésor qui expédie une facture à la société pour le passage du fourgon sur le pont. Avant l'instauration de la nouvelle méthode décrite par M. Girard, c'est-à-dire, probablement avant 1955, très peu d'outillage lourd voyageait sur le pont; mais quand un tel outillage traversait, on payait au bureau de péage. Cet arrangement n'était pas satisfaisant, car les préposés au pont n'étaient pas des mécaniciens, il était difficile pour eux d'apprécier le poids du fourgon et de l'outillage qu'il transportait, ainsi que le péage convenable.

M. McPHILLIPS: Ainsi, de tels revenus, bien qu'ils n'apparaissent pas dans ce registre des ventes de billets en bloc, seraient indiqués dans votre revenu général?

M. BEAUDET: Dans le revenu provenant du péage.

M. PETERS: Quel arrangement existe maintenant pour les camions? Y a-t-il des jetons?

M. BEAUDET: Il n'y a pas de jetons pour les camions. Les jetons s'appliquent uniquement aux automobiles.

M. PETERS: Vous servez-vous toujours de billets vendus en bloc, pour les camions?

M. BEAUDET: Les billets vendus en bloc sont toujours en usage pour les camions. Tous les camions qui n'ont pas les billets vendus en bloc doivent payer au comptant en déposant de l'argent dans l'appareil de péage.

M. PETERS: Y a-t-il un arrangement spécial pour l'obtention des billets par ces camions?

M. BEAUDET: Les camions doivent utiliser les voies munies de préposés, les voies à péage automatique étant réservées exclusivement aux automobiles.

M. PETERS: Autrement dit, le régime n'est pas changé en ce qui concerne le transport par camion?

M. BEAUDET: Non, sauf que dans les voies où il y a des préposés, le péager ne reçoit pas l'argent. Ce sont les machines qui perçoivent l'argent. Le péager évalue le camion et indique à la machine les frais de péage à percevoir pour que le véhicule puisse passer. L'évaluation est vérifiée de nouveau par l'outillage qui est attaché à la machine. Autrement dit, dans le cas d'un véhicule à trois essieux qui devrait payer $1, si le péager se trompe et fait payer seulement 50c., le conducteur qui ne déposerait que 50c. dans la machine n'a pas de lumière verte car la machine possède une double mémoire et signale au péager qu'il s'est trompé: la machine n'accepte pas 50c. pour un camion à trois essieux. Il faut au moins $1.00.

M. PETERS: Pensez-vous que cette façon de vérifier est plus efficace que celle qui existait auparavant?

M. BEAUDET: Certainement. C'est la meilleure vérification qui soit disponible avec les connaissances d'aujourd'hui et l'outillage qui est sur le marché actuellement.

M. PETERS: S'efforce-t-on de persuader les compagnies qui utilisent le pont régulièrement d'acheter des billets en bloc par chèque?

M. BEAUDET: Non. Avant l'installation de machines automatiques, il était intéressant d'insister sur la vente de billets en bloc, mais cela n'est plus nécessaire maintenant.

M. PIGEON: Puis-je poser quelques questions sur les chiffres que nous avons ici? Il s'agit du tableau intitulé "Pont Jacques-Cartier: recettes du péage entre les mois d'octobre et de novembre 1959." Il y a eu augmentation des recettes.

Des VOIX: Une diminution.

M. PIGEON: Oui, vous avez raison; il y a eu diminution.

M. BEAUDET: Les recettes ont baissé: il y a eu diminution.

M. CHEVRIER: J'aimerais poser une ou deux questions à M. Beaudet au sujet du tableau. Pourriez-vous jeter un coup d'œil sur les recettes de péage du pont Victoria, qui se trouvent à la fin du fascicule 16, après la dernière page; ce n'est pas numéroté.

Avez-vous le passage en question?

M. BEAUDET: Oui, je l'ai.

M. CHEVRIER: Vous avez produit, ce matin, le graphique relatif aux recettes de péage du pont Jacques-Cartier, qui se compare au graphique relatif au pont Victoria. Pourriez-vous, tout d'abord, expliquer aux membres du Comité ce que vous voulez dire par courbes annuelles mobiles? Que signifie l'expression "courbes annuelles mobiles"?

M. BEAUDET: Une courbe mensuelle est une courbe établie d'après les recettes mensuelles de péage. La courbe annuelle mobile s'obtient de la façon que voici: en partant d'un point qui indique les recettes totales de l'année en cause, moins le mois de janvier de l'année précédente, plus le mois de janvier de l'année courante, et ainsi de suite, pour les mois suivants; c'est ce qui s'appelle la courbe annuelle mobile.

M. CHEVRIER: Comment la courbe annuelle mobile, dans le graphique que vous venez de déposer, se compare-t-elle avec celle du graphique qui a été déposé par le National-Canadien, après la dernière page du fascicule 16?

M. BEAUDET: Elle lui ressemble beaucoup, mais elle comporte une petite différence. En 1950, nous avons une courbe un peu plus élevée que celle du National-Canadien. En 1957, toutefois, notre courbe se stabilise tandis que la courbe du pont Victoria s'élève.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous nous fournir des explications là-dessus?

M. BEAUDET: Cela indiquerait que ce que j'ai dit auparavant était correct; autrement dit, j'ai indiqué au Comité que, sur le pont Jacques-Cartier, la situation semblait mauvaise à la fin de l'année 1956 et au début de l'année 1957. J'ai aussi dit qu'une plus grande partie de la circulation, à ce moment-là, aurait pu être détournée vers le pont Victoria ou une combinaison des deux. Cette courbe prouve aussi le bien-fondé de ce que j'ai dit au sujet de l'année 1957: en examinant la courbe des recettes du National-Canadien, je trouve qu'en 1957 elle est escarpée, tandis que la nôtre est aplatie.

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez eu une augmentation, vous aussi, en 1957, d'après votre témoignage; elle ne paraît peut-être pas, en tant que telle, dans la courbe annuelle mobile; mais, dans votre état mensuel pour l'année 1957, les mois de juillet et d'août se sont élevés plus haut qu'à n'importe quelle autre époque antérieure à 1957.

M. BEAUDET: C'est vrai. Il y a une augmentation.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne veux pas poursuivre ce raisonnement.

M. CHEVRIER: Je voulais savoir si la situation était la même pour les deux ponts qu'il a mentionnés.

M. BEAUDET: Je n'ai pas dit qu'il y avait eu diminution, en 1957, sur le pont Jacques-Cartier; j'ai dit que la courbe s'était aplatie.

M. HORNER (*Acadia*): Il y a quand même eu une augmentation?

M. BEAUDET: Oui, il y a eu augmentation, mais une augmentation moins considérable, alors que sur le pont Victoria il y a eu une augmentation très marquée en 1957.

M. CHEVRIER: Puis-je vous demander de passer à la courbe mensuelle concernant le pont Victoria, et pourriez-vous exprimer votre opinion au sujet de la différence, s'il y en a, entre les deux et au sujet de la manière dont elles se comparent?

M. HORNER (*Acadia*): Pour quels mois?

M. CHEVRIER: La courbe mensuelle concernant le pont Victoria, toutes les recettes de 1951 à 1960?

M. DRYSDALE: Je crois qu'on devrait faire remarquer que pour le pont Victoria, il nous faudra supposer que ces graphiques indiquent quelque chose,

car on n'a pas inscrit les chiffres des recettes vis-à-vis, pour montrer ce que représentent ces fluctuations. Quelle signification devons-nous donner au tracés qui montent et qui descendent au sujet du pont Victoria?

M. CHEVRIER: Je suppose que ces questions ont été posées aux témoins du National-Canadien.

M. HORNER (*Acadia*): Ces tracés indiquent la tendance.

M. CHEVRIER: Le témoin est peut-être capable de nous le dire. Pourriez-vous nous expliquer, monsieur Beaudet, ce que vous voulez dire par les recettes mensuelles qui figurent dans le graphique déposé par les gens du pont Victoria ou par le National-Canadian, relativement au pont Victoria, pour les années 1951 à 1960?

M. DRYSDALE: Le graphique ne renferme pas de chiffre que M. Beaudet pourrait interpréter au sujet des recettes de péage du pont Victoria.

M. DESCHATELETS: Monsieur le président, ne serait-il pas possible de permettre au témoin de répondre à la question sans être interrompu par les autres? N'est-il pas possible que M. Chevrier obtienne une réponse à sa question sans être interrompu?

M. CHEVRIER: Je ne crois pas que M. Drysdale doive argumenter avec moi au sujet de la nature de la demande, car, s'il agit ainsi, nous allons avoir un rappel au règlement. Nous n'avons interrompu aucun des témoins au cours de l'interrogatoire qui a eu lieu ce matin, et j'espère que je pourrai continuer mes questions. Si M. Drysdale désire poser des questions supplémentaires, libre à lui. Je crois, cependant, que je devrais avoir la permission de poursuivre mes questions.

M. DRYSDALE: J'invoque le règlement; je n'avais pas l'intention d'interrompre M. Chevrier. Il a demandé à M. Beaudet d'expliquer le graphique relatif au pont Victoria, graphique dont il n'a pas été l'auteur, et de le rattacher à des chiffres, tandis que rien ne permet de rattacher les fluctuations à un montant absolu. C'est ce que je voulais faire remarquer.

M. CHEVRIER: On a demandé au Comité qu'un graphique semblable à celui qui a été fait pour le pont Victoria soit préparé pour le pont Jacques-Cartier, de sorte que les deux puissent être comparés d'après les mêmes données; et le graphique en question a été produit.

Je demande à M. Beaudet s'il pourrait expliquer au Comité ce que signifient les expressions "courbe annuelle" et "courbe mensuelle". Je me reporte au graphique. Que voulez-vous dire par ces expressions qui se trouvent dans le graphique que vous avez déposé ici ce matin?

M. BEAUDET: Il s'agit simplement d'une courbe qui fait voir la tendance ou les recettes mensuelles. Ce graphique indique que les recettes sont plus basses en janvier et en février de chaque année, et qu'elles sont plus élevées en juillet ou en août.

Quant à la comparaison à faire avec le pont Victoria, je dois admettre qu'il est très difficile de donner des détails ou de parler de la tendance parce qu'aucune échelle n'est indiquée. Toutefois, un autre document déposé ce matin s'applique aux deux ponts et donne les recettes du pont Jacques-Cartier et du pont Victoria pour chaque mois.

M. CHEVRIER: Oui, il s'agit du tableau intitulé "Comparaison des péages, pont Victoria et pont Jacques-Cartier, par mois".

Pourriez-vous comparer la tendance de 1945 à 1960 ou 1959 entre les deux ponts?

M. BEAUDET: Ce graphique indique clairement que, lorsqu'il y a eu une augmentation du péage sur le pont Jacques-Cartier, il y a eu une augmentation semblable ou presque semblable sur le pont Victoria; et chaque fois qu'il y a eu diminution causée par des conditions économiques ou d'autres raisons,

sur le pont Jacques-Cartier, il y a eu une diminution semblable ou équivalente sur le pont Victoria.

Il y a eu, naturellement, des exceptions, et certains exemples se rapportent très précisément à ce qui est arrivé sur le pont Victoria. Ainsi, sur le pont Victoria, il y a eu une augmentation, le 6 avril 1956, alors qu'une voie supplémentaire a été ouverte à la circulation; cela a donné pour l'ensemble de l'année une augmentation de 37 p. 100. Je crois que c'est M. Henderson qui a dit, à la page 37 du fascicule 14, que lorsque le pont Victoria a ouvert une voie additionnelle, les recettes ont augmenté de 37 p. 100.

L'installation de machines de perception automatique sur notre pont détermine une augmentation très considérable des recettes, sur ce point spécifique, mais il n'y a pas d'augmentation proportionnelle sur le pont Victoria. Toutefois, le Comité se rappellera que lorsque les machines ont commencé à fonctionner sur le pont Victoria, l'une des voies a été fermée à la circulation. Il serait donc logique de dire que si, en ouvrant deux voies, les recettes ont augmenté de 37 p. 100, en fermanant une voie, les recettes devraient baisser au niveau de ce qu'elles étaient avant l'ouverture de la voie additionnelle.

Toutefois, elles n'ont pas baissé à ce qu'elles étaient: elles sont demeurées constantes et, de fait, elles ont même augmenté de 5 p. 100.

M. CHEVRIER: De plus que 37 p. 100?

M. BEAUDET: Oui, monsieur, d'après une déclaration faite par M. Harris dans les journaux. En 1957, le pont Victoria a connu une augmentation de 37 p. 100 à cause de cette deuxième voie. En 1958, cependant, il y a eu une autre augmentation de 5 p. 100 bien qu'une voie ait été fermée durant six mois.

M. CHEVRIER: Quelles ont été les dates au juste?

M. BEAUDET: Du 28 avril au 23 octobre 1958. Selon toute probabilité, d'après moi, l'installation des machines automatiques a produit une augmentation semblable à celle qui a eu lieu sur le pont Jacques-Cartier.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous donner une idée de l'effet qu'a produit la voie additionnelle sur le pont Jacques-Cartier? La circulation en a-t-elle augmenté? N'est-ce pas indiqué dans le graphique?

M. BEAUDET: Oui, la quatrième voie a été ouverte en juin 1956. Cela n'est pas indiqué au mois de juin en tant qu'augmentation parce que nous ne devons pas oublier, comme l'indique le graphique principal qu'en 1956, probablement à cause des conditions économiques, les affaires n'ont pas été aussi bonnes qu'en 1955, l'année précédente.

M. CHEVRIER: Quel effet les réparations au pont, la construction du côté sud et le rehaussement de la travée principale du pont Jacques-Cartier ont-ils eu sur la diminution de la circulation sur ce pont-là?

M. BEAUDET: Eh bien, monsieur Chevrier, je crois que c'est là une situation très difficile à analyser et je ne crois pas que nous puissions donner une réponse très judicieuse. Il y a eu des réparations sur le pont Jacques-Cartier tout comme il y en a eu aussi sur le pont Victoria; les abonnés se servaient d'un pont ou de l'autre d'après ce que leur disaient leurs voisins des conditions de la circulation, le jour précédent. Autrement dit, chacun essayait d'éviter le plus possible les retards dus à la circulation.

(*Texte*)

M. PIGEON: Excusez, monsieur Beaudet. Est-ce que vous avez l'accroissement des chiffres, l'accroissement du revenu en pourcentage du mois d'avril dernier, cette année?

(*Traduction*)

M. BEAUDET: Je les ai peut-être.

M. HORNER (*Acadia*): Regardez à l'appendice A du fascicule 18.

(*Texte*)

M. PIGEON: En pourcentages?

(*Traduction*)

M. BEAUDET: Je ne crois pas avoir les pourcentages; je ne les ai pas.

M. HORNER (*Acadia*): M. Beaudet, de fait, a tiré ses conclusions des graphiques qui ont été présentés, et il a déclaré qu'en juin 1956 une quatrième voie a été ouverte sur le pont Jacques-Cartier; il a aussi dit qu'on ne pouvait pas très bien comparer avec 1956, qu'on ne pouvait pas très bien comparer l'augmentation avec l'année 1956 parce que cette année avait été mauvaise. Mais, si l'on regarde l'autre graphique, l'année 1956 a été meilleure que l'année 1955.

M. CHEVRIER: Quel autre graphique?

M. HORNER (*Acadia*): Je veux parler du tableau qui a été déposé ce matin et qui s'intitule "Comparaison des recettes des péages, pont Victoria et pont Jacques-Cartier, par mois". L'année 1956 a été meilleure que l'année 1955. Et je pourrais dire que 1957 a été meilleure que 1958 et je pourrais passer à 1959. Je crois donc que l'année 1956 a été une année raisonnablement bonne. Et, pourtant, il n'y a pas eu d'augmentation en juin 1956 malgré l'addition d'une voie, par rapport à 1955, il y a eu une diminution.

M. CHEVRIER: Êtes-vous en train de rendre témoignage maintenant, monsieur Horner?

M. HORNER (*Acadia*): C'est ce que j'ai dit, et je me demande de quelle façon M. Beaudet arrive à ses conclusions.

M. CHEVRIER: Il a déjà rendu témoignage et vous voulez contester ce qu'il a dit?

M. HORNER (*Acadia*): Oui, je conteste le témoignage qu'il a rendu; et si vous voulez me permettre de continuer mes questions, je vais aller de l'avant et le témoin pourrait peut-être répondre sans être interrompu continuellement.

M. CHEVRIER: Il n'y a pas d'interruption continuelle. Je regrette de vous avoir interrompu, car vous avez certainement le droit de poser toutes les questions que vous désirez.

M. PIGEON: J'ai demandé à M. Beaudet comment il en était venu à cette conclusion pour le mois de juin, année par année.

M. BEAUDET: Je n'ai pas parlé du mois de juin, et je ne les ai pas comparés.

M. HORNER (*Acadia*): Vous dites que l'année 1956 a été mauvaise?

M. BEAUDET: Oui, j'ai dit que le mois de juin était un mauvais mois et je vais le répéter. Si vous regardez le graphique relatif aux mois et si vous tirez une ligne moyenne, vous verrez que si 1956 avait été une année normale, elle aurait été supérieure à ce qu'elle est maintenant. Si vous regardez n'importe quel des graphiques, vous verrez.

M. DRYSDALE: Voulez-vous avoir l'obligeance d'identifier les graphiques? Lorsque vous dites "ce graphique-ci", cela ne veut rien dire pour ceux qui lisent le compte rendu.

M. BEAUDET: Voici le meilleur graphique à examiner.

M. DRYSDALE: Oui, mais identifiez-les.

M. BEAUDET: Il s'agit du graphique qui donne une comparaison qui fait voir les recettes des recettes des péages du pont Victoria et du pont Jacques-Cartier, par mois. Il indique qu'en 1956 les recettes n'ont pas été aussi considérables que si elles avaient suivi la tendance de 1955.

M. HORNER (*Acadia*): Nous pourrions prendre n'importe quelle année de ce graphique, l'année 1954 en particulier qui n'est pas aussi élevée que les

années précédentes. Nous pourrions aussi prendre n'importe quelle année, 1958, par exemple, et elle n'est pas aussi élevée.

M. BEAUDET: C'est exact; 1955 n'a pas été aussi élevée que 1956.

M. HORNER (*Acadia*): Ce fut une meilleure année que 1955, d'après l'échelle des revenus.

M. BEAUDET: Un peu meilleure, oui.

M. HORNER (*Acadia*): Mais peut-être pas aussi élevée que vous croyez qu'elle aurait dû être?

M. BEAUDET: Non.

M. HORNER (*Acadia*): Pourquoi n'a-t-elle pas été aussi élevée, étant donné qu'une voie additionnelle a été ouverte au mois de juin?

M. BEAUDET: Elle aurait pu l'être, car la même chose est arrivée sur le pont Victoria; je suppose que cela a pu être causé par les conditions économiques.

M. HORNER (*Acadia*): Très bien. Je vais passer à une autre question. Vous avez dit que dans le grand graphique relatif aux mois, il y a eu sur le pont Jacques-Cartier une augmetnation qui a été très semblable à l'augmentation relevée sur le pont Victoria.

M. BEAUDET: Approximativement.

M. HORNER (*Acadia*): Et, en examinant ce tableau également je remarque que pendant les trois dernières années à peu près il y a eu une diminution en plusieurs mois, à partir du mois de janvier, au début de l'année; il a y une diminution sur le pont Jacques-Cartier durant les trois dernières années, dans l'état mensuel, et les trois années les moins considérables, une diminution effarante; alors que sur le pont Victoria, il n'y a aucune indication de ce genre; de fait, il y a tendance générale à l'augmentation, au cours des trois dernières années, sur le pont Victoria.

M. BEAUDET: Je précise ma déclaration en ajoutant qu'elle ne tenait pas compte des trois dernières années, parce qu'au cours de ces trois dernières années, sur le pont Victoria, il y a eu une voie de plus pour la circulation.

M. HORNER (*Acadia*): Le fait qu'il y ait eu une voie de plus sur le pont Jacques-Cartier, en 1956, me porte à penser que l'augmentation annuelle des recettes aurait dû commencer à se faire sentir dès 1956?

M. BEAUDET: Si le pont Victoria nous enlève une partie de la circulation grâce à sa voie additionnelle?

M. HORNER (*Acadia*): Je veux dire que le fait même d'avoir fermé une voie sur le pont Victoria, au cours des trois dernières années, n'aurait-il pas dû causer une diminution des recettes?

M. BEAUDET: Pendant quelle période? N'oubliez pas que les machines automatiques ont été installées en 1958?

M. HORNER (*Acadia*): Dites-vous que l'installation des machines automatiques a provoqué automatiquement une augmentation des recettes?

M. BEAUDET: Certainement. Et je dis que l'augmentation, sur le pont Victoria, qui a été attribuable à l'installation des machines automatiques est à peu près la même que l'augmentation sur le pont Jacques-Cartier.

J'ai déclaré, il y a quelques semaines, que les péagers du pont Victoria, à mon avis, n'étaient pas plus efficaces que ceux du pont Jacques-Cartier et je suis du même avis après avoir entendu les témoignages.

M. HORNER (*Acadia*): Je regrette de ne pas pouvoir partager votre avis. Mais de quelle façon pouvez-vous arriver à cette augmentation si prononcée, pour la dernière année, en 1959, que révèle ce graphique-ci, d'après les données mensuelles de 1959, à compter de septembre? L'augmentation est de beaucoup

supérieure à celle de 1958 et à celle de 1957, alors qu'il y a eu diminution constante des recettes; puis, au cours des quatre dernières années, les mois d'octobre n'ont pas été trop mauvais, tandis qu'en 1959 nous constatons des diminutions de recettes au mois de novembre des quatre dernières années, et que l'année 1959 elle-même est beaucoup supérieure? Comment expliquer tout cela?

M. BEAUDET: La raison en est l'installation des machines automatiques et leur fonctionnement, à compter du 9 septembre 1959?

M. HORNER (*Acadia*): Vous dites que l'installation des machines automatiques explique l'augmentation des recettes?

M. BEAUDET: Je n'ai pas dit que c'était là le seul facteur, mais les machines automatiques peuvent expliquer cette augmentation en partie.

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez dit également dans votre témoignage qu'à cause de la cessation des opérations, en 1959, vous prévoyiez une diminution de vos recettes. Mais il est évident ici que nous avons eu une augmentation.

M. BEAUDET: C'est exact.

M. HORNER (*Acadia*): Et ensuite, dans l'état annuel, il y a eu augmentation en 1959.

M. BEAUDET: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Il y a donc eu, à votre grande surprise, une augmentation des recettes à cause de la diminution des opérations?

M. BEAUDET: Pas à ma grande surprise, mais il y a certainement eu augmentation, et nous avons obtenu cette augmentation en installant des machines automatiques; il n'y aurait pas eu de raison d'installer des machines automatiques si ne comptions pas obtenir d'augmentation.

M. HORNER (*Acadia*): Acceptez-vous la déclaration relative au pont Victoria, selon laquelle les années 1959 et 1957 sont comparables, du point de vue de la période de temps pendant laquelle deux voies du pont ont été ouvertes, et ainsi de suite?

M. BEAUDET: Vous voulez parler de leurs propres opérations?

M. HORNER (*Acadia*): Oui.

M. BEAUDET: Je crains de ne pouvoir répondre à votre question.

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez dit que le pont, en 1958, a été fermé durant six mois et que c'est la raison pour laquelle les recettes ne pouvaient pas se comparer aux vôtres après l'installation des machines automatiques.

M. BEAUDET: C'est exact.

M. HORNER (*Acadia*): C'est ce que ces gens nous ont dit dans leur témoignage, mais ils nous ont aussi dit que d'après eux, l'année 1959 se comparait favorablement, pour le temps que les deux allées avaient été ouvertes, avec l'année 1957.

M. BEAUDET: Peut-être.

M. HORNER (*Acadia*): Très bien. Pourquoi, dans ce cas-là, n'y a-t-il pas une augmentation plus considérable des recettes du pont Victoria, en 1959, si vos péagers étaient en tout point aussi efficaces que les péagers qui travaillaient avant l'installation des machines automatiques?

M. BEAUDET: Il y a deux raisons. L'une des raisons c'est que nous avions une cinquième voie, sur le pont Jacques-Cartier; et l'autre raison, c'est que le pont Victoria, en 1959, a été fermé plusieurs fois durant une demi-heure et une heure, afin de faire l'essai de la travée mobile qu'installait l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent; les conducteurs de véhicules ne savaient donc pas, lorsqu'ils se dirigeaient vers le pont Victoria, s'ils seraient retardés ou non d'une heure.

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez dit qu'à cause de la voie additionnelle sur le pont Jacques-Cartier, en 1959, vous pensiez que cela aurait dû augmenter les recettes du péage. Cela ne les a pas augmentées beaucoup; en réalité, vous avez été déçus, en juin 1956, lorsque la voie additionnelle a été établie. Si l'on examine le mois de juin 1959, alors que la voie additionnelle fonctionnait, il y a eu diminution. N'oubliez pas que l'ouverture de la cinquième voie n'a pas eu lieu avant le 10 juin. Jusqu'au mois de juillet 1959, la diminution a été plus prononcée malgré les cinq voies qui fonctionnaient.

Il y a eu diminution constante jusqu'au mois d'août 1959. Il me semble étrange que durant deux mois et demi, après que la cinquième voie a été utilisée, de même que pendant une partie du mois de septembre, soit durant 10 jours, je crois, alors qu'il y avait une diminution juste au moment où, d'habitude, d'après un autre graphique qui a été déposé ce matin, c'est-à-dire le graphique relatif aux recettes de péage du pont Jacques-Cartier, c'était votre période de pointe, au cours des années précédentes, il me semble donc étrange, dis-je, que cela soit arrivé du mois de juin au mois d'août.

C'était votre période de pointe et, bien que cinq voies aient été utilisées complètement durant cette période de pointe, il y a quand même eu une diminution de recettes en 1959.

Quelles explications pouvez-vous fournir à ce sujet?

M. BEAUDET: Je l'ai déjà dit dans mon témoignage: c'est la période, la période de pointe durant laquelle les péagers ont été inefficaces.

M. HORNER (*Acadia*): Eh bien, c'est une bonne chose que nous en arrivions à une période durant laquelle il y a inefficacité.

M. BEAUDET: Je n'ai jamais dit que les péagers étaient entièrement efficaces. Tout ce que j'ai dit c'est que...

M. HORNER (*Acadia*): Le régime n'étant pas parfait les péagers auraient-ils pu être parfaits eux-mêmes?

M. BEAUDET: J'ai dit que le régime du pont Victoria n'était pas plus efficace que le nôtre; c'est tout ce que j'ai dit.

M. HORNER (*Acadia*): C'est cette déclaration que je conteste. Vous avez dit, en outre, que les machines automatiques, je crois ne pas me tromper, n'étaient pas la seule cause de l'augmentation des recettes.

M. BEAUDET: C'est exact.

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez dit ensuite que la cinquième voie qui a été ajoutée en juin expliquait une certaine augmentation des recettes.

M. BEAUDET: Exactement.

M. HORNER (*Acadia*): Je crois qu'il est évident ici, d'après les graphiques qui ont été déposés ce matin, que la cinquième voie a été ouverte en juin 1959 et qu'elle n'a pas apporté d'augmentation des recettes. De fait, dans la période de pointe, selon d'autres années, et je suppose que l'inefficacité ou l'efficacité du personnel a été la même en 1959 que les autres années?

M. ARCHER: Non, elle ne l'a pas été.

M. HORNER (*Acadia*): Durant la période de pointe, les recettes ont diminué, alors qu'elles auraient dû demeurer égales au moins, étant donné la voie additionnelle; ou les recettes auraient dû augmenter si l'efficacité était demeurée la même ou si elle avait été meilleure.

M. BEAUDET: Voici mon explication. Sans la cinquième voie, le résultat, en parlant de juin, juillet et août 1959, aurait été...

M. HORNER: (*Acadia*): Oui.

M. BEAUDET: Sans la cinquième voie, le résultat aurait été beaucoup plus bas que ne l'indiquent les graphiques.

M. HORNER (*Acadia*): Pourquoi en venez-vous à cette conclusion?

M. BEAUDET: Parce que j'ai dit, il y a un instant, que c'était la période où les péagers ont été le plus inefficaces.

M. HORNER (*Acadia*): Pourquoi alors cela a-t-il été la période de pointe de l'année, si ce fut également la période de pointe du point de vue de l'inefficacité des péagers?

M. BEAUDET: La circulation est plus intense en juillet et en août.

M. HORNER (*Acadia*): Je comprends cela parfaitement; mais vous avez dit que, sans la voie additionnelle, les revenus auraient accusé une diminution encore plus accentuée.

M. BEAUDET: C'est exact.

M. HORNER (*Acadia*): Très bien. Pourquoi les recettes n'ont-elles pas diminué chaque année avant l'ouverture de cette voie si c'était la période de pointe de l'inefficacité?

M. BEAUDET: Parce que les péagers étaient plus efficaces.

M. HORNER (*Acadia*): Autrement dit, il y a eu une grande augmentation d'inefficacité dans le péage en 1959?

M. BEAUDET: Certainement. C'est après cette année-là, soit en 1959, que l'arbitre des différends de travail a ordonné de réengager les hommes. Je crois qu'ils ont dû se dire: "Eh bien, nous pouvons nous tirer de n'importe quelle situation impunément".

M. HORNER (*Acadia*): Cela est arrivé en 1957, je crois.

M. BEAUDET: Non, en 1958. Les hommes ont été réengagés en 1959. Les huit hommes ont été congédiés au mois d'octobre 1958, et ils ont été réengagés aux environs du mois d'avril 1959, c'est-à-dire entre avril et juin 1959.

M. HORNER (*Acadia*): Il n'y en a que quatre qui ont repris leur emploi. N'ai-je pas raison là-dessus?

M. BEAUDET: Sept d'entre eux ont repris leur emploi et un seul n'est pas revenu.

M. HORNER (*Acadia*): Trois ont été mutés à d'autres emplois, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Non, les mutations ont eu lieu après l'enquête et l'arbitrage, avant celui dont nous parlons actuellement, c'est-à-dire l'arbitrage de 1957.

M. HORNER (*Acadia*): Ceci a eu pour effet de démoraliser les autres...

M. BEAUDET: Cela m'a certainement démoralisé moi-même, sinon les autres.

M. HORNER (*Acadia*): Qui a engagé les hommes? Je crois que des témoignages ont déjà dû être rendus là-dessus, mais qui engageait les hommes quand vous étiez directeur du port?

M. BEAUDET: Tout d'abord...

M. HORNER (*Acadia*): Oui, qui engageait les hommes?

M. BEAUDET: Je ne comprends pas trop bien votre question. Voulez-vous parler de 1958 et de 1959?

M. HORNER (*Acadia*): C'est en 1954 que vous avez été nommé directeur du port?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. HORNER (*Acadia*): Avez-vous commencé à engager les hommes à compter de ce moment-là?

M. BEAUDET: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Qui est-ce qui les engageait avant vous?

M. BEAUDET: Le directeur du port, mon prédécesseur.

M. HORNER (*Acadia*): Votre prédécesseur?

M. BEAUDET: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Comment s'appelait-il?

M. BEAUDET: M. A. G. Murphy.

M. HORNER (*Acadia*): Je crois que le compte rendu mentionne qu'il n'engageait jamais personne; il laissait cela à d'autres. Mais je n'ai pas l'intention d'aller vérifier.

M. CHEVRIER: Il a dit qu'il déléguait la responsabilité à M. Brown, secrétaire du port.

M. HORNER (*Acadia*): Cela confirme mon avancé.

M. BEAUDET: C'était peut-être un jeu de mots, parce que avant qu'un homme soit payé, on doit obtenir la signature du directeur du port. Cette pratique est courante depuis de très nombreuses années. M. Murphy a peut-être voulu dire qu'il ne faisait pas lui-même les entrevues avec les hommes, mais que quelqu'un d'autre les faisait. C'est la même chose dans mon cas. J'engageais les hommes, en ce sens que j'approuvais leur engagement. Cela ne veut pas dire que j'avais des entrevues personnelles avec chaque employé que l'on engageait.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une autre question à poser, et ensuite j'en aurai fini. En 1959, vous avez signalé que l'incompétence des péagers a augmenté considérablement. Cela aurait-il contribué à la perte, je veux dire cette augmentation d'incompétence aurait-elle contribué à la baisse continuelle des revenus depuis 1956?

M. BEAUDET: Depuis la fin de 1956, je crois.

M. HORNER (Acadia): L'incompétence accrue en serait responsable?

M. BEAUDET: C'est bien ça.

M. HORNER (*Acadia*): Même durant la période de pointe de l'année? Nous avons constaté qu'en juin et juillet, pendant les quatre meilleures années depuis 1956, il y a eu un déclin continu ou à peu près continu des recettes.

M. BEAUDET: Ou une stabilisation.

M. HORNER (*Acadia*): En 1956 il y a eu stabilisation, avec une légère diminution. Mais en juillet 1957, il y a eu augmentation; en 1958, un nouveau déclin et, au mois d'août, encore une baisse. Il y a eu une légère augmentation en 1956. Mais je crois que les recettes ont eu tendance à diminuer à compter de 1956; et vous attribuez cela à l'incompétence accrue des péagers?

M. BEAUDET: C'est bien ça. J'ai déclaré dans mon témoignage qu'en 1956, après ma recommandation au Conseil d'installer des appareils de perception automatiques, ces renseignements sont peut-être parvenus aux péagers, qui ont cru qu'ils perdraient probablement leur situation, disons...

M. HORNER (*Acadia*): Et alors ils ont pensé qu'ils feraient mieux...

M. BEAUDET: Je ne crois pas que je devrais en dire davantage.

M. DESCHATELETS: Monsieur Beaudet, d'après votre interprétation des deux graphiques concernant les recettes comparées, devons-nous conclure que, d'après vous, l'augmentation des recettes de péage, après l'installation des appareils automatiques au pont Victoria dépasserait 5 p. 100?

M. BEAUDET: Oui.

M. PETERS: Monsieur le président, pendant toutes ces années d'exploitation du pont s'est-on servi d'un compteur automatique d'essieux et s'en sert-on actuellement?

M. BEAUDET: Je suis désolé, mais je n'ai pas saisi la question.

M. PETERS: N'y a-t-il pas un compteur automatique d'essieux qui sert sur le pont?

M. BEAUDET: Oui, il y en a maintenant.

M. PETERS: Il n'y en a pas toujours eu?

M. BEAUDET: Non.

M. PETERS: Pourquoi n'en avez-vous jamais installé pour faire votre propre vérification personnelle, même de temps à autre?

M. BEAUDET: Il a été installé de façon irrégulière.

M. PETERS: Quel a été le résultat de la comparaison entre le compteur automatique d'essieux et le péage?

M. BEAUDET: J'ai donné d'amples détails à ce sujet; j'ai même déjà donné une description complète de ce fonctionnement. C'est dans mon témoignage. Nous ne pouvions pas faire concorder le nombre de véhicules qui passaient sur le pont avec les recettes, parce que à cette époque il y avait des abonnés et des véhicules qui se servaient de passes...

M. PETERS: J'aurais une autre question. Le Conseil des ports nationaux donne-t-il des renseignements aux postes radiophoniques au sujet des conditions de la circulation sur les ponts? Un rapport est-il fourni au grand public, lui disant si oui ou non il devrait traverser le pont Victoria ou le pont Jacques-Cartier à cause de l'insensité de la circulation?

M. BEAUDET: Nous ne publions pas de rapport. Il y a quelques années, un poste de radio de Montréal appelait la police du pont pour se renseigner au sujet des conditions de la circulation. Je crois que cela ne se fait plus. Je n'aimais pas bien cela, parce que la police donnait certains renseignements et la radio décidait de dire autre chose. Alors, de ma propre initiative, j'ai décidé de prévenir nos policiers de cesser cela. Si le poste avait voulu rapporter les faits tels que nous les voyions, c'est très bien; mais s'il voulait faire une interprétation personnelle du rapport de la police, j'ai cru qu'il devait faire leurs propres recherches.

M. PETERS: Y a-t-il concurrence entre le pont Jacques-Cartier et le pont Victoria au sujet de la circulation?

M. ARCHER: Concurrence?

M. PETERS: Oui, vous souciez-vous vraiment du nombre de personnes qui traversent le pont?

M. ARCHER: Nous sommes bien intéressés. Nous ne faisons pas d'annonces pour le pont, sauf par des affiches aussi loin que possible du pont pour indiquer que le pont Jacques-Cartier est là, et des affiches de ce genre.

M. BEAUDET: Il n'y a pas de distinction injuste entre les deux organisations.

M. PETERS: Je me suis demandé s'il y avait quelque concurrence, et si cela expliquerait une partie du changement. Ainsi, en Ontario, certains postes de radio signalent que la grande route 401 est congestionnée, qu'on peut utiliser la route 28, dira-t-on, ou quelque autre route, où les conditions ne sont pas si mauvaises. Il agissent de cette façon afin que les véhicules prennent une autre route.

A-t-on cherché à faire un tel réacheminement?

M. BEAUDET: Non, nous n'avons pas, nous-mêmes,—ni les autorités du pont Victoria, je pense,—commencé à diffuser ce genre de renseignement. La police provinciale, cependant, compte sur les postes radiophoniques, durant les fins de semaine, pour informer les voyageurs des conditions des routes conduisant aux ponts sur la rive sud.

M. ARCHER: Je dois ajouter que pendant les fins de semaine, également et au cours des heures de pointe du dimanche soir et du samedi, quelquefois des avions survolent les ponts. Je sais par expérience, qu'en écoutant la radio, on peut entendre; "Ne vous servez pas de tel pont, il est congestionné, utilisez un autre pont"; ou "Ne partez pas de chez vous maintenant, il y a

trop de circulation, attendez une heure". C'est tout ce que je sais au sujet de la forme de concurrence que vous avez mentionnée.

Vous avez demandé des renseignements, monsieur Peters, il y a un moment, au sujet du nouveau système sur le pont Jacques-Cartier, et j'ai pensé que je pourrais vous donner ici lecture d'un rapport que nous avons reçu de la Gendarmerie royale qui, comme vous le savez, fait actuellement enquête au sujet du pont.

Je ne donnerai pas lecture de tout le rapport, mais voici ce que l'on trouve dans un des paragraphes:

> Il semble que le Conseil des ports nationaux prenne toutes les précautions possibles. Dans la mesure où nous avons pu le vérifier jusqu'ici, le système mécanique de perception automatique est considéré à toute épreuve. En outre, le système actuel de perception, de comptabilité et de garde des jetons ne semble permettre aucune sorte de vol.

M. PETERS: Je vous ai demandé s'il y avait un compteur d'essieux parce que c'est une façon de compter et, avec certaines méthodes de comptabilité, on peut établir une double vérification sur les machines automatiques qui, à ce que je comprends, comportent également un appareil du comptable. Le compteur d'essieux dénombre les véhicules à leur passage.

M. BEAUDET: L'appareil auquel vous pensez, ce compteur à tuyau, n'est pas bien précis. Il est loin d'être précis.

M. PETERS: Nous construisons nos routes d'après ces renseignements.

M. BEAUDET: Les renseignements fournis suffisent à adresser les plans, mais c'est une autre chose si vous voulez utiliser ces chiffres à des fins de comptabilité.

M. ARCHER: Je crois que l'on devrait préciser également que, du point de vue du tarif, on peut compter le nombre d'essieux; mais vous avez deux essieux dans le cas d'une voiture particulière qui paie 6c., et vous avez deux essieux dans un camion qui peut payer 50c. Cela pourrait être difficile.

M. PETERS: Le revenu serait beaucoup plus considérable que ce que vous perdriez à la différence entre les camions et les autos.

(Texte)

M. PIGEON: Monsieur Beaudet, il a été dit, à une séance antérieure, qu'au pont Jacques-Cartier, les machines automatiques étaient souvent défectueuses et qu'on les remplaçait par d'autres machines, et que les machines de remplacement qui servent à ce moment-là étaient elles-mêmes souvent défectueuses. Est-ce que ces choses-là se sont produites sur le pont Jacques-Cartier?

M. BEAUDET: Non, pour deux raisons, je crois. Nous n'avions pas la "condition" de poussière de charbon. Et deuxièmement, la compagnie avait déjà plus d'expérience avec ces machines, alors qu'elles avaient été déjà en "opération" sur le pont Victoria plusieurs mois.

M. PIGEON: J'aurais une dernière question à poser. D'après vous, monsieur Beaudet, lorsque les péagers, tant du pont Victoria que du pont Jacques-Cartier, ont appris qu'il y avait un nouveau système de perception automatique, est-ce que vous avez constaté, par le nombre d'irrégularités, est-ce que vous avez constaté que les péagers étaient portés à commettre plus d'irrégularités, sachant qu'ils perdraient leur emploi?

M. BEAUDET: On a remarqué des irrégularités pour le pont Jacques-Cartier, je veux parler. Toutefois, est-ce que c'était la crainte de perdre leur travail ou non, je ne pourrais le dire.

M. PIGEON: Mais cela demandait beaucoup plus de surveillance?

M. BEAUDET: Définitivement.

(Traduction)

M. DESCHATELETS: Monsieur Beaudet, je me reporte maintenant à une réponse que vous avez donnée vous-même à la page 52 du fascicule nº 9, en réponse à une question de M. Campbell. A la page 52 vous dites:

> La Commission du port, dans ce temps là, estimait que la vérification de la perception du péage était une chose importante et nécessaire. Elle songeait à engager des détectives privés et croyait qu'elle pourrait peut-être consulter les chemins fer Nationaux à cet égard, vu que ceux-ci administraient le pont Victoria. Après avoir consulté les autorités du pont Victoria, les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux consentirent à effectuer une enquête simultanée des deux ponts.

Quand les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux ont témoigné ici, il y a quelques semaines, ils ont déclaré qu'ils menaient des enquêtes sur le pont Jacques-Cartier seulement sur demande. Pouvez-vous préciser la divergence entre ces deux déclarations?

M. BEAUDET: Je le crois. J'ai déclaré dans ce témoignage, en plus de ce que j'ai dit à la page 52, si ma mémoire est fidèle, que je croyais personnellement que les enquêteurs de chemins de fer Nationaux feraient des enquêtes sur le pont Jacques-Cartier chaque fois qu'il y aurait une enquête sur le pont Victoria.

C'est l'impression que j'ai eue à la lecture de nos propres dossiers. Je crois avoir ici des documents à l'appui de ce que j'ai dit dans ce témoignage.

Il s'agit d'une lettre de M. Alex Ferguson, directeur du port, à M. R. F. MacLeod, directeur, bureau du tarif et des billets, du chemin de fer National-Canadien, à Montréal en date du 22 juin 1934. Je crois que, à cette époque, le bureau du tarif et des billets était chargé de l'exploitation du pont Jacques-Cartier. Cette lettre se lit comme il suit:

> Il y a environ un mois, à la demande des commissaires, j'ai discuté avec vous la possibilité de faire une vérification des péagers du pont du port de Montréal en même temps que vous feriez une vérification sur votre propre pont et vous m'avez laissé entendre qu'une entente à cette fin pourrait être conclue.
>
> Lors de notre dernière entrevue, quand j'ai rencontré votre fonctionnaire en charge des enquêtes, j'ai cru comprendre que je devais avoir des nouvelles de vous ou de lui, expliquant ce qui pourrait se faire. Peut-être ce sujet vous a-t-il échappé.
>
> Les commissaires m'ont demandé de nouveau où j'en suis dans cette affaire et je désire prendre des arrangements afin d'obtenir que vos gens fassent une vérification sur le pont, si la chose est possible.

J'ai un autre document qui confirme celui-ci. C'est un rapport de M. S. Perrigard, du bureau des enquêtes du National-Canadien, à M. H. MacKenzie, inspecteur des enquêtes, à Toronto. Ce document donne le résultat de l'enquête. Je ne crois pas nécessaire de lire le document en entier, mais je pourrais vous donner lecture du premier alinéa qui prouve ce que je tente de vous démontrer.

> Il y a quelque temps, les commissaires du port de Montréal ont demandé à notre service d'effectuer une vérification du pont Jacques-Cartier, lorsque nous ferions une vérification du pont Victoria appartenant aux chemins de fer Nationaux. Récemment, nos fonctionnaires ont effectué une vérification de ces deux ponts. Les résultats détaillés de ce que l'on a trouvé sur le pont Jacques-Cartier se trouvent ci-inclus.

C'est en m'appuyant sur ces documents que j'ai eu l'impression que l'équipe d'enquête du National-Canadien ferait une vérification du pont Jacques-Cartier chaque fois que l'on faisait une vérification au pont Victoria.

M. CHEVRIER: Certainement, M. B. J. Roberts avait cette impression, et il l'a déclaré dans le témoignage qu'il a rendu.

M. BEAUDET: Vous pouvez vous demander comment ce document m'est parvenu. Ce document n'est pas parvenu "à moi", mais à mon prédécesseur, M. Shea, qui a témoigné devant le Comité, ce document étant accompagné d'une lettre en date du 15 octobre 1934 adressé à M. Alex Ferguson, directeur adjoint du port.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Bureau des enquêtes

Dossier nº 126

Montréal (Québec), le 15 octobre 1934.

Personnelle et confidentielle *Recommandée*

M. A. Ferguson,
Directeur général adjoint,
Commissaires du port,
357, rue de la Commune,
Montréal (Québec).
Monsieur,

Comme vous me le demandez dans votre lettre du 1er octobre, je vous envoie ci-joint un exemplaire du rapport de M. Perrigard contenant les détails de la vérification.

Ces renseignements vous auraient été transmis il y a longtemps, mais j'avais l'impression que M. Perrigard avait réglé ce problème avec vous à cette époque.

J'espère que vous trouverez ce rapport satisfaisant; mais, si vous désiriez d'autres renseignements à ce sujet, nous serons heureux de vous les fournir.

Bien à vous,

Le directeur des enquêtes,
George A. Shea.

M. DESCHATELETS: Vous avez déclaré il y a quelques instants que l'augmentation des recettes du péage au pont Victoria, après l'installation des appareils de perception automatiques dépasserait, d'après vous, 5 p. 100. Après avoir consulté les graphiques et les chiffres qui ont déjà été soumis au Comité, pourriez-vous nous donner votre opinion au sujet de ce que serait l'augmentation des recettes de péage après l'installation des appareils automatiques de perception au pont Victoria?

M. BEAUDET: Ce serait un chiffre approximatif. Je crois que ce serait plutôt une appréciation des faits. Pour obtenir les chiffres exacts, il faudrait probablement tenir compte de toutes les conditions qui existent, l'ouverture du pont, la fermeture du pont et ainsi de suite. Cependant, de façon générale, voici ce que j'en pense: après que les autorités du pont Victoria eurent ouvert la section en aval à la circulation des véhicules, l'augmentation des recettes, de leur propre aveu, a été de 37 p. 100. C'était en 1957. Au mois de mai 1958, elles ont installé les appareils de perception automatiques. Mais au cours de cette même année, en 1958, elles ont fermé une voie pendant une période...

M. DESCHATELETS: De six mois.

M. BEAUDET: Pendant une période de six mois, au moment où la circulation était à son maximum.

C'est-à-dire six mois sur douze, soit 50 p. 100, disons qu'il serait normale de s'attendre à une diminution des recettes d'environ 50 p. 100 à cause de la fermeture de cette voie; mais, comme c'était pendant la période de pointe, disons qu'il s'agit de 20 p. 100. Nous aurions dû nous attendre à une diminution des recettes de 20 p. 100, ce qui est un peu plus que la moitié de 37 p. 100. Cette diminution de 20 p. 100 ne s'est pas produit. En réalité, d'après la preuve fournie par les chemins de fer Nationaux, nous avons constaté une augmentation de 5 p. 100; ainsi l'augmentation a été de quelque 25 p. 100.

J'irais même plus loin et je dirais qu'une augmentation de 25 p. 100 sur le pont, là où la majorité de la circulation consiste en automobiles particulières, non seulement des automobiles particulières mais des abonnés, est plus impressionnante. Je ne peux pas comparer le pourcentage des abonnés du pont Victoria avec celui du pont Jacques-Cartier, parce qu'on a demandé aux chemins de fer Nationaux de donner ces chiffres, ou du moins on leur a demandé de produire des chiffres identiques à ceux que nous avons donnés au sujet du pont Jacques-Cartier, mais ils ne les ont pas encore fournis.

En d'autres termes, leurs états donnent le total des véhicules, sans fournir de répartition, comme nous l'avons fait, entre les automobiles particulières, les abonnés, les passages payés en espèces par les camions, les autobus et les autres.

Mais, de toute façon, en considérant que le pont Victoria sert surtout aux voitures particulières, dont la grande majorité appartiennent à des abonnées, une augmentation de 25 p. 100 constitue certainement une chose plus sérieuse qu'une augmentation de 30 p. 100 sur un pont où le camionnage joue le plus grand rôle. Monsieur Deschatelets, comme je l'ai dit au début, il s'agit d'une simple appréciation des faits et c'est là ce que vous m'aviez demandé?

M. DESCHATELETS: Dois-je conclure, monsieur Beaudet, que d'après vous, les recettes de péage, après l'installation des appareils de perception automatique, aux deux ponts, devraient être interprétées à la lumière de conditions spécifiques et spéciales sur ces deux ponts?

M. BEAUDET: C'est bien ça.

M. PIGEON: (*Le sténographe n'a pas consigné les paroles que M. Pigeon a prononcées en français.*)

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est d'abord le tour de M. Denis?

M. PETERS: Puis-je poser une question? M. Fisher a demandé à M. Archer de venir ici et il s'est préparé à répondre aux questions, mardi. Je voudrais demander que son absence aujourd'hui ne lui cause pas préjudice, parce que M. Fisher ne peut pas se rendre ici; et il a demandé d'avoir l'occasion d'interroger M. Archer sur d'autres sujets.

M. HORNER (*Acadia*): Je crois qu'il aurait dû être ici s'il a demandé de convoquer M. Archer.

M. PETERS: Il avait déjà pris des dispositions pour être absent aujourd'hui, mais il sera présent mardi. Pour cette raison, je demande...

M. CHEVRIER: Quand allons-nous établir si ces témoins ont terminé leur déposition ou non? Vont-ils demeurer à notre disposition indéfiniment?

M. Payne a soulevé un bon point et je suppose que ces gens désirent retourner à leur bureau.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ne suffirait-il pas qu'on répondre maintenant à la question, aux fins du procès-verbal?

M. PETERS: J'ai simplement formulé cette demande. Je ne suis pas au courant des questions que l'on voulait poser. Je signale simplement que M. Fisher avait l'intention d'être ici mardi et qu'il ne pouvait pas être ici aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: M. Archer est prêt à répondre à la question que l'on a posée à la dernière réunion.

M. ARCHER: Je crois que M. Fisher s'est exprimé clairement et nous a donné une espèce de préavis; il a déclaré qu'il était un peu mêlé au sujet des relations avec la Gendarmerie royale de 1956 à 1959, tant à Ottawa qu'à Montréal. Je suis prêt à vous donner un résumé de nos relations avec la Gendarmerie royale à Ottawa et M. Beaudet peut vous donner une idée des relations avec la Gendarmerie royale à Montréal.

M. CHEVRIER: Écoutons cela.

M. ARCHER: Tout d'abord, il n'y a pas eu d'entente avec la Gendarmerie royale en 1956. Les premiers pourparlers du Conseil avec la Gendarmerie royale ont eu lieu en juillet ou août 1958.

Nous nous sommes rendus à la Gendarmerie royale et nous avons dit: "Il existe sur le pont Jacques-Cartier une situation sur laquelle nous aimerions faire tenir une enquête". Nous avons déclaré que nous pouvions installer deux agents secrets, si on le désirait, et faire en sorte qu'ils rencontrent M. Beaudet chez lui, non pas à son bureau, afin de ne pas semer l'alarme.

La Gendarmerie royale était tout à fait disposée à entreprendre une enquête, mais elle nous a dit qu'elle préférait faire cette enquête à sa façon. En commençant cette enquête, la Gendarmerie royale a constaté que les chemins de fer Nationaux faisaient leur propre enquête, celle de 1958.

Les chemins de fer Nationaux poursuivaient une enquête et la Gendarmerie royale leur a dit: "Maintenant que ces hommes ont été alertés, nous pensons qu'il nous serait inutile de continuer". Alors la Gendarmerie royale a discontinué son enquête.

Au mois d'avril ou de mai 1959, lorsque des menaces ont été formulées à l'endroit de certains de nos péagers, nous nous sommes rendus à la Gendarmerie royale et nous lui avons fait part de ces menaces. Nous lui avons dit que la situation était grave et nous lui avons fait savoir à ce moment que les gens de l'impôt sur le revenu étaient disposés à agir et à faire certaines enquêtes. La Gendarmerie royale nous a répondu qu'il serait probablement préférable que les gens de l'impôt sur le revenu n'agissent pas tout de suite, au moment où la Gendarmerie elle-même poursuivait son enquête.

La Gendarmerie royale nous a fait rapport au mois de juillet et a déclaré qu'elle avait interrogé nombre de personnes; mais, à cause de la répugnance de ces gens à divulguer des renseignements, qu'il était difficile de découvrir quelque vol que ce soit, qu'il était inutile de continuer l'enquête et que, à toutes fins pratiques, on considérait la question comme réglée.

L'enquête n'a pas décelé l'identité des gens qui proféraient des menaces; et, si vous vous reportez à la déclaration initiale que j'ai faite ici, vous constaterez, je pense, que j'ai dit que la menace avait été faite verbalement, par téléphone, par un homme ou par une femme, et qu'on n'a identifié personne.

A la suite des menaces faites à M. Beaudet,—c'était à la fin d'août ou au début de septembre 1959,—nous avons communiqué de nouveau avec la Gendarmerie royale du Canada, qui est encore une fois intervenue en vue d'assurer la protection voulue.

Comme vous le savez, à la suite de ces événements, le ministre, au début de décembre 1959, a écrit au ministre de la Justice et lui a demandé une nouvelle enquête, laquelle est maintenant en marche.

M. PIGEON: (*En français, sans interprétation.*)

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: M. Denis vient avant vous, monsieur Pigeon.

M. DENIS: Monsieur Beaudet...

M. HORNER (*Acadia*): Je demande que M. Peters demeure. Nous n'aurons pas le quorum s'il ne reste pas. Nous avons attendu patiemment tandis qu'il enfilait ses questions, et j'espère qu'il sera assez gentilhomme pour rester.

M. DENIS: Monsieur Beaudet, voudriez-vous dire au Comité quand vous avez conclu une entente, en ce qui concerne le nouveau tarif, avec le chemin de fer National-Canadien? Avez-vous la date?

M. BEAUDET: Je ne la sais pas de mémoire. Je vais faire une conjecture, mais je pense que le chemin de fer National-Canadien a témoigné et qu'il a fourni la date exacte. Je crois que c'était en janvier 1956; toutefois, je ne suis pas certain.

M. DENIS: Quand cette nouvelle entente sur le tarif a-t-elle été envoyée à la province de Québec pour qu'elle l'approuve?

M. ARCHER: Je crois que ce renseignement a été donné antérieurement dans les témoignages. C'était le 1er mai 1958.

M. DENIS: 1958?

M. ARCHER: Oui.

M. DENIS: Quand l'entente est-elle revenue, approuvée par la province de Québec?

M. ARCHER: En février 1959.

M. DENIS: Vous avez dit, il y a un moment, monsieur Beaudet, que les péagers commencèrent à donner un moins bon rendement vers la fin de 1956. Est-ce que je me trompe?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. DENIS: Voudriez-vous vous reporter à la page 39, fascicule 3, du compte rendu, et dire au Comité le nombre de nouveaux péagers qui ont été engagés depuis octobre 1957?

M. BEAUDET: Tout cela est clairement indiqué dans le tableau.

M. DENIS: Mais nous voulons que cela paraisse dans les témoignages.

M. DRYSDALE: C'est déjà dans les témoignages.

M. DENIS: Mais je veux le chiffre. J'ai une autre question à poser à cet égard.

M. BEAUDET: A partir de cette date, monsieur Denis?

M. DENIS: A partir d'octobre 1957.

M. BEAUDET: D'octobre 1957?

M. DENIS: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Pourquoi ne pas revenir à 1956, alors que l'incompétence a augmenté?

M. DENIS: Il a dit que les péagers ont commencé à donner un moins bon rendement à la fin de 1956.

M. HORNER (*Acadia*): Il a dit en 1956 et non pas "à la fin de 1956".

M. DENIS: C'est ce qu'a dit le témoin!

M. HORNER (*Acadia*): Vous le lui avez fait dire.

M. CHEVRIER: Vous avez fait cela toute la journée.

M. BEAUDET: A partir d'octobre 1956?

M. DENIS: Je ne vous ai pas demandé cela.

M. BEAUDET: Dix-neuf nouveaux péagers ont été engagés.

M. DENIS: Combien, sur ces 19 péagers, ont été congédiés ou destitués? Combien ont résigné leurs fonctions?

M. BEAUDET: 6 ont résigné leurs fonctions, 6 ont été congédiés, un a été destitué pour cause et un a été transféré pour incompétence.

M. DENIS: Diriez-vous que tous ces péagers sont demeurés au travail jusqu'au moment de leur démission ou jusqu'au moment de leur congédiement?

M. BEAUDET: Je ne pourrais pas, je pense, répondre à cette question sans regarder le bordereau des heures de travail dans le temps, pour voir s'ils étaient toujours au travail. Il se pourrait que certains d'entre eux aient été malades pendant longtemps.

M. DENIS: Quel était le nombre des péagers?

M. BEAUDET: Puis-je répondre de cette façon-ci: nous avions un effectif de 30 péagers?

M. DENIS: Oui. Diriez-vous que ces gens, engagés depuis la fin de 1956, travaillaient sur le pont à titre de péagers?

M. BEAUDET: Oui.

(*Texte*)

M. PIGEON: Je n'aurais qu'une question à vous poser...Est-ce que je pourrais poser une question seulement? Monsieur Beaudet, j'aurais une question à vous poser, s'il vous plaît, la dernière. Depuis l'existence du système automatique, avec l'expérience que vous avez, quelles sont les augmentations que vous prévoyez au mois d'août sur le pont Jacques-Cartier, approximativement.

M. BEAUDET: Vous me demandez de regarder dans...

M. PIGEON: A peu près?

M. BEAUDET: ...ma boule de cristal. Je m'attends à ce que l'augmentation soit de plus de 50 p. 100.

M. PIGEON: Je vous remercie beaucoup.

(*Traduction*)

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Beaudet. Vous avez conjecturé que l'augmentation sur le pont Victoria, toutes choses égales d'ailleurs, aurait été d'environ 25 p. 100. Est-ce bien cela?

M. BEAUDET: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez tiré cette conclusion du chiffre de 37 p. 100. Puis-je vous demander où vous avez trouvé cela? Dans l'appendice "D" du fascicule 16, l'état du revenu du chemin de fer National-Canadien, en ce qui concerne le revenu provenant du péage sur le pont Victoria...

M. BEAUDET: J'ai trouvé ce renseignement à la page 37 du quatorzième fascicule. Le passage se lit ainsi:

> L'augmentation entre 1955, qui a été la dernière année où un seul côté du pont était ouvert à la circulation, et 1957, qui a été la première année complète au cours de laquelle les deux côtés du pont étaient ouverts,—et il n'y avait aucune restriction de l'un ou de l'autre côté,— les recettes ont augmenté de 37.1 p. 100.

M. HORNER (*Acadia*): Très bien. Maintenant, regardez l'appendice "D" du fascicule 16. Vous présumez que cela constitue une augmentation de 37 p. 100. Je vous ferai remarquer que c'était au temps de la construction de la voie maritime du Saint-Laurent, et que les revenus sur tous les ponts, même sur votre propre pont, ont alors augmenté. Si on regarde l'appendice en question, on voit qu'il y a eu en 1958, par rapport à 1957, une augmentation de 5 p. 100 dans le revenu. Il y a eu une diminution de 5 p. 100 en 1958, par rapport à 1957, pour l'ensemble du revenu. Voyez-vous la colonne?

M. BEAUDET: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Il y a eu une diminution de 5 p. 100?

M. BEAUDET: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Alors, si on passe à une augmentation de 5 p. 100, de 5.4 p. 100, en 1959 par rapport à 1957? Je crois que vous avez admis, comme les autorités du pont Victoria, que ces années étaient comparables?

M. BEAUDET: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Vous voyez, là, l'augmentation n'était que de 5.4 p. 100. Comment croyez-vous qu'il pût y avoir une augmentation de 25 p. 100?

M. BEAUDET: Je pense que je puis donner une explication. Pendant six mois de l'année 1958, soit pendant les six mois où la circulation était le plus intense, une voie était fermée.

M. HORNER (*Acadia*): J'en conviens, et je vois comment le revenu a baissé de 29 p. 100 en mai: c'était à cause de la fermeture d'une voie.

M. BEAUDET: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Mais il y a eu pour l'année une diminution de 5 p. 100 seulement. Il y a eu dans le revenu diminution de 5 p. 100 en 1958 par rapport à 1957, parce qu'une voie était fermée. Pendant les années 1959 et 1957, avec lesquelles on peut établir une comparaison, il y a eu une augmentation de 5 p. 100 seulement, alors que les deux voies étaient ouvertes, à la même époque, si je ne me trompe.

M. BEAUDET: J'ai dit ceci: je présume qu'il y a eu une augmentation de 37 p. 100 pour toute l'année, quand les deux voies étaient ouvertes. Quand on ferme une voie pendant la moitié d'une année, durant la période où la circulation est le plus intense, il est logique et normal de prévoir une baisse de 20 p. 100. C'est là exactement ce que j'ai dit. Mais cette baisse de 20 p. 100 n'a pas eu lieu.

M. HORNER (*Acadia*): Vous comparez 1955 et 1957 pour obtenir cette augmentation de 37 p. 100, tout d'abord?

M. BEAUDET: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): J'imagine que cela peut être exact pour ces deux années. Cette augmentation ne s'est pas continuée, même sur votre propre pont,—même dans vos propres revenus provenant du pont,—cette augmentation qui se produisait depuis 1957 ne s'est pas continuée, et celle de 1958 était inférieure, pendant plusieurs mois, à celle de 1957.

M. BEAUDET: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Ainsi, pourquoi présumez-vous que l'augmentation aurait dû continuer sur le pont Victoria, au taux de 37 p. 100, quand elle ne s'est pas poursuivie, même sur votre propre pont?

M. BEAUDET: Eh bien, je ne présumais pas qu'elle devait se poursuivre; je présumais qu'elle aurait dû tomber de 20 p. 100, mais cela ne s'est pas produit. L'augmentation s'est maintenue. Si je suivais votre argumentation, l'augmentation serait de plus de 25 p. 100.

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez supposé que le revenu devait augmenter de 37 p. 100, et, parce que la voie a été fermée pendant six mois de l'année, vous dites: Eh bien, alors, parce que la voie a été fermée pendant six mois de l'année, l'augmentation ne devrait être que de 20 p. 100.

M. CHEVRIER: Le témoin ne présumait pas que le revenu augmenterait de 37.1 p. 100; M. Henderson, du chemin de fer National-Canadien, a dit, dans son témoignage, que le revenu a augmenté de 37.1 p. 100; ainsi, ce n'est pas une hypothèse, c'est un fait.

M. HORNER (*Acadia*): Vous ne suivez pas mon raisonnement. M. Beaudet présumait que cette augmentation de 37 p. 100 aurait dû se poursuivre à partir de 1957. Nous admettons qu'il y a eu une augmentation,—et c'est un fait, de 1955 à 1957,—mais dans l'hypothèse que le revenu du pont Victoria aurait dû augmenter de 25 p. 100 après l'installation du péage automatique, il s'est

fondé sur le fait d'une augmentation de 37 p. 100, toutes choses égales d'ailleurs à partir de 1957.

M. CHEVRIER: Le témoignage de M. Henderson indique déjà qu'il y a eu une augmentation.

M. HORNER (*Acadia*): De 1955 à 1957.

M. CHEVRIER: Après cela.

M. HORNER (*Acadia*): Après cela? D'après le témoignage que renferme l'appendice "D" du fascicule 16, il y a eu en 1959, par rapport à 1957, une augmentation de 5.4 p. 100.

M. CHEVRIER: Regardez à la page 1140 (version anglaise) et vous trouverez les réponses aux questions que j'ai posées à M. Henderson. Il a dit qu'il n'avait pas pris en considération le fait que le pont avait été fermé pendant six mois. Il a dit qu'il y avait eu augmentation de 5 p. 100 dans les revenus du pont après l'installation de l'outillage de péage automatique.

M. HORNER (*Acadia*): De quelle année parlez-vous?

M. CHEVRIER: Si vous voulez regarder à la page 1140 (version anglaise), vous verrez qu'une série de questions y sont posées. La principale est ainsi formulée:

> Puis-je revenir au point que je cherche à faire valoir. Si vous n'aviez pas fermé le pont pendant la période de six mois et si vous aviez laissé circuler les véhicules, n'est-il pas logique de conclure que pendant l'année, de mai 1958 à mai 1959, l'augmentation aurait été supérieure à 5 p. 100 sur le pont Victoria?

M. HORNER (*Acadia*): Je ne conteste pas cela. De fait, le témoignage qu'on trouve à l'appendice "D" du fascicule 16 indique qu'il y a eu une baisse de 5.3 p. 100 en 1958 par rapport à 1957, et je suis avec vous d'avis que cette baisse n'aurait pas existé et qu'on aurait été témoin d'une hausse, si le pont avait été en plein fonctionnement pendant tout la période. Mais je ne partage pas l'avis de M. Beaudet, quand il présume que l'augmentation aurait été de 25 p. 100. Car, s'il en était ainsi, pourquoi n'obtient-il pas logiquement en 1959 une augmentation de 25 p. 100 par rapport à 1957, plutôt qu'une augmentation de 5.4 p. 100?

M. CHEVRIER: Présentement, vous êtes en désaccord avec le témoin, et cela nous ramène vraiment aux travaux du Comité. Si vous le voulez, vous pouvez n'être pas en accord avec un témoin...

M. HORNER (*Acadia*): Certainement.

M. CHEVRIER: Je ne veux pas m'interposer dans votre interrogatoire.

M. HORNER (*Acadia*): Vous le faites certainement, que vous le veuillez ou non.

M. CHEVRIER: J'ai le droit d'en appeler au Règlement. Vous n'êtes pas ici pour être en désaccord avec le témoin, mais bien pour poser des questions.

M. HORNER (*Acadia*): Je lui pose des questions et, si vous me permettez de continuer, je continuerai.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je prierais les membres du Comité d'adresser leurs questions au président.

M. HORNER (*Acadia*): Votre hypothèse d'augmentation de 25 p. 100 entraîne celle que l'augmentation de 37 p. 100 aurait dû se poursuivre à partir de 1957. Ai-je raison?

M. BEAUDET: Non, ce n'est pas mon raisonnement.

M. HORNER (*Acadia*): Comment en arrivez-vous à ces 25 p. 100?

M. BEAUDET: Je le répète, cela se trouve dans le témoignage. Si vous le désirez, laissez de côté les années.

M. HORNER (*Acadia*): On ne peut laisser les années de côté; elles sont d'importance capitale parce que l'installation des machines de péage s'est faite en 1958.

M. BEAUDET: J'ai dit que je faisais un raisonnement. Le chiffre de 25 p. 100 dont vous parlez, je n'ai pas dit qu'il s'appliquerait à n'importe quelle année; j'ai dit que le chiffre de 25 p. 100 serait le pourcentage de l'augmentation attribuable aux machines, sans qu'il manifeste nécessairement une augmentation de 25 p. 100 au cours de l'année. Voici le raisonnement. Entre deux années...

M. HORNER (*Acadia*): Entre 1955 et 1957.

M. BEAUDET: Oui, il y a eu une augmentation de 37.1 p. 100.

M. HORNER (*Acadia*): Oui.

M. BEAUDET: Or, avant cela, le pont Victoria n'avait qu'une voie, laquelle, du moins aux heures de pointe, atteignait le point de saturation.

M. HORNER (*Acadia*): Dans quel temps, au pont Victoria?

M. BEAUDET: En 1955. C'était le point de saturation. Puis, en 1957, une autre voie a été mise en usage et elle a amené une augmentation de 37 p. 100 dans le revenu provenant du péage. Donc, si on supprime cette voie, ce qu'on a fait, le revenu doit baisser à ce qu'il était au temps du point de saturation. En d'autres termes, il doit y avoir une baisse de 37 p. 100.

M. HORNER (*Acadia*): Vous présumez.

M. BEAUDET: Si elle avait été fermée pendant toute une année. Elle n'a pas été fermée pendant toute une année, mais pendant six mois, et cela, pendant les mois les plus occupés de l'année. Donc, j'ai dit qu'il serait normal de présumer qu'en fermant la voie en 1958, on devait s'attendre à une baisse de 20 p. 100.

M. HORNER (*Acadia*): Oui.

M. BEAUDET: Mais cette baisse de 20 p. 100 ne s'est pas produite; en 1958, il y a eu une baisse de 5 p. 100.

M. HORNER (*Acadia*): Au mois de mai 1958, il y a eu une baisse de 29.1 p. 100.

M. BEAUDET: Oui, mais voyez ce qui est arrivé le mois suivant.

M. HORNER (*Acadia*): Le mois suivant, 16.9.

M. ARCHER: C'est le mois au cours duquel on a fermé la voie.

M. BEAUDET: Très bien; prenez juillet. Comment se fait-il qu'il n'y ait qu'une baisse de 5.1 p. 100 en juillet, quand il n'y avait qu'une voie d'ouverte? Comment se fait-il qu'en août la baisse n'ait été que de 4 p. 100? Comment se fait-il qu'en septembre la baisse n'ait été que de 3.2 p. 100? Alors qu'il n'y avait qu'une seule voie d'ouverte? Comment se fait-il qu'en octobre, il se produise une augmentation de 7.9 p. 100, alors qu'il n'y a d'ouverte encore qu'une seule voie?

M. HORNER (*Acadia*): Pendant une partie d'octobre, deux voies étaient ouvertes.

M. BEAUDET: Je pense que la deuxième voie a été rouverte le 28; nous argumentons au sujet d'une couple de jours.

M. HORNER (*Acadia*): Je pense que c'était le 10. Alors, pourriez-vous expliquer?

M. BEAUDET: C'était le 23 octobre. Nous discutons sur une période de 8 jours.

M. HORNER (*Acadia*): Alors, pourriez-vous expliquer pourquoi l'augmentation n'a pas été plus considérable en 1959, par rapport à 1957?

M. BEAUDET: En 1959, le péage automatique a fonctionné pendant toute l'année. Tel ne fut pas le cas en 1957. Par conséquent, comme je l'ai dit,—et j'ai répondu à la question précédemment,—en 1959, il se peut que le voyageur n'ait pas eu le courage d'employer le pont Victoria, car en 1959 le pont a été fermé en de nombreuses occasions, pendant une demi-heure ou une heure, pour permettre l'épreuve des travées levantes qu'installait l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

M. ARCHER: Et une voie a été fermée pendant cinq semaines, également en 1959, je pense.

M. HORNER (*Acadia*): Je pense que M. Beaudet fait ses propres conjectures sur le pont de tiers, et il peut n'être pas très exact quand il dit 25 p. 100.

M. BEAUDET: C'est une évaluation des chiffres et des témoignages, et je l'ai dit au début. Il n'y a pas de doute que parce que le pont Victoria a été fermé, rouvert et fermé de nouveau, il est extrêmement difficile de déterminer exactement quelles ont été les fluctuations du revenu.

M. HORNER (*Acadia*): Il en a toujours été ainsi depuis l'inspection du pont Victoria.

M. BEAUDET: Les autorités du pont Victoria ont déclaré définitivement que les machines n'ont entraîné qu'une augmentation de 5 p. 100 du revenu.

M. HORNER (*Acadia*): Quelles machines n'ont entraîné qu'une augmentation de 5 p. 100?

M. BEAUDET: Les machines de perception de péage.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur Beaudet, vous avez dit antérieurement que vous ne pensiez pas que la compétence était de beaucoup supérieure chez vos péagers, comparativement aux péagers du pont Victoria.

M. BEAUDET: Oui.

M. CHEVRIER: C'était le contraire.

M. HORNER (*Acadia*): Et, cependant, vous avez ajouté qu'il y avait incompétence accrue chez vos péagers depuis 1956. Est-ce bien cela?

M. BEAUDET: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Présumez-vous qu'il y a eu incompétence accrue sur le pont Victoria depuis 1956?

M. BEAUDET: Non, je n'ai pas dit cela.

M. HORNER (*Acadia*): Vous n'avez pas dit cela, mais vous le présumez?

M. BEAUDET: Non.

M. HORNER (*Acadia*): Alors, vous admettrez que l'incompétence s'est accrue considérablement sur votre pont et que tel ne fut pas le cas sur l'autre?

M. BEAUDET: Je n'ai rien dit de cela, ni dans un sens ni dans l'autre.

M. DRYSDALE: Vous ne savez pas?

M. BEAUDET: Je ne sais pas.

M. HORNER (*Acadia*): Mais nous pouvons conclure qu'il y a eu différence d'efficacité entre votre pont et l'autre pont, depuis 1956, au moins, dans la perception du péage?

M. BEAUDET: Non, je n'ai pas dit cela, monsieur Horner, et je ne veux pas le laisser entendre. Tout ce que j'ai dit dans mon témoignage, c'est que sur le

pont Jacques-Cartier les choses ont commencé à mal aller en 1956, et il en fut ainsi jusqu'en 1959, le sommet étant atteint à l'été de 1959. C'est tout ce que j'ai dit, et c'est tout ce que je puis dire. Mais, relativement aux années antérieures à 1956, les péagers du pont Jacques-Cartier n'étaient ni meilleurs ni pires que ceux du pont Victoria.

M. HORNER (*Acadia*): Il en fut ainsi jusqu'en 1956?

M. BEAUDET: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Mais, à partir de 1956, l'incompétence s'est accrue?

M. BEAUDET: Oui.

M. DRYSDALE: Non pas votre incompétence personnelle?

M. HORNER (*Acadia*): Non, je ne voulais pas laisser entendre cela, pas du tout: je parlais de l'incompétence des péagers.

M. MCPHILLIPS: Pourrions-nous ajourner, maintenant?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: J'espère que le Comité suivra la suggestion que nous terminions l'interrogatoire des témoins au moins à midi et demi.

Comme vous le savez, on compte que les prévisions de dépenses du ministère des Transports seront présentées à la Chambre cet après-midi, et M. Archer aimerait être à la Chambre quand les prévisions de dépenses de son Conseil seront examinées. J'espère que vous pourrez terminer l'interrogatoire des témoins à midi et demi, aujourd'hui. Alors, je me propose de convoquer pour cet après-midi une réunion du comité de direction, afin que nous puissions faire des recommandations au sujet de la méthode que nous suivrons dorénavant, à savoir, si nous appellerons ou non d'autres témoins.

Avez-vous une question à poser, monsieur Bourget?

M. BOURGET: Je n'ai que deux questions à poser. L'une se rapporte à une question qu'a formulée précédemment M. Denis, sur le tarif réel tel qu'il se présente dans sa forme actuelle. J'aimerais demander à M. Archer quand le tarif a été soumis au ministre après avoir été reçu de la province de Québec.

M. ARCHER: Je crois que le renseignement se trouve dans les témoignages. Je pense que nous avons reçu à Ottawa l'arrêté en conseil environ trois semaines après l'expédition du tarif de Québec.

M. BOURGET: Vous souvenez-vous de la date?

M. ARCHER: Je vais faire vérifier les dates.

M. BOURGET: Tandis que vous vérifiez les dates, puis-je poser une question à M. Beaudet?

Monsieur Beaudet, dans votre témoignage, vous avez dit que vous avez pris l'initiative en faisant une enquête sur le nouvel outillage automatique de perception du péage. Or, M. Smith, du National-Canadien, d'après le compte rendu à la page 25 du fascicule 12, a dit:

> M. Henderson estime que c'est lui qui a mis les choses en train.

Et puis, plus loin, à la page 42 du fascicule 14, M. Henderson n'a pas fait de réserve sur ce point, mais il a simplement dit qu'il est entré en relations avec la compagnie qui a fourni l'outillage de perception automatique le 9 février 1956. Eh bien, maintenez-vous toujours que vous avez pris l'initiative pour l'installation de cet outillage?

M. BEAUDET: J'ai dit que j'ai pris l'initiative, et je vous remercie de me donner l'occasion de le prouver!

J'aimerais me reporter à une lettre provenant de la société locatrice de l'outillage sur les deux ponts, la *Quebec Electro Control Limited,* à mon adresse.

La lettre est en date du 30 avril 1960 et porte la signature de M. F. W. Westerson, président. Elle est rédigée en ces termes:

QUEBEC ELECTRO CONTROL LTD.
771, avenue Howard
Montréal (Québec).

le 30 avril 1960.

Monsieur Guy Beaudet, ingénieur professionnel
Directeur de port, Port de Montréal
Conseil des ports nationaux
357, rue de la Commune
Montréal (Québec)

Monsieur,

1. Par les présentes, nous reconnaissons et certifions que nous avons reçu de vous, le 7 septembre 1955, une demande officielle touchant notre proposition de fournir et d'installer un outillage moderne de perception de péage, comportant la vérification automatique, à l'emplacement de péage du pont Jacques-Cartier. Nous expédierons dans quelques jours un photostat de la lettre initiale.

2. La première réunion que nous avons eue avec les représentants du chemin de fer National-Canadien, au sujet de l'outillage de perception de péage destiné au pont Victoria, a eu lieu vers le 9 février 1956.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de ma considération très distinguée.

Le président,
Quebec Electro Control, Ltd.
(*signature*) F. W. Westerson.

Puis, j'ai ici une lettre que j'ai adressée à la société le 7 septembre 1955 et dont voici le texte:

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
Port de Montréal
Montréal 1 (Québec)

le 7 septembre 1955.

Quebec Electro Control Limited
1710, édifice Aldred
Place d'Armes
Montréal

Messieurs,

A l'attention de M. F. W. Westerson.

Comme suite à ma conversation, par téléphone, avec M. Westerson, j'ai l'honneur de confirmer que l'avis portant que le Conseil des ports nationaux est en train de construire de nouvelles approches pour le pont Jacques-Cartier, sur la rive sud, et qu'il étudie la possibilité de transporter la perception du péage à la nouvelle place qui sera construite sur les lieux des nouvelles approches.

Le Conseil des ports nationaux serait très obligé à votre société de lui faire parvenir une proposition en rapport avec l'établissement d'une place moderne, munie d'outillage de vérification automatique, pour la perception du péage.

Je dois cependant signaler que la proposition doit être faite sans qu'il en découle quelque obligation du côté du Conseil des ports nationaux.

Vous pourriez peut-être vous mettre en communication avec M. Philip Ewart, ingénieur de la circulation au ministère de la Voirie de la province de Québec, pour obtenir des renseignements au sujet de la circulation sur le pont Jacques-Cartier. M. Ewart poursuit depuis assez longtemps des études sur la circulation et il connaît les conditions qui règnent sur ce pont.

Veuillez agréer, messieurs, l'expression de ma considération très distinguée.

Le directeur du port,
(signature) G. Beaudet.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur Archer est maintenant prêt à donner la réponse à la question de M. Bourget.

M. ARCHER: Le lieutenant-gouverneur en conseil a approuvé le tarif le 4 février 1959 et le gouverneur général en conseil, le 26 février 1959.

M. DESCHATELETS: Monsieur le président, ma question se rapporte à une réponse qu'a donnée M. Clément et se trouve à la page 25 du fascicule 10 du compte rendu des témoignages.

En répondant à une question posée par M. Fisher, M. Clément a déclaré qu'il avait eu à son bureau la visite de M. Pierre Sévigny. Étiez-vous au courant de cette visite?

M. BEAUDET: Je suis au courant aujourd'hui.

M. DESCHATELETS: Vous n'êtes pas en mesure de dire quand cette visite a eu lieu?

M. BEAUDET: Non.

M. DESCHATELETS: J'espérais que M. Clément serait ici ce matin.

M. PETERS: M. Beaudet a parlé de conciliation, je crois. S'agissait-il de la commission de conciliation qui a siégé et qui s'est occupée du cas des travailleurs destitués?

M. BEAUDET: Oui.

M. PETERS: Avez-vous désapprouvé la décision rendue par cette commission de conciliation?

M. BEAUDET: Oui. Le Conseil des ports nationaux devait s'en tenir à cette décision, qu'il n'approuvait pas mais qui le liait.

M. PETERS: Alors, vous ne l'approuviez pas?

M. BEUDET: Non.

M. CHOWN: Je fais appel au Règlement, monsieur le président. Cet aspect de la question a déjà été discuté, comme en font foi les témoignages. Si je me souviens bien, M. Fisher, collègue de M. Peters, a posé des questions très détaillées sur ce point. C'est dommage que certains membres du Comité qui ne peuvent assister régulièrement aux réunions ne lisent pas le compte rendu des témoignages. A mon avis, on ne devrait pas permettre aux membres de ressasser constamment les mêmes questions.

M. PETERS: L'avis de M. Chown me laisse plutôt indifférent.

M. CHOWN: Que ne lisez-vous pas les témoignages?

M. PETERS: Je me demande, monsieur Beaudet, si vous avez dit dans votre déclaration que l'inefficacité dont vous avez parlé découlait de la décision rendue par la Commission de conciliation?

M. BEAUDET: Non, je n'ai pas dit cela. C'est vraiment exagérer que de l'attribuer entièrement au résultat de la décision de la Commission de conciliation.

M. CHEVRIER: Je propose l'ajournement.

(*Texte*)

M. PIGEON: J'ai une dernière question à poser. Je remarque, ici, monsieur Beaudet, que M. Denis a fait plusieurs recommandations pour des péagers. Je vois également qu'il n'a pas été chanceux avec ceux qu'il a recommandés. A la page 98 de "l'évidence". Maintenant, est-ce que M. Denis est intervenu souvent, par lettre ou par téléphone, pour ré-engager ceux qui avaient démissionné ou "résigné" pour cause?

M. BEAUDET: Jamais.

M. PIGEON: Jamais. Même par lettre, par téléphone?

M. BEAUDET: Jamais, ni par lettre ni par téléphone.

M. CHEVRIER: Par qui?

M. PIGEON: Est-ce qu'il est déjà allé vous rencontrer?

M. BEAUDET: Non, jamais.

M. CHEVRIER: Par télépathie?

(*Traduction*)

M. DENIS: Comment expliquer que les personnes que vous avez engagées en 1958 venaient de Montréal-Sud ou de Ville Jacques-Cartier? Comment pouvez-vous expliquer cela, puisque le rapport ne renferme aucune recommandation à cette fin? Est-il possible qu'il en soit ainsi parce que nulle recommandation n'a été faite? Certaines recommandations auraient-elles pu être formulées par téléphone ou autrement?

M. BEAUDET: Non. Si l'on avait fait une recommandation, elle y paraîtrait. Lorsque le dossier ne renferme aucune recommandation, c'est qu'aucune n'a été faite, ni par un député ni par une autre personne importante.

M. DENIS: Se peut-il qu'on vous ait fait part d'une recommandation par téléphone, à vous ou à M. Clément?

M. BEAUDET: Non.

M. DRYSDALE: Je voudrais faire préciser un point qui concerne une lettre écrite par M. Ferguson. Étiez-vous d'avis, ou aviez-vous l'impression, qu'il incombait au National-Canadien d'entreprendre des enquêtes sur les irrégularités?

M. BEAUDET: C'était mon impression et mon avis que l'enquêteur du National-Canadien faisait une enquête sur le pont Jacques-Cartier chaque fois qu'on enquêtait sur le pont Victoria. Toutefois, en 1956, quand les choses commencèrent à mal tourner, j'ai fait, à cette époque-là, de mon propre chef, passant outre à cet avis, une demande pour qu'on mène une enquête spéciale. Je pense en avoir parlé dans ma déposition.

M. DRYSDALE: Ce qui m'intrigue, monsieur Beaudet, c'est que M. Shea, ancien directeur des enquêtes du National-Canadien, ait déposé ce qui suit, comme en fait foi le compte rendu à la page 7 du fascicule 12:

> Mais dans le cas du pont Victoria, nous en faisions lorsqu'on nous le demandait.

M. BEAUDET: Il se peut fort bien que ce soit là l'impression de M. Shea. Toutefois, nos dossiers révèlent le contraire; ils ne renferment rien qui porterait à croire que le National-Canadien ait décidé d'effectuer des enquêtes sur le pont Jacques-Cartier sur demande seulement. Les directeurs de ce réseau peuvent bien avoir adopté une telle attitude; mais, chose certaine, il n'en est nullement question dans nos dossiers.

M. DRYSDALE: Est-ce que vous personnellement ou d'autres personnes croyiez qu'il vous incombait d'aller aux renseignements, soit pas téléphone, soit par lettre, pour savoir si le National-Canadien menait des enquêtes, ou pourquoi?

M. BEAUDET: Une fois devenu directeur du port, je tenais à ne pas m'aboucher avec l'enquêteur du National-Canadien parce que je ne voulais pas qu'aucun de mes employés, ni même les fonctionnaires du National-Canadien aient l'impression que je cherchais à savoir si l'on menait une enquête. A mon avis, c'est là un point très important, monsieur Drysdale. Pour que ces enquêtes portent fruit, il faut qu'elles soient effectuées dans le plus grand secret possible.

M. DRYSDALE: Vous avez été directeur adjoint du port de 1947 à 1954, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: En effet.

M. DRYSDALE: Voici la déclaration de M. Murphy, consignée à la page 15 du fascicule 15:

> Non. Comme je l'ai dit, pour ces questions et au point de vue administratif, j'ai toujours procédé par l'entremise du secrétaire ou du directeur adjoint du port.

Et l'expression "ces questions" a trait aux enquêtes. Au cours de cette période de 1947 à 1954, vous incombait-il, de quelque façon que ce soit, d'instituer ces enquêtes, notamment l'enquête de 1952?

M. BEAUDET: Non. Comme je l'ai dit au cours de mon témoignage, M. Murphy m'a confié une large part de l'administration du pont, en 1952, à titre de directeur adjoint du port, immédiatement après l'enquête de 1952.

M. DRYSDALE: Vous a-t-il demandé de donner suite à ces enquêtes? Dans son rapport de 1952, il formulait le vœu qu'on procède à de nouvelles enquêtes.

M. BEAUDET: Peut-être bien, mais je ne me souviens certainement pas qu'il m'ait demandé d'entreprendre une autre enquête immédiatement.

M. DRYSDALE: Au cours de cette période, quant à vous et à M. Murphy, ou quant aux autres personnes intéressées, on était d'avis qu'il incombait au National-Canadien de mener l'enquête?

M. BEAUDET: En effet.

M. DRYSDALE: Et personne ne se donnait la peine de s'enquérir pour savoir ce qui se passait?

M. BEAUDET: Non. L'expression que vous employez "personne ne se donnait la peine de s'enquérir" est peut-être un peu exagérée. Il faudrait que je me reporte à la déclaration que je viens de faire, car si quelqu'un téléphone au bureau du National-Canadien pour savoir si une enquête a lieu, l'enquête n'est plus secrète. N'importe quel chef de service pourrait ensuite faire circuler la nouvelle et dire: "Surveillez-vous, on est sur le point d'effectuer une enquête". Nous ne voulions certainement pas que cela se produise.

M. DRYSDALE: Vous faisait-on tenir un rapport une fois l'enquête terminée?

M. BEAUDET: Oui.

M. DRYSDALE: Vous êtes alors en mesure de savoir si les enquêtes ne se font que tous les quatre ou six ans?

M. BEAUDET: Je dirais qu'elles se font tous les quatre ans.

M. DRYSDALE: Dans certains cas, l'écart était de six ans?

M. BEAUDET: Je ne crois pas que l'écart allait jusqu'à six ans; peut-être cinq.

M. DRYSDALE: De 1946 à 1952, il y a un écart de six ans. Il s'est tenu une enquête en 1946, juste avant votre arrivée en fonction, et la suivante a eu lieu en 1952, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Je m'excuse.

M. DRYSDALE: On savait que de telles enquêtes avaient déjà eu lieu et personne ne s'était enquis auprès du National-Canadien pour savoir si l'on ne devrait pas en mener tous les ans?

M. BEAUDET: Je m'en suis enquis en 1957, lorsque j'ai constaté que les choses se gâtaient.

M. DRYSDALE: Mais pas avant?

M. BEAUDET: Non.

M. CHEVRIER: Je suppose que vous et vos associés preniez pour admis que, chaque fois que le National-Canadien faisait une enquête sur le pont Victoria, une enquête semblable aurait lieu à l'égard du pont Jacques-Cartier?

M. BEAUDET: Justement.

M. CHEVRIER: Bien que vous ne receviez qu'un rapport tous les quatre ans, comme le révèlent les témoignages, vous supposiez également que le pont Victoria faisait l'objet d'une enquête tous les quatre ou cinq ans, ou à peu près?

M. DRYSDALE: Puisque vous le dites, monsieur Chevrier.

M. CHEVRIER: Je suis la même méthode d'interrogatoire que vous deux, messieurs, avez suivie.

M. DRYSDALE: Non, non.

M. CHEVRIER: Je ne vous ai pas interrompu, moi.

M. DRYSDALE: Vous suggérez la réponse au témoin.

M. CHEVRIER: Vous avez argumenté avec le témoin, ou, du moins, c'est ce que M. Horner a fait.

M. DRYSDALE: J'ai signalé au témoin certaines déclarations contradictoires qu'il a faites et qui sont consignées au compte rendu, afin de lui permettre de s'amender.

M. CHEVRIER: M. Horner a argumenté avec le témoin.

M. DRYSDALE: M. Horner n'est pas avocat, mais vous l'êtes et vous devriez en savoir plus long.

M. CHEVRIER: Vous aussi, dans certaines circonstances.

M. DRYSDALE: Vous étiez libre de formuler des objections.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Êtes-vous prêts à ajourner la séance?

M. DRYSDALE: Il suggère des réponses au témoins.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): M. Chevrier a laissé entendre plus tôt que le Comité devrait s'ajourner.

M. MCPHILLIPS: Nous ne sommes pas en nombre.

M. CHEVRIER: Je ne reste ici que pour former quorum et permettre au Comité de poursuivre ses travaux. Il était midi quand j'ai parlé d'ajournement.

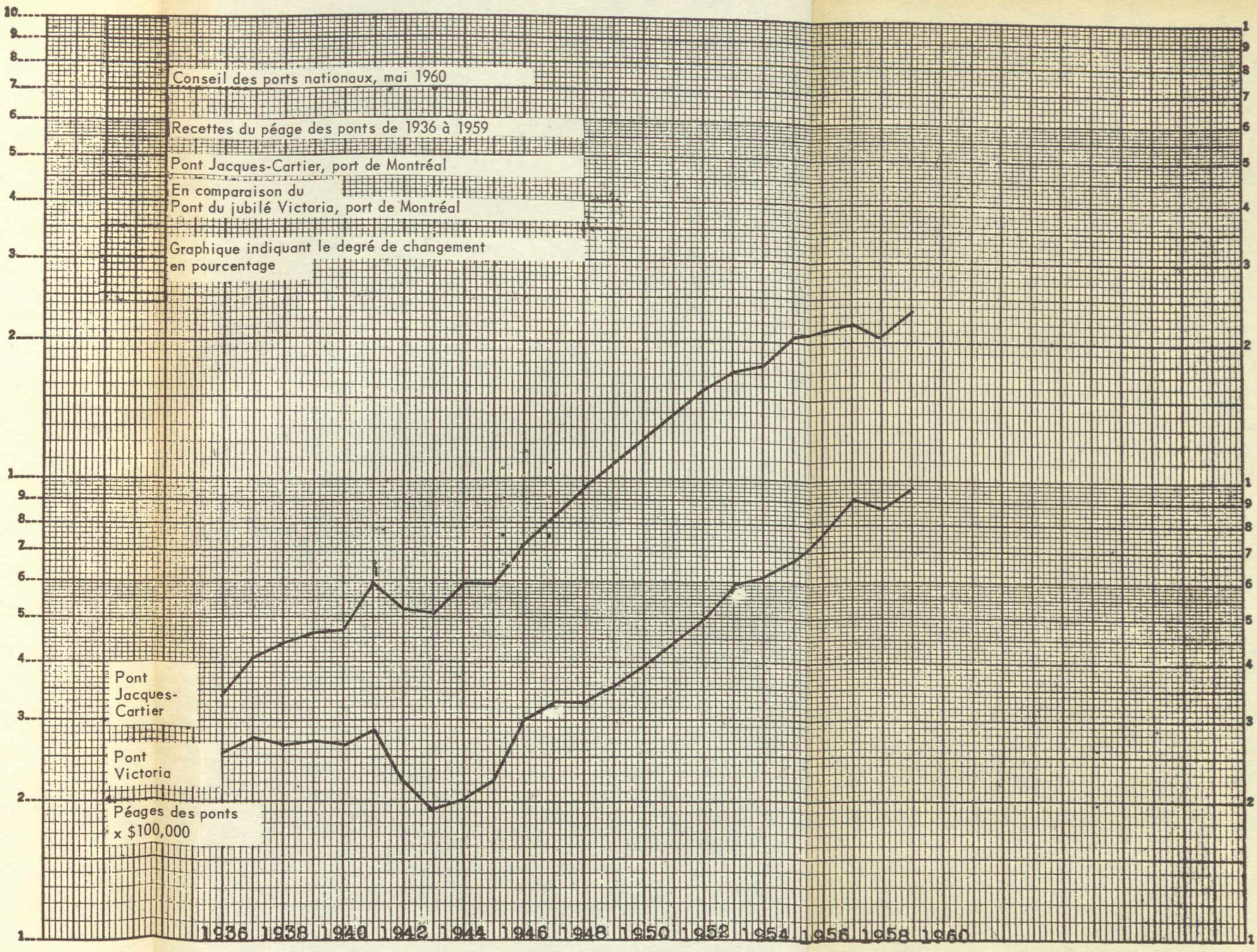
Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le président suppléant sait gré aux membres qui sont demeurés ici ce matin.

M. CHEVRIER: Si je ne puis poser de questions parce que nous ne sommes pas en nombre, je tiens à signaler que c'est bien parce qu'il n'y a pas quorum que je ne puis poser de questions ni recevoir de réponses.

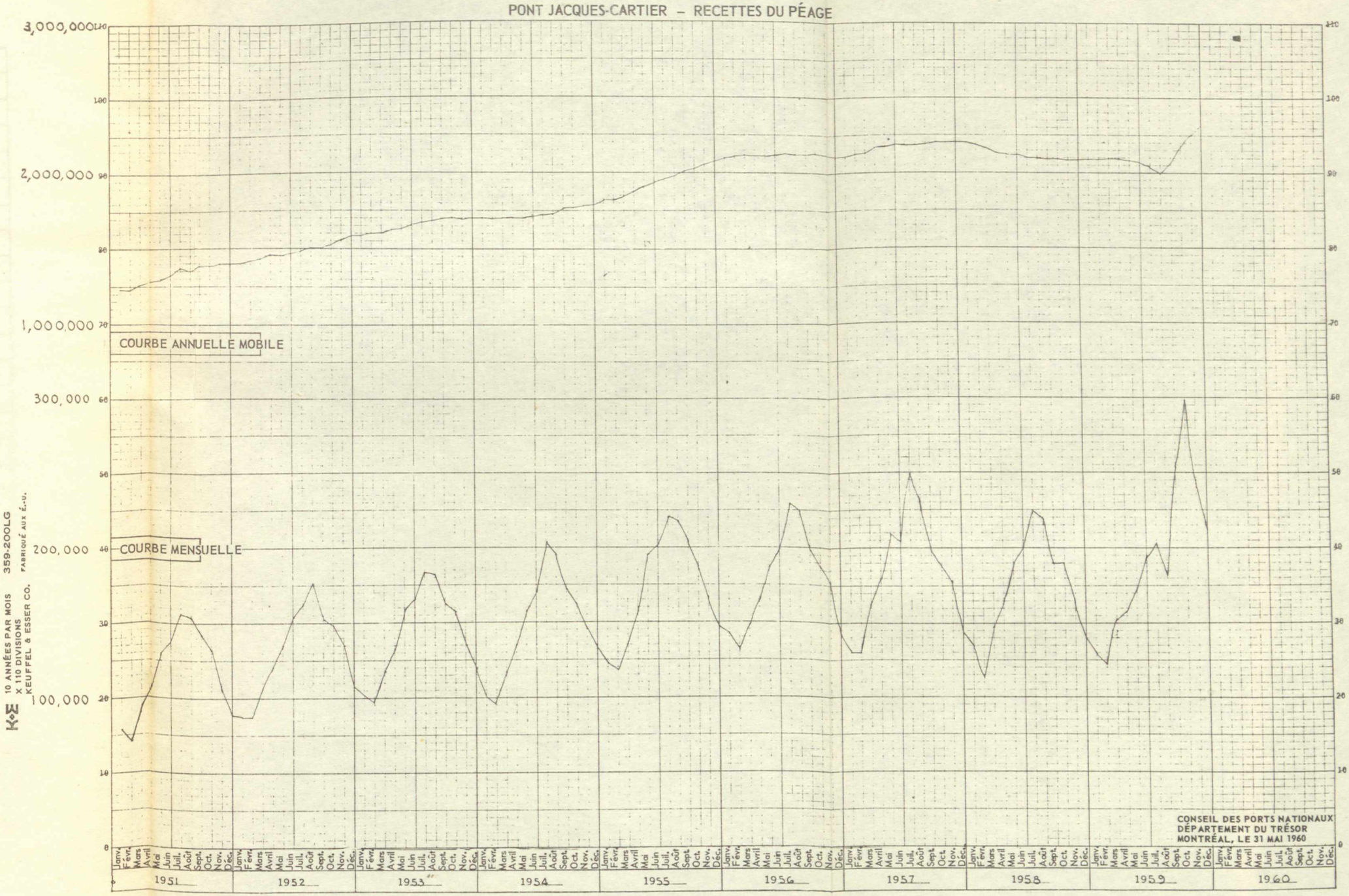
Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Les membres conviennent-ils d'ajourner le Comité à la discrétion du président?

Convenu.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le comité directeur se réunira, nous l'espérons, cet après-midi à 4 heures, et le secrétaire vous fera connaître le numéro de la salle de réunion.

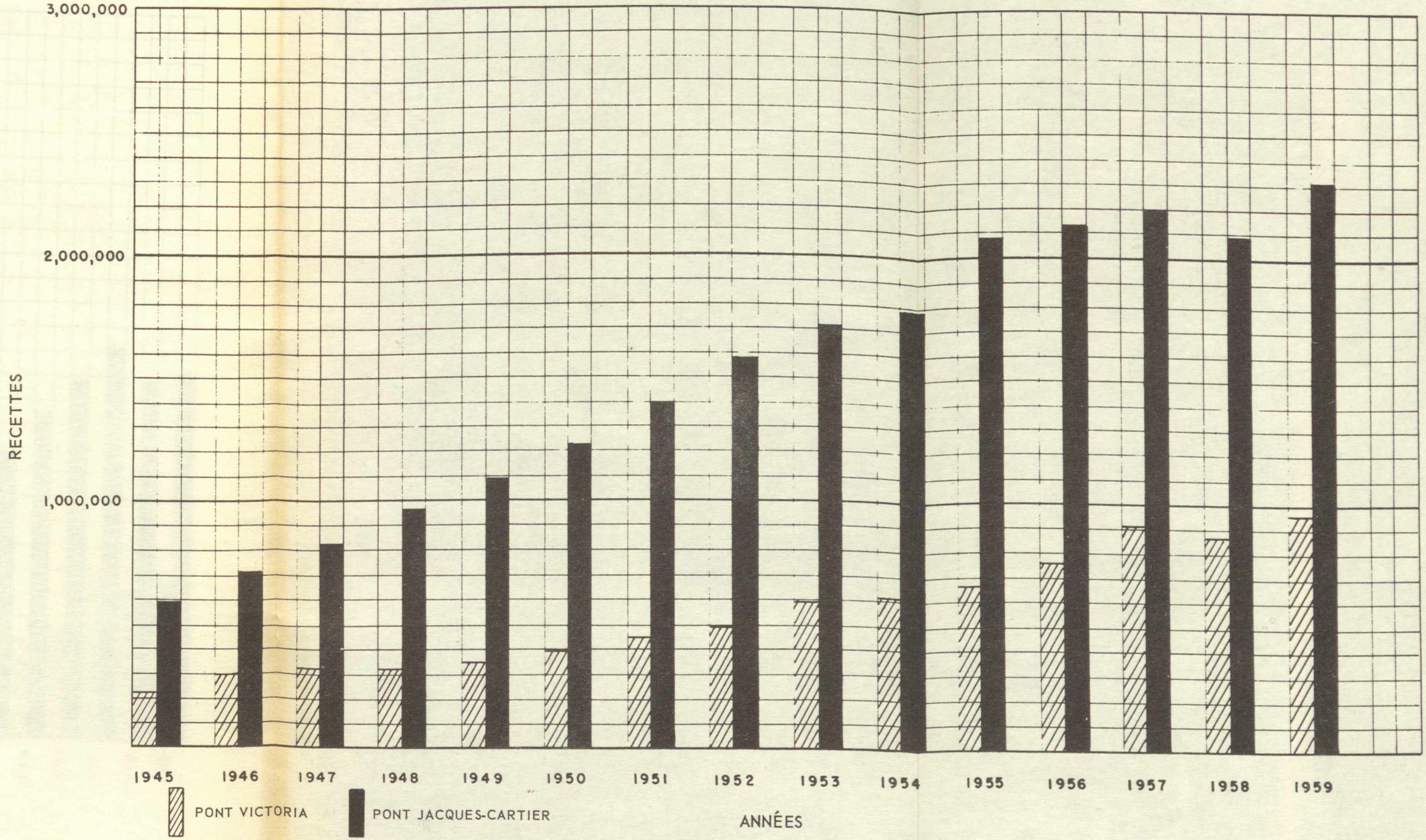

Conseil des ports nationaux, mai 1960
Recettes du péage des ponts de 1936 à 1959
Pont Jacques-Cartier, port de Montréal
En comparaison du
Pont du jubilé Victoria, port de Montréal
Graphique indiquant le degré de changement
en pourcentage
Pont
Jacques-
Cartier
Pont
Victoria
Péages des ponts
x $100,000
1936 1938 1940 1942 1944 1946 1948 1950 1952 1954 1956 1958 1960

APPENDICE "B"


PONT JACQUES-CARTIER – RECETTES DU PÉAGE
3,000,000
2,000,000
1,000,000
300,000
200,000
100,000
COURBE ANNUELLE MOBILE
COURBE MENSUELLE
10 ANNÉES PAR MOIS
X 110 DIVISIONS
KEUFFEL & ESSER CO.
359-200LG
FABRIQUÉ AUX É.-U.
Janv. Févr. Mars Avril Mai Juin Juil. Août Sept. Oct. Nov. Déc.
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
DÉPARTEMENT DU TRÉSOR
MONTRÉAL, LE 31 MAI 1960

APPENDICE "C"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTRÉAL
COMPARAISON DES RECETTES DES PÉAGES
PONT VICTORIA ET PONT JACQUES-CARTIER
PAR ANNÉE

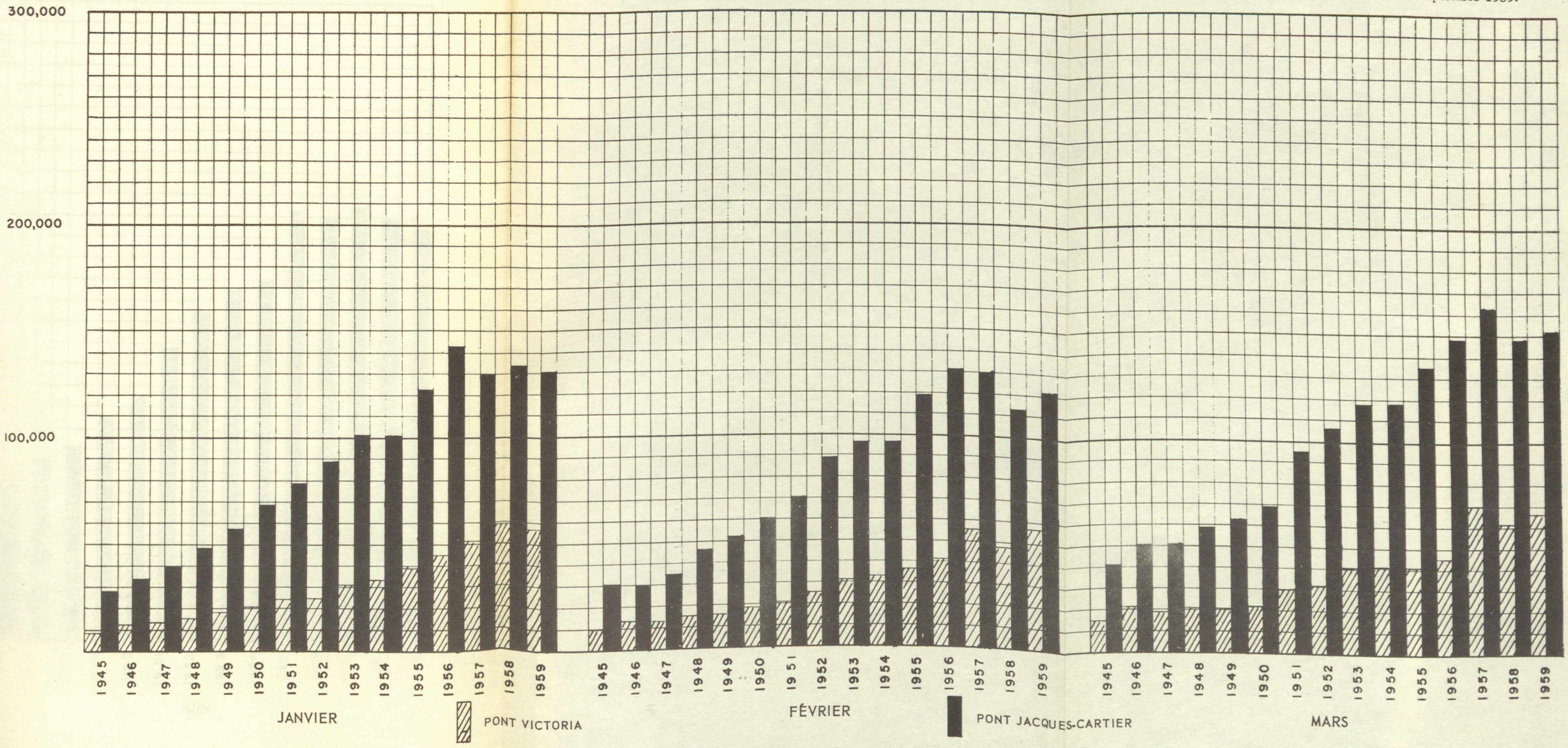


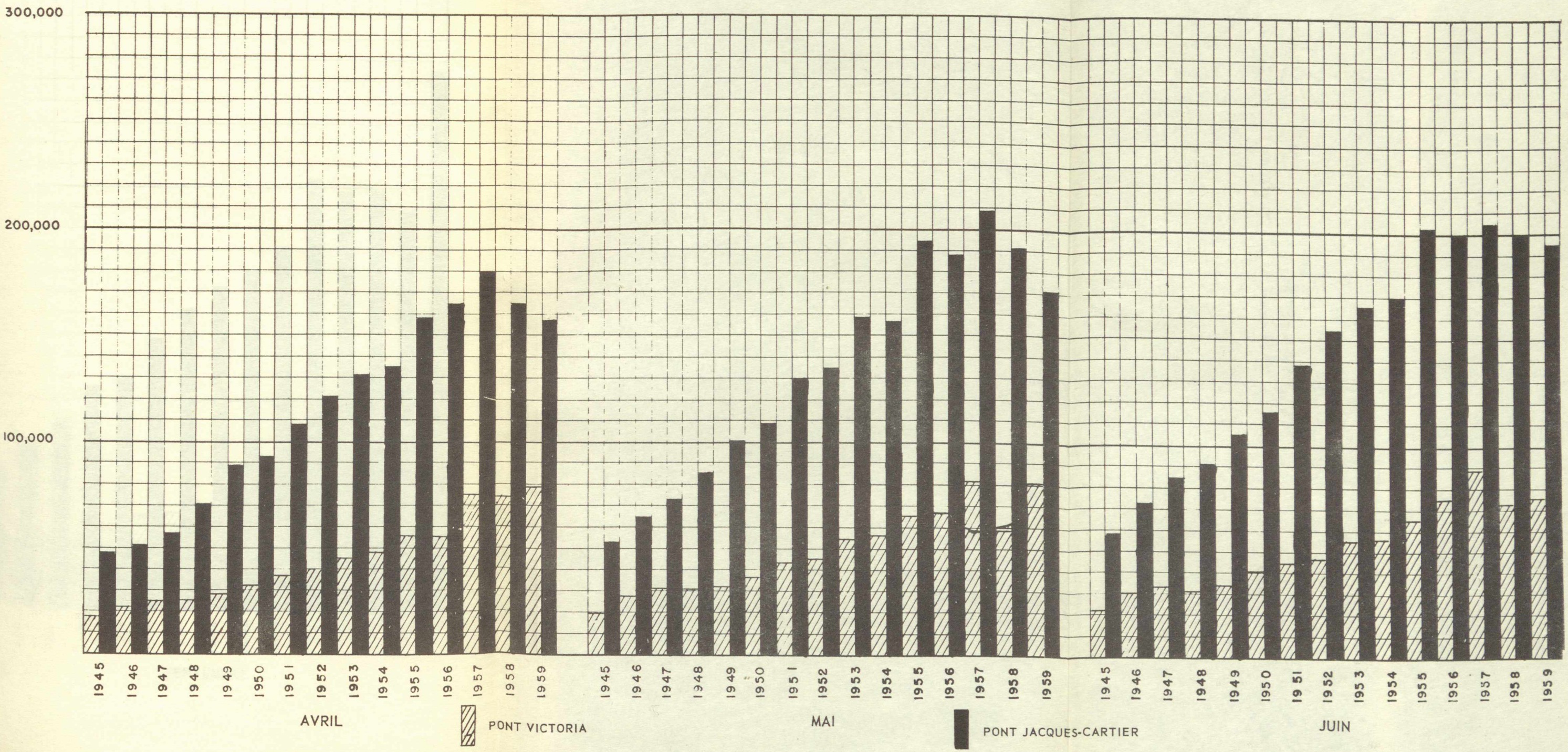
APPENDICE "D"

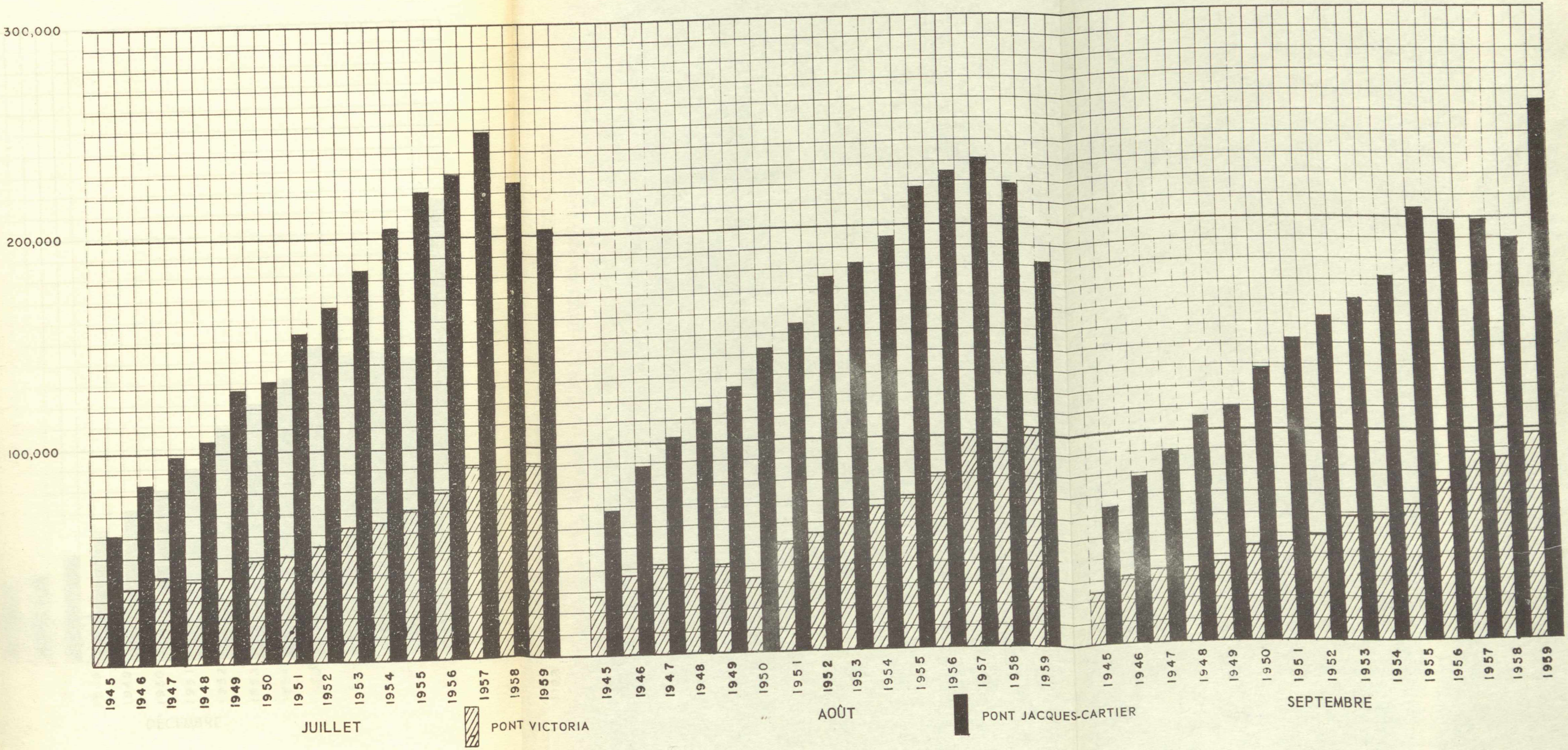
CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTRÉAL
COMPARAISON DES RECETTES DES PÉAGES,
PONT VICTORIA ET PONT JACQUES-CARTIER,
PAR MOIS

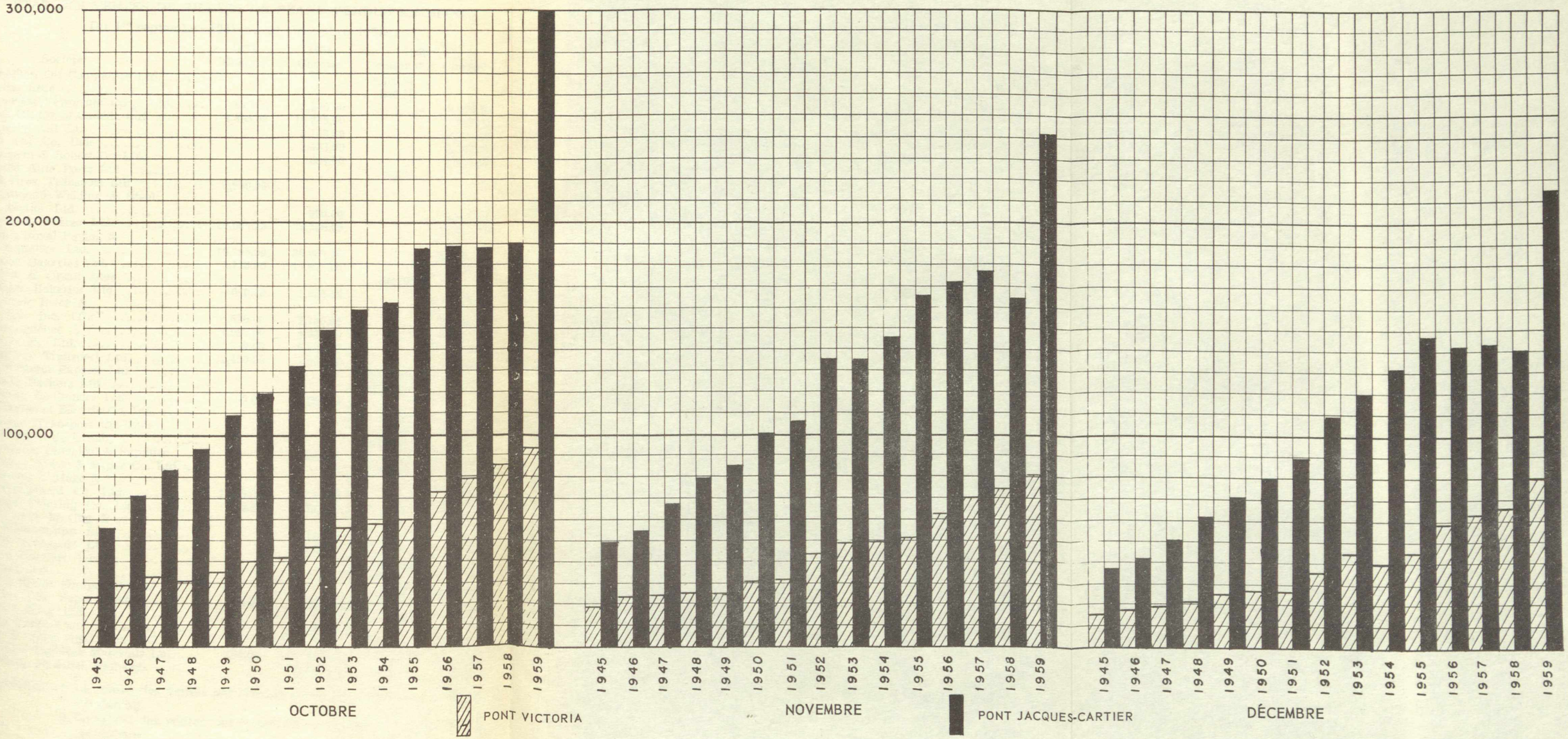
N.-C. Voie en aval ouverte à la circulation des véhicules le 6 avril 1956.
Outillage automatique de perception des péages installé le 10 mai 1958.

CPN Quatrième voie ouverte à la circulation le 15 juin 1956
Cinquième voie ouverte à la circulation le 10 juin 1959.
Outillage automatique de perception des péages installé le 8 septembre 1959.




300,000
200,000
100,000
RECETTES
1945
1946
1947
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
AVRIL
MAI
JUIN
PONT VICTORIA
PONT JACQUES-CARTIER


300,000
200,000
100,000
RECETTES
1945
1946
1947
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
JUILLET
AOÛT
SEPTEMBRE
PONT VICTORIA
PONT JACQUES-CARTIER


300,000
200,000
100,000
RECETTES
1945
1946
1947
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
OCTOBRE
NOVEMBRE
DÉCEMBRE
PONT VICTORIA
PONT JACQUES-CARTIER

APPENDICE "E"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL
PONT JACQUES-CARTIER

ÉTAT DES VENTES DE BILLETS DE PÉAGE VENDUS EN BLOC

Du 1er septembre 1957 au 31 décembre 1959

Société	1957 Chèque	1958 Chèque	1959 Comptant	1959 Chèque
Canadian Oil Companies Ltd.			1,330.50	
White Rose			348.50	
Supertest Petroleum Corp. Ltd.	640.00	2,240.00		2,070.00
Shell Oil Co. of Canada Ltd.	4,865.00	14,285.00		13,845.00
Imperial Oil Lt.		3,108.30		12,235.00
Sun Oil Co. Ltd.		1,433.00		5,155.00
Mongeau & Robert Cie Ltée		884.00		1,697.00
United Auto Parts Ltd			80.00	
Ball Bros. Transport Ltd.	1,940.00			
Drummond Welding & Steel Works Ltd.		900.00		2,000.00
Miron & Frères Ltée	20,604.75	23,236.65		20,843.50
Mount Royal Paving & Supplies Ltd.	16,295.00	36,087.50		32,737.50
Weston Bakeries Ltd.	5,125.00	17,875.00		4,208.00
Hudon & Orsali Ltée			638.50	
Wonder Bakeries Ltd.	640.00	1,955.00		2,198.50
Laprairie Brick & Tile Inc. (The)	520.00	1,730.00		2,595.00
Hydro-Québec	1,957.50	5,933.00		6,974.00
Steinberg's Ltd.	1,719.00	6,593.00		1,656.00
Kingsway Transport Ltd.	2,400.00	1,600.00		2,325.00
Direct Motor Express Ltd.			6,273.50	
Canada Packers Ltd.			1,538.50	
Hygrade Containers Ltd.	52.00	286.00		
International Electric Co. Ltd.			35.00	
Bélanger Transport Cie Ltée			71.00	
Coopérative de Granby			2,635.00	
Laurentide Chemical & Supplies		960.00		4,315.00
Bathurst Power & Paper Co. Ltd.			305.00	
Soulanges Cartage & Equipment Co. Ltd.	7,415.00	6,910.00		8,960.00
Canada Flooring Co. Ltd.	72.50	397.50		247.50
Westmount Moving & Warehousing Ltd.		519.00		646.00
Smith Transport Ltd.		800.00		
Ernest Carrière Inc.			60.00	
Legrade Inc.			128.00	
United Stores Equipment Inc.			59.00	
Cartons Ltd. Paper Boxes	20.00	80.00		
Warden King Ltd.			94.00	
Adley Express Co.		80.00		
Shop & Save (1957) Ltd. I.G.A.			550.00	
Dominion Building Materials Ltd.	150.00	14,145.00		345.00
Canadian National Railways		2,620.00	857.50	910.00

REMARQUES—1 Le relevé des ventes par chèque avant le 1er septembre 1957 a été détruit.

2 Le relevé des ventes "au comptant" avant le 1er janvier 1959 a été détruit.

Montréal, le 1er juin 1960.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Vice-président: M. W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAUX

Fascicule 22

Perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal (Québec)

SÉANCE DU MARDI 7 JUIN 1960

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

OTTAWA, 1960

COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Vice-président: M. W. Marvin Howe

et MM.

Allmark
Asselin
Badanai
Baldwin
Bell (*Saint-Jean-Albert*)
Bourbonnais
Bourget
Bourque
Brassard (*Chicoutimi*)
Brassard (*Lapointe*)
Browne (*Vancouver-Kingsway*)
Bruchési
Cadieu
Campbell (*Stormont*)
Campeau
Chevrier
Chown
Creaghan
Crouse
Denis
Deschatelets
Drysdale
Dumas
Fisher
Garland
Grills
Horner (*Acadia*)
Horner (*Jasper-Edson*)
Johnson
Keays
Kennedy
Lessard
MacInnis
MacLean (*Winnipeg-Nord-Centre*)
Martin (*Essex-Est*)
Martini
Michaud
McBain
McDonald (*Hamilton-Sud*)
McGregor
McPhillips
Monteith (*Verdun*)
Pascoe
Payne
Peters
Phillips
Pigeon
Pratt
Rapp
Rogers
Rynard
Smith (*Calgary-Sud*)
Smith (*Lincoln*)
Smith (*Simcoe-Nord*)
Thompson
Tucker
Valade
Wratten

Secrétaire du Comité
Eric H. Jones.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 7 juin 1960
(35)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 heures et demie du matin.

Présents: MM. Baldwin, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Browne (*Vancouver- Kingsway*), Chown, Creaghan, Denis, Deschatelets, Drysdale, Fisher, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*), Keays, Martini, McBain, McDonald (*Hamilton-Sud*), McGregor, McPhillips, Pascoe, Payne, Rynard, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*), Tucker et Wratten (24).

Aussi présents: M. J.-A. Clément, surintendant des ponts, port de Montréal; M. Walter Smith, Ottawa, représentant exécutif, chemin de fer National-Canadien; M. P.-M. Ollivier, secrétaire-légiste de la Chambre.

Pendant l'inévitable absence du vice-président, M. W. M. Howe, le secrétaire du Comité demande qu'on propose des noms pour la désignation d'un président suppléant, relativement à la séance ou aux séances du jour. M. Smith (*Calgary-Sud*) propose, appuyé par M. Chown, que M. McBain remplisse la fonction de président suppléant pendant la séance ou les séances du jour. Comme on ne propose aucun autre nom, le secrétaire déclare M. McBain élu et celui-ci occupe le fauteuil présidentiel.

Le Comité poursuit l'examen de la perception du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, à Montréal (Québec).

M. Baldwin, appuyé par M. Horner (*Acadia*), propose:
Que le Comité, à l'heure actuelle, n'assigne aucun autre témoin ni n'exige la production d'autres documents, mais qu'il prépare et présente un rapport à la Chambre.

Il s'ensuit un débat durant lequel l'activité du Comité, par rapport à son principal ordre de renvoi, est passée en revue. Ladite proposition est adoptée, sur division, par 16 voix contre 5.

Le Comité examine ensuite la méthode suivant laquelle le rapport à la Chambre peut être compilé. Il est convenu que soit envoyé à tous les membres du Comité un mémoire les priant de soumettre au président, avant le 16 juin, les propositions qu'ils pourraient faire au sujet du rapport et que le sous-comité du programme et de la procédure se réunisse ensuite pour rédiger un projet de rapport.

A 10 h. 22 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

MARDI 7 juin 1960

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Messieurs, vous êtes en nombre. Il m'incombe, une fois de plus, en l'inévitable absence du vice-président, de demander qu'on propose des noms en vue de la désignation, pour aujourd'hui, d'un président suppléant.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je propose que, pour aujourd'hui, M. McBain soit président suppléant.

M CHOWN: J'appuie cette proposition.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Y a-t-il d'autres nominations?

Comme il n'y en a pas, je déclare que M. McBain sera aujourd'hui président suppléant. Voulez-vous prendre le fauteuil, monsieur?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Encore une fois, merci, messieurs. J'espère que nos travaux, ce matin, pourront être expédiés aussi rapidement qu'ils ont pu l'être jeudi dernier.

Je pense que nous devons d'abord examiner ce matin le rapport de notre comité de direction, et je vais vous lire ce rapport.

> Le sous-comité a étudié la liste des témoins proposés qui n'avaient pas encore comparu devant le Comité et il est convenu de recommander ce qui suit:
>
> 1. Que mardi prochain, 7 juin, soit disponibles pour interrogation les témoins suivants, à savoir . . .

M. BALDWIN: Monsieur le président, je me demande si je pourrais, présentement, faire une proposition. Je pense que c'est un rapport qui a été envoyé à chacun de nous.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est exact.

M. BALDWIN: C'est un rapport assez volumineux et puis-je demander que nous nous dispensions de la lecture?

J'aimerais faire ici quelques remarques et présenter une motion se fondant sur ces remarques et qui pourrait bien permettre que les travaux d'aujourd'hui soient expédiés encore plus rapidement que les travaux de la dernière réunion.

Dans toutes les délibérations, il vient, je pense, un moment où on peut dire, quand on a terminé les débats, fait autant de recherches que possible et est allé autant que faire se peut au fond de la question: «C'est cela». Dans ce cas-ci, je pense que nous avons fait davantage. J'ai assisté à presque toutes les réunions et j'ai lu complètement le compte rendu de celles auxquelles je n'ai pas assisté.

A mon avis, non seulement nous devrions mettre fin à ces délibérations, mais nous aurions bien pu le faire il y a un mois. Je vais proposer, — et faire quelques remarques sur cette proposition, — que nous ne convoquions plus de témoins maintenant, que nous ne demandions la production d'aucun autre document, mais que nous commencions à élaborer et à rédiger un rapport à la Chambre.

Comme je l'ai dit, notre étude a été très complète. L'autre jour, j'examinais les documents et les délibérations; j'ai constaté que la même question avait été posée et reposée une deuxième et une troisième fois, en termes légèrement différents, et que, précisément, on avait ressassé la même matière. Je pense que la tendance se manifeste

au cours de toutes les audiences pendant lesquelles nous avons étudié et repassé la question. Sincèrement, je ne pense pas, dans la perspective qu'il a adoptée, que le Comité puisse utilement faire rien d'autre. Je veux ajouter que si le Comité doit faire un rapport, — et cela implique un examen complet des délibérations, — je ne sais pas quel est maintenant le nombre des fascicules: 21 ou 22, — je ne sais pas ce que pensent les autres membres du Comité, mais je veux ajouter que j'ai à faire quelques propositions sur les questions qui pourraient être incluses dans le rapport. J'imagine qu'il faudra assez de temps pour parcourir les délibérations fascicule par fascicule, et pour réaliser les propositions que j'aimerais mettre de l'avant. Je suis certain que les autres membres du Comité pensent exactement la même chose. Après cela, le Comité de direction, — mais je ne sais pas comment il le fera, — devra prendre en considération ces propositions, les adapter et les intégrer, et parvenir à formuler le rapport qui devra être soumis. Comment pourrait-on le faire sans la tenue d'un certain nombre de réunions? Je ne puis l'imaginer.

Enfin, il y a les autres comités qui viennent d'être formés. Je suis membre de deux de ces comités et je serai membre d'un autre comité qui commencera à siéger avant longtemps.

C'est pourquoi je pense que la présente motion, avec votre assentiment, pourrait bien être examinée et adoptée à l'heure actuelle. Je ne propose pas la rédaction du rapport définitif, mais la rédaction d'*un* rapport. Le présent comité étant un comité permanent, si je ne me trompe, en présentant *un* rapport, vous n'agissez pas d'office; mais, s'il arrivait qu'à la suite des poursuites qui ont été entamées à Montréal et dont l'objet a été soustrait à notre examen, d'autres faits pertinents fussent dévoilés, je présume que le Comité, aux termes de son mandat, serait toujours en mesure de s'en occuper. Je n'incluerai pas cela dans ma motion, mais je fais présentement une restriction mentale et j'aimerais que le sujet en soit étudié en temps et lieu.

M. HORNER (*Acadia*) J'appuie cette motion, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, la question peut être discutée.

M. CREAGHAN: J'aimerais commenter la motion pendant un moment...

M. DESCHATELETS: Quelle est la motion?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je vais demander au secrétaire d'en donner lecture.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: D'après ce que j'ai...

> Il est proposé par M. Baldwin, appuyé par M. Horner (*Acadia*), que le Comité ne convoque plus de témoins à l'heure actuelle, qu'il ne demande la production d'aucun autre document, mais qu'il commence à élaborer et à rédiger un rapport à la Chambre.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Est-ce cela, monsieur Balwin?

M. BALDWIN: La rédaction pourrait être améliorée, mais la signification est claire.

M. DRYSDALE: Cela ne devrait-il pas être un rapport «intérimaire»?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Puis-je lire le mandat de la Chambre?

> Que ledit Comité soit autorisé à délibérer et à s'enquérir de toutes les affaires et de toutes les matières que la Chambre lui aura renvoyées, à faire de temps à autre des rapports exprimant ses observations et ses vues sur ces affaires et ces matières, à assigner des témoins et à ordonner la production de pièces et de dossiers.

Le secrétaire-légiste m'informe que nous appellerions ce rapport le deuxième, troisième ou quatrième rapport du comité, etc., suivant le chiffre qui convient.

M. DRYSDALE: Pour plus de clarté, quand nous disons que nous allons faire un rapport, je préfèrerais que nous employions le mot «intérimaire» ou bien, si nous devons faire notre premier rapport, nous pourrions indiquer qu'il sera un rapport dans une certaine série.

M. P.-M. OLLIVIER (*Secrétaire-légiste, Chambre des communes*): Je ne pense pas que vous devriez l'appeler un rapport «intérimaire», car ce terme n'est pas usité; mais si vous l'appelez un «deuxième» ou un «troisième» rapport, cela indique qu'il en viendra un autre. S'il s'agissait d'un rapport définitif, vous l'appelleriez «le troisième et dernier rapport»; mais, pour autant que vous ne mettiez pas le mot «dernier», c'est bien.

M. BALDWIN: C'est exactement pourquoi j'ai omis le mot.

M. HORNER (*Acadia*): Je jense que M. Baldwin a frappé juste. Nous avons 22 fascicules de délibération du Comité, quelque chose comme cela, et je remarque qu'au cours de la dernière réunion du Comité, MM. Archer et Beaudet répondaient à des questions d'après les témoignages qui avaient justement été rendus au sein du Comité. Je pense que nous pourrions poursuivre indéfiniment, mais je crois que l'essentiel de l'enquête sur l'administration du pont a été fait et que c'était évident, à la dernière réunion, en particulier quand les témoins répondaient à des questions en se reportant directement à des témoignages qui avaient déjà été entendus au Comité.

Je le répète, monsieur le président, je pense que M. Baldwin a frappé juste et je suis très heureux d'appuyer sa motion.

M. CREAGHAN: Je voulais commenter la motion, monsieur le président. Tout d'abord, je suis l'une des rares personnes qui font partie du comité de direction depuis sa formation. J'ai manqué quelques réunions, mais j'ai regardé le rapport et la recommandation qui ont été présentés aujourd'hui, et je ne puis pas appuyer la motion. Le rapport a été préparé après longue réflexion par ceux qui étaient présents.

Ce que je veux dire au sujet de la motion, c'est qu'il se trouve sur cette liste de témoins un homme, M. Harold Lande, qui était président de la commission conjointe d'appel. Il y a probablement huit semaines, j'ai proposé son nom, pour qu'il soit convoqué comme témoin; mais à cause des engagements qu'il avait à la cour et parce que le président désirait qu'il existât une certaine continuité, nous avons constamment remis sa convocation à plus tard.

La raison pour laquelle je voulais faire convoquer M. Lande, c'est que je n'admettais pas la décision qu'il avait prise, laquelle a fait l'objet d'un nombre incalculable de questions au cours des audiences du Comité.

Au cas où la motion serait adoptée, — car je crois qu'un grand nombre de gens trouvent que nous avons eu assez de réunions, — j'aimerais à dire quelques mots au sujet de son jugement. Ce dont je voulais m'assurer au sujet de M. Lande, c'était de la justesse de son jugement. J'ai sous les yeux divers documents pertinents.

Premièrement, dans le cas des hommes qui ont été suspendus, la convention de travail entre la direction et le syndicat mentionne le grief. Elle prévoit une commission conjointe d'appel en cas de suspension d'un travailleur. Elle porte que chaque partie à l'accord désignera deux personnes et que, si elles ne peuvent s'entendre sur le choix d'une troisième, le ministre du travail nommera un président. Dans le cas en question, M. Lande avait ainsi été choisi.

La dernière phrase de l'article 5 de la convention, — et j'aimerais que ce texte soit inséré dans le compte rendu, s'il vous plaît, — se lit ainsi:

> Le comité conjoint d'appel, s'il en est de formé n'est pas autorisé à changer ou modifier quoi que ce soit dans la présente convention.

Cette citation se trouve à la page 108 du fascicule 5, dans le compte rendu des délibérations du Comité.

Dans son jugement, lequel a été le jugement du comité d'appel (il se trouve à la page 26 du fascicule 3 du compte rendu des délibérations du Comité), M. Lande, qui a rédigé le jugement rendu à l'unanimité, conclut en ces termes:

> Je recommande donc que les hommes qui ont été destitués soient réintégrés dans leurs fonctions, mais sans salaire rétroactif et avec perte de leur droit d'ancienneté à compter du 1er janvier 1959.

Je ne sais pas comment ce comité d'appel a pu en arriver à cette conclusion, car, tout d'abord, elle est contraire à la convention de travail qui est en vigueur. La convention de travail prévoit à l'article V la méthode de redressement des griefs:

> Lorsqu'un grief contre un employé n'est pas avéré, celui-ci doit être réinstallé à son poste et payé pour tout le temps perdu.

Dans cette décision, des griefs ne se sont pas avérés et, cependant, il y a eu perte du droit d'ancienneté et perte de salaire. En d'autres termes, d'une façon ou d'une autre, on en est venu à une décision contraire à la convention de travail. C'est pourquoi j'ai insisté au comité de direction pour que M. Lande soit convoqué.

MM. Fisher et Johnson ont aussi laissé entendre que nous devrions sans doute convoquer les quatre autres membres de cette commisison.

Ce sont les raisons pour lesquelles je m'oppose à la motion de M. Baldwin, car j'aimerais encore avoir le privilège d'interroger M. Lande sur la façon dont il en est arrivé à cette conclusion.

M. FISHER: Je désire appuyer le point de vue de M. Creaghan. En ce qui concerne la convocation de M. Lande, il me semble que l'un des éléments dans la rédaction du rapport est celui-ci: allons-nous critiquer la convention qui est en vigueur et qui était en vigueur entre les autorités du port et le syndicat? Il semble que si l'interprétation donnée par M. Creaghan est la bonne, — et je ne discuterai pas ce point, — en réalité, la convention syndicale a été l'un des facteurs qui ont empêché les autorités du port de prendre des mesures plus rigoureuses que celles qu'elles ont prises pour protéger les intérêts du gouvernement.

Pour cette raison, je pense qu'il serait bon que nous entendions les explications de M. Lande, que nous sondions la façon dont il a tranché la question, façon qui semble s'écarter de la teneur de la convention, — cela semblait une mesure radicale, — pour savoir exactement ce que lui et les représentants du syndicat avaient à l'esprit quand ils ont pris la décision, car il me semble qu'on peut facilement dire que la décision a eu un effet très nuisible par rapport à la direction du pont.

En ce qui concerne le témoin auquel je voulais poser des questions, c'est-à-dire à l'honorable Pierre Sévigny, — si je peux l'expliquer au Comité, — je voulais lui demander ce que j'ai déjà demandé à M. Chevrier et je pensais vraiment que je le devais. Je croyais qu'il fallait se montrer juste envers ces autres gens qui ont été interrogés. Je n'aurai pas le cœur brisé si M. Lande ne vient pas; mais, comme je l'ai dit, je pensais qu'il devait être convoqué pour que lui soient posées les mêmes questions.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avant que nous continuions, je vais demander au secrétaire de vous rafraîchir la mémoire et de vous lire les noms des témoins qui ont été entendus jusqu'à ce jour, afin que vous sachiez quels sont ceux que nous avons entendus comme témoins et ce qu'ils représentaient.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Les témoins entendus jusqu'ici sont, par catégories: les ministres des Transports, passés et présent: l'hon. George Hees, ministre des

Transports actuel, l'hon. George C. Marler et l'hon. Lionel Chevrier, anciens ministres des Transports; du Conseil des ports nationaux: M. Maurice Archer, président; M. B. J. Roberts, ancien président; M. R. K. Smith, ancien président; M. G. Beaudet, directeur du port de Montréal; M. A. G. Murphy, ancien directeur du port de Montréal; M. J. B. Phair ,agent en chef du Trésor; M. J. F. Finlay, conseiller juridique; M. J.-A. Clément, surintendant des ponts, port de Montréal; M. Alfred Poole, ancien surveillant des péagers, pont Jacques-Cartier; du chemin de fer National-Canadien: M. Walter Smith, représentant exécutif à Ottawa; M. George A. Shea, ancien directeur des enquêtes; M. Lionel Côté, chef adjoint du contentieux; M. L. J. Henderson, directeur général du transport routier; M. L. J. Mills, contrôleur; représentant une société de comionnage utilisant les ponts: M. James N. Doyle, conseiller général et secrétaire, Steinberg, Limited, Montréal (Québec); M. Jean Girard, directeur général, Miron Frères, Ltée, Montréal (Québec); M. Albio Bélanger, propriétaire et directeur, Bélanger Transport, Enrg., Saint-Jean-Port-Joli (Québec).

M. DESCHATELETS: Monsieur le président, je dois admettre que nous avons fait une enquête approfondie; mais je ne vois pas pourquoi nous devrions cesser à ce moment-ci de convoquer des témoins, si un membre du Comité trouve que la convocation d'un témoin peut projeter plus de lumière sur la question. C'est pourquoi je seconderais M. Creaghan dans la remarque qu'il a faite au sujet de la convocation de M. Lande et que j'appuierais la convocation de tout autre témoin qu'un des membres du Comité voudrait faire assigner à l'heure actuelle.

M. BALDWIN: Puis-je dire un mot relativement à la déclaration de M. Creaghan?

Je crois qu'elle contient une certaine part de vérité, mais je crains que nous ne nous transformions en tribunal d'appel si nous devons entendre un rapport et examiner ce qu'un autre tribunal d'appel a fait. Je ne crois pas que nous soyons autorisés à le faire.

Les recommandations du comité de direction me semblent, à la lecture, constituer un digne acquiècement plutôt qu'une adhésion enthousiaste à l'idée que nous appelions d'autres témoins. Je pense que nous en avons entendu suffisamment.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous d'autres remarques à faire avant que je prenne le vote?

M. DRYSDALE: Monsieur le président, à l'appui de la motion de M. Baldwin, je dirai que depuis qu'il a présenté la motion, j'ai jeté un rapide coup dœil au compte rendu. M. Murphy, M. Marler et M. Smith ont dit, le 10 mai, le 17 mai et le 19 mai respectivement, qu'ils avaient lu les témoignages rendus au cours des délibérations avant de porter eux-mêmes témoignage. Comme M. Horner (*Acadia*) l'a très succintement signalé, les témoins convoqués devant le Comité, surtout durant la dernière étape des délibérations, ont semblé se reporter aux témoignages antérieurs.

J'ai eu le sentiment, — comme M. Baldwin a déjà dit, — que nous n'avons pas, essentiellement, obtenu des témoignages, mais que nous avons entendu du condensé ou du réchauffé de la part des témoins, qui interprétaient les témoignages précédents. C'est pourquoi je pense qu'à l'heure actuelle nous devrions nous mettre à préparer un rapport intérimaire.

Je suis opposé à la proposition qu'a faite M. Creaghan de convoquer M. Lande parce que cela met en discussion les complications d'affaires qui n'ont pas encore été jugées, et je ne crois pas que nous avons quelque chose à gagner, sauf que nous entendrons de nouveau des déclarations sur les décisions arbitrales. Il serait extrêmement difficile pour les membres du Comité de tenir le milieu entre les aspects administratifs et les aspects sous lesquels les péagers sont accusés.

Ce sont les raisons pour lesquelles j'appuierais, je pense, la motion de M. Baldwin.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avant que je mette la motion aux voix, je demanderai au secrétaire de la relire, afin qu'elle soit claire dans vos esprits.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ:

> Il est proposé par M. Baldwin, appuyé par M. Horner (*Acadia*), que le Comité ne convoque plus d'autres témoins, à l'heure actuelle, qu'il ne demande la production d'aucun autre document, mais qu'il commence à élaborer et à rédiger un rapport à la Chambre.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ceux qui sont pour?

M. DENIS: Monsieur le président, cela signifie-t-il que nous ne pouvons convoquer ni M. Sévigny ni M. Clément? Si la motion est adoptée, cela veut-il dire que nous ne pourrons pas convoquer M. Sévigny ni M. Clément?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non pas à l'heure actuelle. J'estime que la motion prévoit que nous ne convoquerons pas d'autres témoins.

M. DESCHATELETS: Nous avions décidé de convoquer M. Clément pour ce matin, et M. Clément est ici, il est «sur le pont». Il est prêt à témoigner et à répondre aux questions. Quand la motion a été proposée, j'ai eu l'impression que nous cesserions l'enquête à ce stade-ci, après avoir entendu la déclaration de M. Clément. Mais, ce serait certes un procédé extraordinaire si, à ce moment-ci, alors que les témoins sont présents ou devraient l'être, nous étions empêchés d'entendre leur témoignage. Alors, la présente motion pourrait être discutée après que nous aurons entendu ces deux témoins. Toutefois, on ne devrait pas le faire en ce moment, alors qu'il était entendu et convenu que nous convoquerions M. Clément.

Des VOIX: Le vote!

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je dois dire que je tâcherais de soumettre au Comité le rapport du comité de direction ou d'obtenir son acceptation du document.

Comme vous vous en souviendrez, la motion a été proposée et, à mes yeux, si elle est adoptée, n'importe quel témoin pourra être convoqué plus tard, si le Comité le désire ou encore la chose pourrait se faire sur convocation du président. C'est simplement une procédure à mentionner dans le rapport.

M. DENIS: Pourquoi cette précipitation? Pourquoi devez-vous produire maintenant un rapport intérimaire? J'aimerais savoir pourquoi nous devons présenter à l'heure actuelle un rapport intérimaire. Nous siégeons alors que la Chambre siège et nous sommes tous disponibles. Pourquoi ne continuons-nous pas jusqu'à la fin de l'enquête et ne faisons-nous pas alors notre rapport définitif? Nous avons des piles de documents qui ont été produits, et je pense que nous devrions étudier le témoignage de chacun des témoins.

Les témoins précités, M. Sévigny et M. Clément, et peut-être quelqu'un d'autre, pourraient être convoqués, par exemple, en vue de l'étude de ces tableaux. Nous avons toutes sortes de tableaux. Il y en a qui montrent les augmentations et d'autres qui montrent les diminutions. Aucun des membres du Comité n'est assez expert pour en venir aux conclusions appropriées dans le rapport. Peut-être devrions-nous convoquer un expert, — un comptable ou quelqu'un d'autre, — pour en arriver à la conclusion que demande le rapport.

Je crois qu'il serait très intéressant d'entendre ce genre de témoin pour que la situation puisse s'éclaircir.

Je ne vois pas pourquoi nous devrions hâter cette affaire au moyen d'un rapport intérimaire, à moins que le motionnaire ne nous dise pourquoi un rapport intérimaire devrait être fait à l'heure actuelle.

Nous ne voulons pas en faire de la politique. D'autre part, je ne veux pas avoir le sentiment que ce rapport intérimaire, quel qu'il soit, puisse influer sur une élection provinciale ou y aider, le cas échant.

M. HORNER (*Acadia*): Oh, c'est ce dont vous vous inquiétez?

M. DENIS: Non, mais il s'agit d'une chose plus sérieuse que nous ne pensons. On a congédié 25 de ces péagers qui subissent présentement un procès à Montréal: c'est de ces 25 personnes que nous parlons, c'est à leur sujet que nous allons faire un rapport intérimaire.

M. DRYSDALE: Oh non, nous ne préparons pas du tout un rapport intérimaire là-dessus.

M. DENIS: Non? Quand vous préparerez un rapport intérimaire, vous devrez parler de ces péagers. Dans votre rapport, vous devez dire quelque chose de ces péagers.

Je prétends que ce rapport intérimaire n'a pas de valeur; il n'est pas nécessaire. Nous pouvons attendre jusqu'à ce que nous ayons fini toute l'enquête, et alors nous pourrons faire un rapport définitif, quelles que soient les vues de la majorité des membres du Comité.

M. DRYSDALE: J'aimerais simplement faire un commentaire. M. Denis semble être en contradiction. Tout d'abord, il dit que nous devrions procéder et faire un rapport définitif. Ensuite, il signale que les péagers subissent à Montréal un procès qui interdirait la préparation d'un rapport définitif.

A mon avis, le but du présent rapport et de l'activité actuelle du Comité, — et j'insiste sur le fait que c'est ma propore façon de voir, — est d'examiner les aspects administratifs, en excluant complètement le sujet des péagers. Car, pendant nos délibérations, nous n'avons pas convoqué un seul chauffeur de camion ni un seul voyageur, à moins que ce ne fût une des personnes qui voyageaient par accident sur le pont; nous n'avons pas non plus convoqué un seul péager. Cette considération est très importante vis-à-vis des autres aspects de l'enquête.

Si je comprends bien, nous tâchons de résumer ces témoignages, qui comprennent plus de 1,200 pages, un gros et complet volume de témoignages touchant l'administration. Par exemple, il se trouve l'aspect financier et l'aspect historique qui se dessinent au cours des années et qui, à mon avis, n'ont rien à faire avec les prétendues irrégularités commises par les péagers.

Je pense que M. Denis s'est mis dans une situation fausse quand il a demandé d'une part un rapport décisif et quand, d'autre part, il a signalé que la question est encore devant les tribunaux. Nous ne savons pas quand les poursuites entamées contre les péagers se termineront; mais, en ce qui concerne le côté administratif, ces allégations sont tout à fait étrangères à la question. Je suggère que vous preniez le vote.

M. DESCHATELETS: Monsieur le président, comme je l'ai dit déjà et comme l'indique le rapport présenté par le secrétaire du Comité, il avait été convenu que nous aurions ce matin comme témoins M. Clément et M. Sévigny. Or, juste au début de cette séance, on présente une motion . . .

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Est-ce que vous voudriez répéter ce que vous avez dit, interpréter ce que vous avez dit?

M. DESCHATELETS: Hier a été déposé sur mon pupitre une lettre ou un mémoire provenant du secrétaire du Comité et nous informant que le comité de direction avait

décidé de ne pas convoquer à l'heure actuelle un certain nombre de témoins, mais que, ce matin . . .

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur Deschatelets, je ne crois pas que le comité de direction ait décidé cela. Il s'agissait simplement d'une recommandation faite au Comité.

M. DESCHATELETS: Une recommandation?

M. DRYSDALE: Le document disait que le sous-comité avait examiné la liste des témoins proposés qui n'avaient pas encore comparu devant le Comité et était convenu de faire la recommandation qui suivait.

M. HORNER (*Acadia*): Au Comité.

M. DESCHATELETS: Disons que c'est une recommandation faite par le comité de direction au Comité; mais cela ne change pas du tout la situation: le fait qu'il était convenu de convoquer M. Clément ce matin et que M. Sévigny devait être ici pour répondre à l'interrogatoire.

Nous nous sommes appliqués, — et je crois que nous avons réussi, — à faire fonctionner ce Comité sans secousse, autant que possible, et parfois dans des circonstances très difficiles et très vexantes. Si la présente motion est adoptée, pour la première fois, alors, certains des membres du Comité se trouveront empêchés de poser ce qu'ils croient être des questions importantes et appelant des réponses qui pourraient jeter quelque lumière sur l'enquête. Aucune raison n'a été donnée, — aucune raison satisfaisante, — pour étayer cette motion qui aurait pour effet d'écarter de la liste des témoins, ce matin, M. Clément et M. Sévigny.

Si cette motion est adoptée, et puisque j'ai demandé que M. Clément témoigne ce matin, je ne pense pas, personnellement, que j'aie rien de plus à faire au Comité, et j'ai l'intention de partir, car je ne veux pas être privé des droits que j'ai de demander qu'un témoin réponde à des questions.

Il n'y a pas de presse. Rien n'empêche que nous entendions ces deux témoins. Tel est mon sentiment. Il va sans dire que toutes ces questions sont remises entre les mains du Comité. Si la majorité ici croit que la motion doit être adoptée, eh bien, je partirai.

M. BALDWIN: M. Denis m'a invité à donner certaines des raisons qui m'ont porté à présenter cette motion.

En ce qui me concerne, la politique n'entre pas du tout en ligne de compte. C'est d'une autre direction qu'est venu pour la première fois l'emploi de ce mot désagréable. Quant à moi, je pense avoir déclaré succintement et clairement mes raisons: le Comité a complètement parcouru la matière qui s'offrait par rapport aux divers aspects de l'administration du pont.

En ce qui concerne M. Clément, il a été présent ici lors de plusieurs réunions, et M. Deschatelets était aussi ici.

En parcourant le compte rendu, je vois quantité de questions que j'aurais peut-être dû poser, des questions que j'ai posées mais que j'aurais peut-être dû formuler autrement. S'il s'agissait de littérature, je n'aimerais rien tant que d'avoir l'occasion de revenir sur l'ensemble et de donner un autre tour à mes questions.

Toutefois, si cela se faisait, les présentes délibérations pourraient durer indéfiniment, et je ne vois pas pourquoi, à l'heure actuelle, nous n'y mettrions pas un terme.

M. Deschatelets a dit en commençant à parler que nous étions convenus et que c'était entendu. Ce n'est pas exact. A mon avis, il se trouvait une recommandation qui

imprégnait tout le rapport du sous-comité, et c'est à cause de cela que j'ai proposé ma motion, afin que le Comité pût être clairement saisi de l'affaire et que celle-ci fût réglée en conséquence.

Puis, si les raisons données ne sont pas satisfaisantes, je prétends qu'il appartient au Comité de décider de la question.

Des VOIX: Le vote.

M. DENIS: Il se trouve des douzaines de péagers qui ont été congédiés, qui ont démissionné ou qui ont été destitués pour cause ou pour incompétence. Leur affaire a été entendue par M. Lande, je pense, si je ne me trompe.

M. HORNER (*Acadia*): Huit d'entre eux seulement.

M. DENIS: Et ces gens sont en mesure d'en dire exactement les raisons au Comité. Nous ne savons pas exactement pourquoi ils ont été congédiés. Tout ce que dit le rapport, c'est que ce fut pour cause ou pour incompétence. Généralement parlant, la plupart d'entre eux, — la plupart des péagers, — ont été rengagés, perdant leur droit d'ancienneté, etc. Il doit y avoir une raison expliquant pourquoi ces péagers sont toujours au travail ou attendent toujours d'être réintégrés. Je crois qu'en toute justice pour les intéressés, et en toute justice pour ces péagers, nous devrions avoir le droit d'être informés par les tribunaux qui ont été saisis des causes, de ce qui en est à l'égard de chacun d'eux, afin que nous sachions exactement pour quelles raisons ils ont été congédiés et pour quelles raisons ils vont être rengagés.

Il n'est que juste qu'il en soit fait ainsi, par égard pour ces péagers. Et je dis qu'interrompre maintenant l'enquête, avant que nous soyons informés de cela, avant que nous entendions l'honorable Pierre Sévigny, qui a été convoqué, et alors qu'il était entendu au sein du Comité qu'il devrait être convoqué, dépasse mon entendement.

M. DRYSDALE: Nous n'allons pas l'interrompre.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non, nous ne l'interrompons pas.

M. DENIS: Nous l'interrompons puisqu'on propose qu'il y ait un rapport intérimaire.

M. HORNER (*Acadia*): C'est le deuxième rapport.

M. DENIS: C'est un rapport intérimaire, et rien ne le motive, rien du tout. La Chambre siège toujours. Nous sommes tous ici et nous allons y être au moins un mois; j'aimerais savoir pourquoi vous voulez présenter ce rapport intérimaire.

M. DRYSDALE: Nous ne pouvons pas interroger les péagers.

M. DENIS: Nous ne pouvons pas départager dans ce rapport intérimaire ce qui se rapporte aux péagers et ce qui se rapporte à l'administration.

M. DRYSDALE: Pourquoi pas?

M. DENIS: Nous essayons de le faire depuis le début de cette enquête. Nous avons tourné autour de la question des péagers et, chaque fois que la chose a été possible, M. Pigeon a parlé d'incompétence et de scandale. La semaine dernière, nous avons entendu à la Chambre des communes M. Pigeon mentionner le scandale du pont Jacques-Cartier. Si quelqu'un veut faire entrer la politique dans l'affaire, ce n'est pas ce groupe-ci qui le fait.

M. HORNER (*Acadia*): Toutefois, cela semble vous préoccuper assez.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, j'en appele au Règlement. Si nous devons continuer cette discusion, je voudrais au moins que les questions soient

adressées au président plutôt qu'aux membres du Comité, afin qu'au moins nous puissions entendre le débat, à ce stade.

M. DENIS: Si vous voulez mette fin à cette enquête sans convoquer les témoins que nous sommes censés assigner, je pense que je vais faire la même chose que M. Deschatelets.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): M. Deschatelets a laissé entendre qu'il avait été convenu que certains témoins seraient convoqués mais que si la présente motion est adoptée, il ramasserait ses billes et s'en irait jouer une partie chez lui. Le rapport du comité de direction consiste en une recommandation et le Comité prend ses propres décisions sur ce qu'il doit faire. Le Comité n'a pas pris de décision, bien que j'espère qu'il veuille bien le faire très prochainement. Je dirais qu'on a accordé beaucoup de considération aux témoignages. M. Deschatelets dit qu'il partira si les choses ne vont pas comme il l'entend, et qu'il ne participera plus à ces délibérations. Sa réputation peut bien être déjà faite; je n'en sais rien. Ce n'est peut-être pas la première fois qu'il a recours à une telle tactique.

M. DESCHATELETS: J'aimerais assurer mon ami M. Smith qu'en réalité c'est la première fois que je parle de quitter un comité; mais si je le fais, ce sera parce que j'ai le sentiment d'être dépouillé d'un droit et d'un privilège qui devraient m'appartenir, d'un droit dont il avait été convenu. Je ne veux rien dire d'autre, mais j'ai l'intention de partir si la chose se produit, et un de ces jours j'argumenterai certainement sur la question et laisserai retomber les éclats où ils pourront.

M. HORNER (*Acadia*): Que les billes roulent où elles peuvent!

M. FISHER: J'aimerais répéter que je voterai contre la motion mais non pas, en général, pour les raisons qu'ont avancées MM. Deschatelets et Denis. Toutefois, je crois qu'un député devrait avoir le droit de convoquer et d'interroger un témoin jusqu'au moment où les autres membres du Comité penseraient que les délibérations font l'objet d'obstruction. Je ne crois pas que M. Creaghan, en demandant la convocation de M. Lande et en voulant interroger M. Clément, ou moi-même, en voulant interroger M. Sévigny, soyons arrivés à ce stade où nous pourrions faire de l'obstruction. C'est pourquoi j'ai l'intention de voter contre la motion.

M. CREAGHAN: J'aimerais répéter ce que M. Fisher a déjà déclaré. J'ai été le premier à parler contre la motion de M. Baldwin portant que nous ne convoquions plus de témoins. Je crois que la motion devrait être rejetée. Comme M. Fisher, cependant, je demeurerai au Comité jusqu'à ce que nous ayons préparé un rapport pour la Chambre des communes.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je vais maintenant mettre la motion aux voix. Si vous le désirez, je demanderai au secrétaire de la lire. Désirez-vous que la motion soit lue? La question est-elle assez claire?

M. HORNER (*Acadia*): Veuillez vous en dispenser.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je prie ceux qui sont en faveur de la motion de bien vouloir lever la main.

Merci, messieurs.

Ceux qui sont contre?

Je déclare la motion adoptée.

M. HORNER (*Acadia*): Qu'on le laisse ramasser ses billes. M. Denis s'en va aussi.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Je propose que nous levions la séance.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, je présume que la question qu'envisage main-

tenant le Comité est la façon dont vous désirez que ce rapport soit préparé. Je pense que le Comité accueillerait volontiers des propositions.

M. FISHER: Je proposerais que nous prenions notre temps pour préparer le rapport et que nous ne fixions pas un but immédiat. A mon avis, vous pourriez être constitué président et vous occuper de la chose. Il me semble qu'aujourd'hui vous êtes suppléant en une occasion spéciale. Nous devrions vous considérer comme le point central, et vous pourriez accorder un certain délai, peut-être un délai de dix jours, aux membres pour présenter une ébauche, puis le comité de direction pourrait se réunir pour en prendre connaissance.

Je ne crois pas que nous soyons forcés de hâter la rédaction de notre rapport. Il me semble que vous pourriez faire office de dépositaire à qui tout député pourrait présenter ses propositions dans un délai d'environ 10 jours, et que le comité de direction pourrait alors se réunir pour parcourir les documents qui lui auraient été remis et qu'il pourrait commencer à rédiger le rapport.

Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres propositions? Sinon, j'en conclurai que le Comité est d'accord.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): A la suite de l'idée qu'a émise M. Fisher, je propose que le comité de direction se réunisse au cours de la semaine commençant jeudi prochain, — c'est-à-dire dans neuf jours, — alors que tout membre qui le désire aura eu l'occasion de soumettre ses propositions. A la réunion du comité de direction, au cours de la semaine commençant jeudi prochain, les propositions des membres pourraient être examinées et on pourrait commencer à rédiger le rapport.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Voulez-vous dire que ce serait le comité de direction qui se réunirait ou que ce serait tout le Comité?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Le comité de direction pourrait se réunir au cours de la semaine commençant jeudi prochain, alors que tous les membres du Comité auraient eu le temps de faire leurs propositions en vue du rapport.

M. CREAGHAN: Le secrétaire du Comité pourrait-il donner lecture des noms des membres du comité de direction? Nous pourrions n'avoir pas le quorum.

M. DRYSDALE: Il y en a quatre, ici même.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Le comité de direction est formé des membres suivants: MM. Chevrier, Creaghan, Deschatelets, Drysdale, Fisher, Johnson, McGregor et le président.

M. CREAGHAN: Nous avons perdu un des membres du comité de direction. M. Tucker voudrait-il consentir à représenter son parti? Nous devons compter au sein du comité de direction au moins deux membres de ce distingué parti, si nous voulons présenter un rapport que puisse accepter le Comité.

M. DRYSDALE: M. Deschatelets vient de dire qu'il reconsidérerait la situation. Je pense que vous pourriez envoyer une lettre aux membres du Comité, peut-être pour la gouverne de MM. Denis et Deschatelets qui ont décidé de nous quitter, par laquelle vous indiqueriez que vous êtes prêt à recevoir des observations et des propositions relativement au rapport. Certaines personnes qui ne sont pas ici aujourd'hui pourraient, je pense, ne pas être au courant des faits.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est une bonne proposition. Chacun des membres sera avisé et sera invité à présenter des propositions.

Je présume que vous êtes prêts à lever la séance et qu'il est convenu que le comité de direction se réunira au cours de la semaine commençant jeudi prochain.

Merci, messieurs.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Vice-président: M. W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 23

Bill C-72, Loi concernant la construction par la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada de certaines installations ferroviaires terminus en la cité de Toronto et dans son voisinage.

SÉANCE DU MARDI 14 JUIN 1960

TÉMOINS:

L'honorable George Hees, ministre des Transports; *de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada:* MM. N. J. MacMillan, C.R., vice-président exécutif; J. L. Cann, directeur des projets, Projet de terminus de Toronto; J. D. Hayes, surintendant général pour la région du sud de l'Ontario; et M. Frank McGee, député.

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960
23291-8—1

COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Vice-président: M. W. Marvin Howe

et MM.

Allmark
Asselin
Badanai
Baldwin
Bell (*Saint-Jean-Albert*)
Bourbonnais
Bourget
Bourque
Brassard (*Chicoutimi*)
Brassard (*Lapointe*)
Browne (*Vancouver-Kingsway*)
Bruchési
Cadieu
Campbell (*Stormont*)
Campeau
Chevrier
Chown
Creaghan
Crouse
Denis
Deschâtelets
Drysdale
Dumas
Fisher
Garland
Grills
Horner (*Acadia*)
Horner (*Jasper-Edson*)
Johnson
Keays
Kennedy
Lessard
MacInnis
MacLean (*Winnipeg-Nord-Centre*)
Martin (*Essex-Est*)
Martini
Michaud
McBain
McDonald (*Hamilton-Sud*)
McGee
McGregor
McPhillips
Monteith (*Verdun*)
Pascoe
Payne
Peters
Phillips
Pigeon
Pratt
Rapp
Rogers
Rynard
Smith (*Calgary-Sud*)
Smith (*Lincoln*)
Smith (*Simcoe-Nord*)
Thompson
Tucker
Valade
Wratten—60.

Secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI 7 juin 1960.

Il est ordonné—Que le bill C-72, intitulé Loi concernant la construction par la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada de certaines installations ferroviaires terminus en la cité de Toronto et dans son voisinage soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,
MERCREDI 8 juin 1960.

Il est ordonné—Que le nom de M. McGee soit substitué à celui de M. Fraser sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

23291-8—1½

RAPPORT À LA CHAMBRE

JEUDI 16 juin 1960.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques à l'honneur de présenter son

DIXIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le bill C-72, Loi concernant la construction par la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada de certaines installations ferroviaires terminus en la cité de Toronto et dans son voisinage, et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Ci-joint le texte des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce bill.

Le vice-président,
W. M. HOWE.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 14 juin 1960.
(36)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 3 heures et demie de l'après-midi, sous la présidence de M. W. M. Howe, vice-président.

Présents: MM. Baldwin, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Chown, Crouse, Drysdale, Fisher, Horner (*Jasper-Edson*), Howe, Kennedy, Martini, McBain, McGee, McPhillips, Pascoe, Rapp, Rogers, Smith (*Calgary-Sud*), Thompson et Wratten. (20)

Aussi présents: L'honorable George Hees, ministre des Transports, et *des chemins de fer Nationaux du Canada*: MM. N. J. MacMillan, C.R., vice-président exécutif; P. Taschereau, C.R., avocat; J. L. Cann, directeur du projet du terminus de Toronto; J. D. Hayes, surintendant général pour la région de l'Ontario méridional, et Walter Smith, représentant exécutif à Ottawa.

Le Comité aborde l'étude d'un bill public, savoir:

Bill C-72—Loi concernant la construction par la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada de certaines installations ferroviaires terminus en la cité de Toronto et dans son voisinage.

Sur l'article 1

Le président invite le ministre à présenter les administrateurs des Chemins de fer Nationaux du Canada qui assistent à la séance. M. Hees s'étant rendu à cette demande, M. MacMillan est appelé. Il explique l'objet du bill, en partie à l'aide d'une carte et d'un diagramme. M. Cann et M. MacMillan sont interrogés sur des sujets rattachés à l'exposé de M. MacMillan.

M. Frank McGee, député, membre du Comité, exprime les vues de certaines personnes de la région dont les intérêts seraient atteints par la construction projetée des installations terminus et il est interrogé à ce sujet.

M. C. A. Cathers, député, étant présent mais ne faisant pas partie du Comité, est de consentement général admis à participer aux délibérations.

A 5 heures 48 minutes du soir le Comité s'ajourne jusqu'à 8 heures du soir le même jour.

SÉANCE DU SOIR

MARDI 14 juin 1960.
(37)

A 8 heures 25 minutes du soir le Comité reprend l'étude du bill C-72, sous la présidence de M. W. M. Howe, vice-président.

Présents: MM. Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Campeau, Crouse, Drysdale, Grills, Horner (*Jasper-Edson*), Howe, Kennedy, Martini, McDonald (*Hamilton-Sud*), McGee, Pascoe, Phillips et Pratt. (15)

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance de l'après-midi.

M. MacMillan, témoignant encore devant le Comité, répond aux questions qui lui avaient été posées pendant la séance de l'après-midi.

A 8 heures 27 minutes la sonnerie ayant appelé les députés à la Chambre, le comité suspend sa séance, pour la reprendre à 8 heures 50 minutes.

Présents: MM. Browne (*Vancouver-Kingsway*), Cadieu, Campbell (*Stormont*), Campeau, Chown, Drysdale, Fisher, Grills, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*), Howe, Kennedy, Martini, McDonald (*Hamilton-Sud*), McGregor, Pascoe, Phillips, Pratt et Wratten. (19)

Aussi présents: Les mêmes qu'à l'ouverture de la séance du soir de ce même jour.

M. MacMillan continue de répondre aux questions qui lui avaient été posées durant la séance de l'après-midi et, d'une manière générale, il traite de questions relatives à l'étude du bill.

Il est décidé qu'une reproduction de la carte de la région située au nord de Toronto, qui a été montrée aux membres du Comité, sera publiée en appendice au compte rendu des séances de ce jour. (*Voir Appendice A ci-joint.*)

Après examen détaillé du bill

Les articles 1 à 10 inclusivement, l'Annexe, le titre et le préambule sont approuvés successivement; le bill est approuvé sans modification.

Il est ordonné,—Que le président rapporte le bill à la Chambre des communes sans modification.

Sur la proposition de M. Chown appuyé par M. Drysdale,

Il est décidé—Que soient imprimés 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français du compte rendu des délibérations du Comité relativement à l'étude du bill C-72.

A 9 heures 35 minutes du soir le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones

TÉMOIGNAGES

MARDI 14 juin 1960.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, je constate que nous sommes en nombre.

Nous avons à étudier aujourd'hui le bill C-72, loi concernant la construction par la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada de certaines installations ferroviaires terminus en la cité de Toronto et dans son voisinage.

Comme le ministre des Transports est le parrain de ce bill, je lui demanderai s'il a des remarques à formuler et le prierai de bien vouloir vous présenter les témoins ici présents à titre de représentants des Chemins de fer Nationaux du Canada.

L'honorable George H. HEES (*ministre des Transports*): Je vous remercie, monsieur le président. Je ne crois pas devoir formuler d'autres observations. J'ai fait un exposé préliminaire lorsque le mesure a été déposée à la Chambre des communes et je n'ai rien à y ajouter. Je désire présenter M. Norman MacMillan, vice-président exécutif des Chemins de fer Nationaux du Canada, qui est assis à côté de nous. M. MacMillan présentera les autres témoins qui seront appelés.

M. N. J. MACMILLAN, C.R. (*Vice-président exécutif des Chemins de fer Nationaux du Canada*): Je vous remercie, monsieur le ministre.

Monsieur le président, messieurs, permettez-moi de dire tout d'abord combien la direction des Chemins de fer Nationaux du Canada vous sait gré de lui avoir fourni cette occasion de vous expliquer le projet de Toronto.

Comme point de départ, je ferai quelques observations générales au sujet du bill, car je crois que cela vous donnera une idée plus juste de ce que nous demandons, et me fournira l'occasion de répondre à certaines questions qui ont déjà été posées à ce propos.

Tout d'abord, le bill comprend certains ouvrages que nous sommes présentement autorisés à réaliser. Cela représente une dérogation à la manière ordinaire de procéder mais ces ouvrages ont été inclus pour deux motifs. D'abord, la cour de triage à buttes n'est pas une installation au sujet de laquelle nous sommes tenus de nous adresser au Parlement. Pour ce qui est de l'autorité générale, c'est là une construction déjà visée par la législation afférente aux Chemins de fer Nationaux du Canada. Toutefois, en 1929, une installation analogue fut commencée dans la cité de Montréal. A cette époque nous groupâmes en un tout les ouvrages projetés qui étaient autorisés en tant que projet unique et depuis lors ils ont été réalisés en vertu de cette législation. Nous avons cru que puisque le projet de Toronto était analogue à celui de Montréal il convenait de suivre le précédent déjà établi.

Le deuxième motif est que la principale nécessité, dans l'état actuel des choses est la construction d'une cour de triage. Les voies d'accès ne sont que les moyens d'arriver à une fin, qui est la cour de triage. Envisager les lignes sans penser en même temps à une cour de triage n'était pas juste, puisque toutes forment un ensemble indivisible, et par conséquent, en toute logique tous ces ouvrages doivent vous être soumis ensemble.

Or, en ce qui concerne les considérations d'ordre technique et les besoins existants, il faut se rappeler que cette législation ne porte que sur le manque d'autorité pour la construction de la voie ferrée, mais nous avons réuni la cour de triage et les voies afin que vous puissiez connaître le projet tout entier.

Si l'on veut bien m'accorder quelques instants pour expliquer quelques-uns des articles de la loi, je commencerai par l'article 2 dont la phraséologie est presque la même que celle des bills relatifs aux embranchements. Il autorise le gouverneur en conseil à nous permettre de réaliser le projet. C'est cet article qui nous confère l'autorisation générale de construire. Il nous accorde en quelque sorte une franchise pour la construction des voies. Cet article doit être rapproché de l'article 9, qui est l'avant-dernier du bill et qui stipule que les plans généraux doivent être approuvés par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre.

Vous remarquerez que l'article 3 est identique à celui qui figure dans toute notre législation; il oblige la Compagnie à adopter le principe des soumissions en régime de concurrence, mais il stipule que nous pouvons accepter toute autre soumission si les circonstances l'exigent.

L'article 4 établit le coût maximum des travaux; en se reportant à l'Annexe on voit qu'il est de 87 millions de dollars plus une marge de 15 p. 100. Comme vous vous le rappelez sans doute, cette disposition figure toujours dans les lois relatives à la construction de nos embranchements.

Les articles 5 à 8 sont ceux qui ont trait au financement. Je désire faire quelques remarques à leur sujet. Ces articles sont identiques à ceux qui ont figuré dans les bills afférents à tous les embranchements dont j'ai eu à m'occuper au cours des 20 dernières années, mais ils n'ont jamais été appliqués. Tout notre financement, par une entente avec le ministère des Finances, est consolidé dans notre budget annuel. Nous n'appliquons pas ces articles et j'imagine qu'on les fait figurer dans tous les bills successifs pour plus de sécurité ou pour plus de commodité dans les temps difficiles.

L'article 5 est celui où l'émission de titres est autorisée. Une limite maximum de 100 millions de dollars est établie. Il s'agit en l'occurrence des 87 millions plus un peu moins de 15 p. 100. Cette somme plus la marge de 15 p. 100 forme en effet les cent millions de dollars dont l'article fait mention.

L'article 6 confère au ministre des Transports l'autorisation de consentir des prêts.

L'article 7 autorise le gouverneur en conseil à garantir les titres.

L'article 8 stipule que les deniers obtenus par la vente des titres doivent être déposés au crédit du receveur général.

J'ai fait mention de l'article 9 au début.

L'article 10 prescrit que nous devons présenter notre rapport annuel au Parlement.

C'est sans doute l'Annexe qui est surtout susceptible de vous intéresser.

Le premier paragraphe de cette Annexe décrit très brièvement la cour de triage à buttes. Une telle cour est simplement ce qu'indique son nom, c'est-à-dire une cour au centre de laquelle se trouve une butte, le triage des wagons se faisant par gravité depuis cette butte.

Les voies de recul dont mention est faite vers la fin du paragraphe sont des voies sur lesquelles nous faisons reculer les trains avant leur montée sur la butte.

Le paragraphe 2 a trait à la voie d'accès, de l'est, commençant dans le township de Pickering une description générale de cette voie est donnée.

Le paragraphe 3 se rapporte à la voie d'accès de l'ouest, à l'ouest de Malton. Je dois dire ici qu'à l'heure actuelle nous projetons d'utiliser la voie ferrée qui se trouve là, dans la subdivision de Danforth depuis Georgetown et la subdivision de Malton jusqu'à la voie principale à Oakville, mais des problèmes d'exploitation devront être résolus avant que ces deux subdivisions puissent

être utilisées. A l'heure actuelle ces problèmes sont peut-être difficiles à résoudre, et pour cette raison la mesure autorise le gouverneur en conseil à nous permettre d'établir un parcours alternatif s'il s'avérait opportun.

Le paragraphe 4 se rapporte à l'atelier pour locomotives diesel ainsi que le texte l'indique bien.

Le paragraphe 5 donne une description générale des diverses installations de la cour de triage. Ces dernières comprennent l'étagement des voies, et à ce propos je puis vous dire qu'il y a de nombreux croisements sur les voies projetées. Trois croisements avec le Pacifique-Canadien seront complètement étagés. Il existe six croisements de grand'routes qui seront étagés eux aussi. Il y a 17 croisements de routes de comtés ou de townships, et ils seront étagés.

M. McGEE: Puis-je vous demander combien de ces croisements de grand'routes et autres se trouvent à l'est de la rue Yonge?

M. MACMILLAN: Je puis vous obtenir ce renseignement.

M. J. L. CANN (*directeur du projet du terminus de Toronto, Chemins de fer Nationaux du Canada*): Il y a quatre croisements de grand'routes à l'est de la rue Yonge.

M. CHOWN: Puisque ce sujet est sur le tapis et étant donné qu'une interruption a eu lieu, qu'entendez-vous par "étagement". Voudriez-vous nous préciser le sens de ce mot?

M. MACMILLAN: Volontiers. Lorsque la voie ferrée et la route se croisent à la même hauteur il y a passage à niveau. Lorsque nous élevons la voie ferrée ou abaissons la route, ou l'inverse, nous établissons un passage supérieur et un passage inférieur, de sorte que la voie ferrée et la route ne se croisent plus au même niveau, d'où étagement du croisement.

En outre, quatre routes seront fermées, et il y aura déviation dans le cas de six autres. Il existe quelques autres routes et emprises routières dans le cas desquelles les mesures à prendre n'ont pas encore été déterminées.

M. McGEE: Combien parmi elles se trouvent à l'est de la rue Yonge?

M. CANN: Dans quelle catégorie, monsieur McGee?

M. CHOWN: Combien en fermera-t-on ou en fera-t-on dévier à l'est de la rue Yonge?

M. MACMILLAN: Ferions-nous bien de vous fournir une liste complète de ces croisements? Nous pourrions le faire. Nous pourrions vous indiquer toutes les routes situées sur le parcours entier et vous dire ce qui sera fait dans leur cas, autant que nous le sachions pour l'instant.

M. CHOWN: Vous serait-il possible de nous les décrire en vous servant de cette carte? J'imagine que c'est à cette fin qu'elle est destinée.

M. MACMILLAN: En réalité elle n'est pas destinée à cette fin, et elle est tracée à une échelle plutôt petite pour l'explication de ces détails. Notre désir est de nous rendre utiles et nous présenterons une liste indiquant ce que nous projetons de faire à leur sujet.

J'allais dire que ces routes font le sujet d'entretiens spéciaux entre les autorités de townships intéressées, le Bureau métropolitain de planification et nos propres ingénieurs en planification lesquels en viendront à une conclusion quant à ce qui devra être fait, sous réserve, bien entendu, des ordres de la Commission des transports. C'est à cette dernière qu'appartient l'autorité finale en matière de passages à niveau.

Le paragraphe 7 traite d'une manière générale des terminus et des installations locales.

Le paragraphe 8 a trait au changement des fonctions de la cour existante, c'est-à-dire à sa transformation d'une cour principale en une cour de garage.

Le dernier alinéa de l'Annexe indique le coût estimatif de 87 millions de dollars.

Cette somme de 87 millions doit être répartie ainsi qu'il suit: 43 millions pour la cour et 44 millions pour la voie d'accès. Ces deniers seront compris dans nos budgets annuels pour les années ultérieures jusqu'à concurrence de ces montants; dans le budget de 1959 nous avions un poste de $5,200,000; celui de 1956 en comprenait un de 8 millions. Ces deux postes se rapportaient à l'acquisition de terrains. Absolument aucun travail n'a été exécuté à l'égard d'une partie quelconque de ce projet. Les deux postes représentent les frais d'acquisition de terrains, de travaux de génie et de planification.

Si la loi est adoptée, les travaux commenceront en 1961. Nous prévoyons qu'à cette époque les dépenses seront de l'ordre de $5,425,000. Les travaux commenceront à prendre de l'ampleur en 1962 alors que la dépense prévue sera de 8 millions de dollars et l'année de la plus forte dépense sera 1963, alors que $28,450,000 seront affectés aux travaux. En 1964 les frais commenceront à décroître pour se chiffrer par $19,850,000 et en 1965 les travaux seront presque terminés, leur parachèvement représentant une somme estimative de $1,900,000.

Soit dit en passant, nous estimons que le coût de la main-d'œuvre directe dans le cas de ces travaux sera d'environ 21 millions de dollars.

Avant de passer aux cartes, aurait-on des question à me poser?

M. McGEE: Je me demande si vous pourriez nous donner une idée simplement approximative du coût de la ligne depuis la rue Yonge vers l'est jusqu'à la limite de Scarboro.

M. MACMILLAN: On me dit que le coût est estimé à 14 millions de dollars, M. McGee.

M. McGEE: En regardant la carte on a l'impression que ce coût doit être plus élevé, étant donné le chiffre de 44 millions de dollars pour les voies ferrées. Cette partie semble représenter plus de la moitié de la ligne projetée.

M. MACMILLAN: En effet, c'est bien ce qu'elle semble représenter.

M. CANN: Elle a environ 14 milles de longueur jusqu'à ce point-là, monsieur McGee, et la longueur totale de la nouvelle voie depuis la subdivision d'Oshawa jusqu'à Malton est d'environ 34 milles. En outre, certains travaux seront requis dans la subdivision de Danforth depuis Malton jusqu'à Georgetown et dans la subdivision de Malton depuis Georgetown jusqu'à Burlington, afin que la ligne puisse être préparée pour le trafic. Cela est compris dans la somme globale de 44 millions de dollars.

M. CHOWN: J'ai une question à poser au sujet de l'article 3.

Le VICE-PRÉSIDENT: C'est au tour de M. Fisher, M. Chown.

M. FISHER: Je crois comprendre que le tracé de la route à l'ouest de la cour n'est pas encore définitif, mais que celui de la route située à l'est est maintenant fixé.

M. MACMILLAN: Il est définitif jusqu'à ce point où le trait discontinu rejoint le trait rouge continu dans le voisinage de Malton. De là vers l'ouest le tracé n'est pas encore déterminé.

M. FISHER: Pouvez-vous indiquer brièvement les projections que vous avez prévues vers les routes particulières? Ces projections partent-elles des deux côtés de la cour ou bien se trouvent-elles surtout du côté est?

M. MACMILLAN: Puis-je m'en tenir pour l'instant au sujet que je traitais? J'aimerais vous fournir ces détails en premier lieu et revenir plus tard à la question que vous venez de soulevez, si cela vous agrée.

M. FISHER: Cela me va parfaitement.

M. McGEE: Vous indiquez le chiffre de 21 millions de dollars relativement à la main-d'œuvre directe. Que représenterait ce chiffre en années-homme ou

en quelque autre évaluation du nombre de personnes qui seraient employées à la réalisation de ce projet? Calcule-t-on la main-d'œuvre par année-homme ou de quelque façon analogue dans le cas de cette entreprise?

M. MACMILLAN: J'imagine qu'il est possible de répondre à cette question, mais malheureusement nous ne sommes pas en mesure de le faire présentement. Nous aurions grand plaisir à vous donner une estimation à cet égard.

M. MCGEE: Vous avez parlé du coût de la main-d'œuvre directe.

M. MACMILLAN: Oui.

M. MCGEE: Vous avez donné à entendre que ce projet procurerait du travail à de nombreuses personnes durant une certaine période. Quel nombre de travailleurs par an aviez-vous en vue?

M. CANN: Il nous serait impossible, je crois, de répondre dès maintenant à cette question. Le nombre sera très peu considérable au début et, bien entendu, il augmentera à mesure que nos dépenses totales en immobilisations se rapprocheront de l'achèvement de l'entreprise. Je ne puis vous donner de mémoire aucun chiffre quant au nombre total durant la période de plus grande activité. Bien entendu le nombre, après avoir augmenté, ne demeurera pas stable pour diminuer ensuite brusquement; il augmentera puis diminuera graduellement.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Le nombre de travailleurs ne sera probablement pas considérable. De nos jours, la construction lourde comporte surtout l'emploi de machines. J'ai lu l'autre jour une déclaration de M. Winters, qui était ministre des Travaux publics, relativement à la chaussée Camsell; il a dit que la construction lourde dans le cas de cet ouvrage n'avait pas comporté l'emploi de plus de 150 hommes, et le coût des travaux a été de 23 millions de dollars.

M. CANN: C'est tout à fait exact; cependant, dans le cas de ce projet beaucoup de travail doit être fait à la main.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il y aura une plus forte proportion de travail à la main que dans le cas de l'autre entreprise?

M. CANN: En effet. Pour ce qui est des travaux d'excavation et autres du même genre, ce que vous avez dit est vrai. Il y aura des machines conduites par des hommes, mais leur travail ne sera pas proportionné à la quantité de terre qui sera enlevée.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Ce projet ne sera pas comparable à une entreprise analogue réalisée à l'époque où l'on utilisait des pelles-à-cheval et des brouettes?

M. CANN: Assurément non.

M. MCGEE: On peut présumer que ce chiffre de 21 millions de dollars pour la main-d'œuvre directe représente les salaires versés aux travailleurs employés?

M. MACMILLAN: C'est exact.

M. MCGEE: Peut-être serait-il possible d'exprimer cela en années-homme, ainsi que je l'ai proposé.

M. MACMILLAN: Nous allons faire ce calcul pour vous, monsieur McGee, et nous vous en communiquerons le résultat.

M. CHOWN: Je ne sais trop si vous avez l'intention d'examiner cette mesure article par article dès maintenant.

M. MACMILLAN: Nous ferons cet examen plus tard.

M. CHOWN: J'attendrai ce moment-là pour poser mes questions.

M. WRATTEN: Monsieur le président, la construction de cette voie et de la cour a-t-elle pour objet la centralisation des opérations ou bien en résultera-t-il une économie?

M. MACMILLAN: Je n'aborderai pas ce sujet immédiatement.

M. WRATTEN: J'ai une autre question à poser. Le ministère de la Voirie va-t-il approuver vos passages supérieurs et inférieurs, quant à la largeur, au dos d'âne, et autres particularités?

M. MACMILLAN: Nous réglons tous ces détails de concert avec le ministère de la Voirie.

M. WRATTEN: Avez-vous été pour quelque chose dans l'aménagement de la voie contournant Brantford, il y a 20 ou 30 ans?

M. MACMILLAN: Non. Je n'y ai été pour rien. Je ne suis pas renseigné sur cette route.

M. WRATTEN: Quiconque a préparé les plans de cette entreprise ne s'y connaissait pas trop en matière de ponts et autres ouvrages car on a installé là un dos d'âne et le passage n'est pas suffisamment large. Je me suis demandé si quelqu'un serait chargé de la surveillance dans ce cas-ci, afin qu'on construise une route de dimensions différentes et un pont convenable au-dessus de la voie ferrée.

M. MACMILLAN: Dans l'établissement de tout croisement de route le chemin de fer est assujetti à la surveillance et à l'approbation de la Commission des transports. L'organisme auquel appartient la route, que ce soit la province, une municipalité ou un comté, est également partie intéressée. La voie ferrée appartient au chemin de fer et les dirigeants de ce dernier collaborent avec l'administrateur de la route. Ils établissent les plans de l'ouvrage et les soumettent pour approbation à la Commission des transports. Bien rares sont les cas où il y a manque d'entente quant au genre où à la forme du croisement. Il en est surtout ainsi dans les cas des passages à niveau dont l'existence remonte assez loin, où le volume de circulation est connu et où les dimensions du passage supérieur on inférieur peuvent être déterminées avec exactitude.

M. WRATTEN: Ce que je tenais à dire, monsieur le président, c'est que j'espère que les plans de cet embranchement ont été mieux étudiés que ceux de la voie de contournement dont j'ai parlé, car on a consacré à cette dernière beaucoup d'argent et de temps et elle n'a jamais été utilisée. Elle est là depuis nombre d'années, les mauvaises herbes et les broussailles l'ont envahie et par conséquent elle n'est certes pas un ornement pour la ville de Brantford. Finalement, la municipalité en a fait l'acquisition il y a quelques mois pour en faire une grand'route.

M. MACMILLAN: Je crois que celle-ci sera utilisée.

M. WRATTEN: Il faudra qu'elle le soit, puisqu'elle aura coûté 87 millions de dollars.

M. MACMILLAN: En effet.

J'ai ici, monsieur le président, une carte générale tracée, je le regrette, à une petite échelle. J'espère néanmoins que vous pourrez distinguer les particularités qui y paraissent. Nous avons indiqué sur cette carte les principaux terminus et cours qui ont été rénovés ou construits en ces quelques dernières années, de même que ceux qui sont présentement en voie de construction et un ou deux d'importance secondaire qui n'ont pas encore été réalisés.

Notre but est de montrer l'ampleur du programme de construction de cours qui est en voie d'exécution et de vous faire remarquer que pour tirer le meilleur parti possible des dépenses effectuées à d'autres endroits nous devrions réaliser ce projet de Toronto.

Il s'agit en l'occurrence de transporter aussi rapidement que possible les marchandises depuis leur point d'origine jusqu'à leur destination ultime ou leur livraison au destinataire. En outre, cette carte vous donne dans l'ensemble une assez bonne idée du problème particulier qui se pose à Toronto. Dans cette partie du réseau passe le trafic à destination et en provenance de Montréal et autres endroits de l'est, et vers les Provinces maritimes; une partie de ce trafic arrive à Toronto ou en part à destination du nord-ouest, car c'est la voie principale qui va à Winnipeg, et une part très considérable arrive des États-Unis par Sarnia, Windsor et Niagara Falls et se déplace aussi, bien entendu, dans la direction opposée. Trois parcours principaux sont donc utilisés à destination et hors de Toronto, ce qui explique l'énorme concentration qui se produit à cet endroit.

Voyons maintenant ce plan de grandes dimensions sur le chevalet: voici le lac Ontario, en bas. Oshawa est ici et Oakville là. Le liséré jaune indique la limite de la région métropolitaine de Toronto. La ville proprement dite se trouve à l'intérieur de cette ligne. La carte est à l'échelle d'un demi-mille au pouce.

Au point de vue ferroviaire, la région métropolitaine de Toronto et les terminus de Toronto embrassent ce grand espace s'étendant sur une distance d'une dizaine de milles depuis le centre de la ville. Nous avons approximativement 100 milles de voies principales et environ 362 milles de voies d'évitement et de rails de cours dans cet espace représentant à peu près la moitié du cercle.

Le trafic arrive par la subdivision d'Oakville, indiquée par ce trait rouge et formant la ligne principale de Sarnia et de Windsor; c'est par cette ligne que passe tout le trafic en provenance des États-Unis. Cette voie ferrée existe depuis très longtemps. Elle fut construite en 1855 par une société appelée la Hamilton-Toronto Railway Company, laquelle fut subséquemment englobée dans le chemin de fer Grand-Tronc.

Pivotant, pour ainsi dire, autour du moyeu de la roue nous parvenons ensuite à la subdivision de Brampton. Elle a été terminée en 1856 par le chemin de fer Grand-Tronc. Cette ligne transporte les marchandises venant de Stratford et de Guelph. Le trafic qui passe par cette subdivision n'est pas aussi abondant que celui qui passe par Oakville.

La subdivision voisine est celle de Newmarket. C'est la voie principale vers North Bay, et elle transporte toutes les marchandises à destination et en provenance de l'Ontario septentrional. Elle existe aussi depuis longtemps, ayant été construite en 1953 par l'*Ontario, Simcoe and Huron Union Railroad.*

Voici la subdivision de Bala. C'est une ancienne ligne du *Canadian Northern Ontario,* et elle est de beaucoup la plus récente de toutes, ayant été construite en 1906. C'est le parcours par lequel s'expédient habituellement les marchandises à destination de l'Ouest canadien; la ligne croise celle-ci à Wasaga, à une centaine de milles au nord de la ville.

Vient ensuite la subdivision d'Uxbridge, par où passe le trafic à destination et en provenance de Lindsay et Peterborough.

La subdivision suivante est celle d'Oshawa. C'est la voie principale pour le trafic à destination et en provenance de Montréal et des Provinces maritimes.

Tout ce trafic, comme vous pourrez le constater en regardant ce croquis... j'espère que vous pouvez tous le distinguer... devient congestionné entre la rivière Don, ici, et la rue Bathurst. C'est là aussi que se trouve la gare Union de Toronto. Tous nos services-marchandises pour ces six subdivisions, tous nos trains de voyageurs arrivant à Toronto ou en partant, tous les trains de voyageurs du Pacifique-Canadien arrivant à Toronto et en partant, doivent passer par ce petit secteur ferroviaire.

Telle est la cause fondamentale du problème de la congestion et du mouvement des trains dans la ville de Toronto.

Outre ces voies pour trains directs, qui se trouvent à cette extrémité, et il y en a d'ailleurs quelques-unes à l'extrémité est, il existe au sud de la voie, vers le lac Ontario, de même qu'au nord, des installations ferroviaires dont il faut assurer l'entretien. La plus importante qui existe au nord de la voie est le hangar à marchandises du Canadien-National, rue Simcoe.

Il en résulte qu'en sus du service-marchandises il y a de nombreuses manœuvres de croisement qui doivent s'effectuer à la rue Bathurst. Cela tend à occasionner une très grave congestion. Il passe jusqu'à 525 trains et locomotives par la rue Bathurst en 24 heures et il n'est pas rare que des trains attendent leur tour de franchir ce secteur du chemin de fer.

Il y a parfois jusqu'à huit trains immobilisés, attendant l'occasion de passer. Tout cela constitue un aspect de notre grand problème. C'est cet embouteillage qui ralentit la circulation des trains. Ce sont surtout les trains de marchandises qui causent cet embouteillage. A Toronto les marchandises sont manutentionnées dans quatre cours principales. Commençant par ce côté, nous avons Mimico, celle-ci. Vient ensuite Bathurst, puis les cours Don et la cour Danforth. Pour nous ce sont là des cours principales, c'est-à-dire que nous formons les trains pour la route à cet endroit. Nous désassemblons ici les trains qui viennent d'arriver, puis nous mettons en marche les wagons et les locomotives pour distribution locale à Scarboro, Leaside, Downsview et West-Toronto. Pour le mouvement en sens inverse, l'assemblage initial se fait en grande partie mais non exclusivement dans ces cours, puisque les wagons partant d'ici sont raccordés à Mimico, mais ces points sont les derniers. Vous vous ferez une idée du va-et-vient qui s'effectue dans les deux sens si vous songez que notre travail doit être accompli dans ces huit cours, qui sont totalement insuffisantes pour le volume de trafic depuis un grand nombre d'années. Je puis vous dire que dès les années de guerre et immédiatement après la guerre la question des installations de cours à Toronto a fait l'objet d'une étude sérieuse. La congestion a été telle, en certaines occasions, que nous avons dû faire partir des trains d'ici et les diriger jusqu'à Belleville, Stratford et Allandale pour y être aiguillés et désassemblés. Bien entendu, ces déplacements sont coûteux et inopportuns.

Il y aurait diverses solutions au problème. L'une d'elles consisterait à agrandir très considérablement les cours déjà existantes, dans l'espoir de régler la difficulté. Cette solution a été examinée deux ou trois fois. On a conclu que cela pouvait se faire. Nous gagnerions ainsi du temps, mais c'était un mauvais principe à suivre puisque cela ne satisferait pas les besoins futurs et ne remédierait pas non plus à la congestion dans le goulot qui se trouve entre les cours Don et Bathurst. De plus, le coût de l'agrandissement de ces cours égalerait tout probablement le coût de la construction d'une nouvelle cour et dans 20 ans la capacité additionnelle fournie aux cours aujourd'hui deviendrait insuffisante et le problème qui se pose pour nous à l'heure actuelle se présenterait de nouveau à cette époque mais les moyens de le résoudre intelligemment et économiquement feraient alors défaut.

L'autre solution... et c'est celle que nous favorisons... est la construction d'une nouvelle cour centrale à butte. Dans la réalisation de ce programme il y avait donc deux problèmes à résoudre. Il fallait diminuer la congestion dans l'espace compris entre la rivière Don et la rue Bathurst, et construire une nouvelle cour de triage des wagons à marchandises.

Puisque, ainsi que je l'ai dit au début, la cour représentait le besoin le plus pressant, la détermination de son emplacement était le point de départ le plus logique et pour les raisons que je vous ai indiquées nous l'avons placée de façon que le trafic n'ait plus à passer par la rue Bathurst.

Un facteur à envisager dans le choix de l'emplacement de la cour était que cette dernière ne devait occasionner que le moins de refoulement possible du trafic en provenance et à destination des diverses subdivisions.

Cela présupposait simplement que nous ne devions pas aller au delà de ces subdivisions et avoir à faire revenir les trains, et que la cour devait être assez centrale pour que le mouvement vers l'intérieur de la ville fût fractionné à l'arrivée plutôt que par refoulement.

Nos études ont démontré qu'un emplacement situé à peu de distance à l'ouest des subdivisions de Newmarket et de Bala était le plus approprié, et cela parce que le trafic direct en provenance des subdivisions d'Oakville et d'Oshawa, qui longent le lac, devait être transporté sur la même distance à tout événement, et que cela n'influerait nullement sur l'emplacement de la cour.

La subdivision de Brampton n'avait que peu de trains directs et nous avons donc pensé qu'ils ne constituaient pas un important facteur dans le choix de l'emplacement de la cour, et qu'il s'agissait en premier lieu de tenir compte des trains qui passent par les subdivisions de Newmark et de Bala. Nous avons pensé que tout irait pour le mieux si telle était réellement la situation.

Il fallait ensuite tenir compte de ce que la cour devait se trouver aussi près que possible de la région métropolitaine de Toronto qu'il était raisonnable de la placer.

En troisième lieu, il nous fallait envisager une cour à butte ou une cour à double butte comportant une butte auxiliaire locale. J'expliquerai ce qu'est une butte locale à un autre moment au cours de mes remarques.

Un autre point à prendre en considération était que le terrain requis devait avoir une longueur de quelque 3 milles et demi et une largeur d'environ 1,200 verges, et que, bien entendu, il devait être d'un seul tenant.

Il fallait également que la cour soit située de façon que des correspondances puissent commodément être établies entre les diverses subdivisions que je vous ai montrées.

Ensuite, il fallait que les croisements de routes fussent aussi peu nombreux que possible, ce qui bien entendu dépendait de l'emplacement de la cour. Cette dernière devait être dans le même axe que les principales grandes routes car autrement elle en bissegmenterait plusieurs.

Un autre point dont il fallait tenir compte était que le terrain devait être le moins aménagé que nous puissions trouver; c'était là le genre de terrain à utiliser puisque ce serait le moins coûteux.

Or, messieurs, l'emplacement qui se trouve ici est celui qui, à notre sens, se rapproche le plus des normes que je viens d'indiquer; en outre, c'est l'emplacement qui a reçu l'approbation du Bureau de planification de la région métropolitaine de Toronto. Nous avons discuté en diverses occasions avec les membres de cet organisme la question de cet emplacement avant que ce projet prenne corps et cet endroit est celui où, à leur avis, la cour devrait être construite.

M. McGEE: N'est-il pas possible que l'organisme métropolitain ait approuvé quelque chose qui n'est pas de son ressort?

M. MACMILLAN: Oui, c'est possible; l'emplacement se trouve dans la zone périphérique et le Bureau de planification l'a approuvé. Je ne connais pas très bien l'étendue de la juridiction de cet organisme, mais je crois qu'il a en quelque sorte l'autorisation ou le devoir d'approuver les plans d'ouvrages à établir au delà des limites du territoire qui relève de lui.

M. McGEE: L'emplacement que le Bureau a approuvé se trouve-t-il de fait au delà de la limite de la région métropolitaine de Toronto?

M. MACMILLAN: Oui, certes.

Pendant que nos aides mettent en place un dessin dont se servira M. Cann pour vous expliquer ce qu'est une cour à butte, je vous ferai remarquer que, ainsi que je l'ai déjà dit, il s'agit là l'un très vaste terrain et qu'éventuellement

la cour sera déplacée de côté; alors que sur le croquis le nord se trouve en haut, dans le dessin que nous allons maintenant vous faire voir, le nord se trouve du côté gauche.

Ce dessin est à l'échelle d'environ 200 pieds au pouce et les traits qu'on y voit indiquent les voies qui seront installées aux stades du début.

Les traits discontinus indiquent les voies futures et les lignes pointillées représentent les routes.

Comme le démontre cette carte, la construction de la cour comportera 165 milles de voies ferrées qui en feront partie. Les rails seront posés sur quelque 430,000 traverses. Pour la ballastage des voies et l'aplanissement de la cour on devra remuer quelque 4 millions et demi de verges cubes de gravier et autres matériaux. Il faudra poser 32,000 tonnes de rails d'acier et environ un million de verges de ballast.

Avant que M. Cann prenne la parole, cela vous intéressera peut-être de savoir que l'élévation de la cour sera à peu près la même que celle du terrain avoisinant, lequel se trouve à 400 pieds au-dessus du niveau du lac Ontario. La nature abrupte des pentes constitue l'un des problèmes inhérents à la construction de chemins de fer dans cette partie du monde. M. Cann va maintenant vous expliquer comment fonctionne la cour à butte.

M. CANN: Les cours à butte sont de diverses formes. Elles peuvent être construites parallèlement à la route ou à angle droit avec elle. Nous avons choisi l'aménagement à angle droit. La cour sert à trier les wagons aussi rapidement et économiquement que possible.

Nos voies ou lignes d'accès seront placées ici à angle droit. Voici l'ouest et voilà l'est. La rue Bala se trouve ici et la grand'route 7 est là; c'est celle qui est indiquée sur la carte.

Voici le faubourg de Sherwood et cet espace est la bande de refoulement qui se trouve ici.

M. MCGEE: J'ai entendu dire qu'on projette pour l'avenir, dans le cadre du programme métropolitain mentionné plus tôt, un plan comportant le prolongement de ce qui est maintenant la route n° 7; venant de l'est, cette route ira droit vers l'ouest en croisant la rue Yonge et elle portera le n° 407; or, d'après ce plan cette route passera au milieu même de votre cour de triage.

M. MACMILLAN: Ces routes passeront au-dessus de la cour sur des ponts.

M. CANN: Voici la cour à butte, et ainsi que M. MacMillan l'a expliqué il est essentiel qu'on aménage une butte afin que les wagons puissent être triés par gravité. Des trains arriveront de l'ouest et d'autres de l'est par ce parcours et ils emprunteront cette voie d'approche pour atteindre les cours réceptrices.

A leur passage à ce point-ci, une caméra de télévision pointera vers les wagons ce qui permettra aux préposés de vérifier les numéros de wagons et leur contenu. Par conséquent, si des wagons ont été détachés pour être laissés à des terminus intermédiaires, ou si des wagons ont été ajoutés à des terminus intermédiaires, on pourra s'en rendre compte en observant le train à son arrivée, après quoi il ira dans la cour réceptrice qui se trouve danc cet espace.

L'examen du train pour la recherche de défectuosités mécaniques possibles prend quelque 45 minutes; dès l'arrivée du train la locomotive de route sera détachée et elle se rendra à l'atelier des moteurs diesel pour des travaux d'entretien.

La locomotive pourra passer de ce point à cet autre sans interruption durant toutes ces manœuvres grâce à des passages ménagés au-dessous de la butte. Après que les wagons auront été inspectés et trouvés exempts de défectuosités mécaniques, la locomotive de la butte les tirera jusqu'à l'espace qu'on voit ici. Le fourgon y sera encore attaché.

M. MCGEE: La manœuvre se fera-t-elle à l'aide de locomotives diesel?

M. CANN: Oui, pour toutes les manœuvres on utilisera des locomotives diesel. Dans ce cas encore le train pourra se rendre de l'autre côté de ces voies sans interruption des manœuvres effectuées sur la butte, en passant sous le pont.

Après que les wagons auront été tirés jusqu'à l'aiguille, on les poussera jusqu'en haut de la butte et à ce point les instruments électroniques commenceront à fonctionner. La butte est d'environ 25 pieds plus haute que le niveau de ces voies à n'importe quel endroit et pendant la montée des wagons les préposés auront préparé la liste des aiguillages, sur laquelle ils auront indiqué la désignation de chaque wagon du train et aussitôt après la préparation de ce dernier la liste ira par tube pneumatique aux divers postes de la cour, comme par exemple au chef de train, au préposé en chef de la cour, et à des tours d'observations où des employés surveilleront la marche des manœuvres dans la cour et verront à ce que tout se fasse avec célérité.

Pendant que le train sera poussé jusqu'en haut de cette butte, le chef du train, posté dans un petit édifice à côté de la butte, aura devant lui un petit panneau muni de plusieurs boutons . . . environ 80, soit un par voie . . . et s'il désire aiguiller un wagon vers une certaine voie, il appuiera simplement sur le bouton et un employé de train placé à côté de la voie lèvera la cheville d'attelage et ce wagon se séparera du reste du train.

Pendant la montée de la butte, le chef de train appuiera sur le bouton correspondant à la voie sur laquelle il désirera que le wagon soit dirigé. Il se peut que cinq de ces wagons se dirigent simultanément dans des directions différentes. Dans l'édifice qui se trouve ici il y a un computateur par analogie, ou cerveau électronique; lorsqu'on y introduit des cartes il fournit automatiquement les renseignements désirés, selon les données placées dans la machine, et au bas de la partie supérieure de la butte se trouve une petite balance sous laquelle est installé un fléau d'environ sept pieds de longueur. Cette balance mesure le poids du wagon mais avec une précision relative seulement, c'est-à-dire suffisante pour l'objet en vue, et immédiatement derrière il y a un tronçon de voie sur laquelle est installée une balance électronique qui donne automatiquement le poids de chaque wagon. Le wagon doit rester sur la balance pendant trois secondes, et son poids déterminé sera indiqué au moyen de cartes IBM ou de cartes perforées.

Pendant que le wagon descendra, cette balance enregistrera sa vitesse et on fournira ce renseignement à l'appareil pendant que le wagon roulera vers la voie divisionnaire; immédiatement au-dessous se trouve un court tronçon de voie en courbe où sont les ralentisseurs de vitesse et pendant que le wagon passe par cette voie en courbe sa vitesse est de nouveau mesurée et le renseignement sera fourni à l'appareil.

On saura à ce moment-là où ce wagon se dirige, grâce à l'image; on en connaîtra les dimensions et le poids ainsi que sa vitesse sur la voie divisionnaire; on connaîtra tous ces facteurs et l'on saura jusqu'à quelle distance sur la voie le wagon est censé rouler. L'appareil électronique aura enregistré dès lors tous les facteurs sauf un, c'est-à-dire jusqu'à quelle distance le wagon précédent a roulé. Si la voie est libre, le wagon pourra, bien entendu, se rendre jusqu'à la sortie située à l'autre extrémité.

Qu'on me permette d'expliquer ce qui se passe. A condition que le wagon parvienne au ralentisseur principal, l'appareil calculera automatiquement la vitesse à laquelle il roulera en quittant le ralentisseur. Ce dernier n'est qu'un dispositif de réduction de la vitesse. Il y a des ralentisseurs pneumatiques et d'autres électriques, mais le principe est le même chez les uns et les autres. Ils agissent par frottement contre le côté des roues, de façon à réduire la vitesse.

En quittant le ralentisseur principal le wagon atteindra un groupe de ralentisseurs secondaires grâce auxquels on aura une meilleure maîtrise du

wagon. Si ce dernier roule trop vite il faudra le ralentir davantage. Dans d'autres cas le ralentisseur restera ouvert. Dès que le wagon dépassera cet appareil, on communiquera à l'appareil électronique qu'il est passé sur la voie en question. L'appareil n'indiquera pas jusqu'où le wagon est allé mais montrera qu'un wagon est passé là. Lorsque ce wagon s'arrêtera soit en butant contre le wagon précédent, c'est-à-dire à l'endroit voulu, soit avant d'arriver là, le point d'arrêt sera communiqué à l'appareil, de sorte que ce dernier enregistrera la distance qui reste à parcourir sur la voie et une légère rectification sera donc faite. Le wagon aura pu l'arrêter top tôt ou bien il sera parvenu jusqu'au wagon précédent. Les aiguilles du parcours que le wagon doit suivre auront été réglées automatiquement lorsque le chef de train aura appuyé sur le bouton pour indiquer la voie sur laquelle il doit s'engager. A condition que le wagon ait dépassé le point de sortie et qu'il n'empêche pas un autre wagon qui le suit de se diriger sur une voie divergente, on pourra faire remonter la pente à quatre ou cinq wagons successifs et l'aiguille fonctionnera de façon que ces wagons puissent rouler jusqu'aux voies particulières qui leur auront été désignées. En somme, des trains viennent de l'est et d'autres de l'ouest. Nous avons besoin de deux genres de cours, une débouchant vers l'est et une autre vers l'ouest. Dans certaines entreprises ferroviaires vous verrez la cour dirigée vers l'est ici, et celle qui débouche vers l'ouest ici, les deux étant sur des buttes opposées. Si le trafic est abondant, il arrivera que les trains allant vers l'est prennent en route quelques wagons qui vont être dirigés vers l'ouest afin de les amener aux terminus et il y a dans ce cas un mélange de wagons. Si les buttes sont opposées, ces wagons doivent être conduits depuis une extrémité de la cour de triage jusqu'à l'autre et assignés à la butte qui leur convient. Nous croyons qu'en établissant deux buttes ensemble à cet endroit nous pourrons éviter les délais causés par ce transfert des wagons d'une butte à l'autre, ou cette séparation, simplement en aménageant des croisements à ce point-ci, afin que si un mécanicien conduit des wagons en bas de la butte donnant vers l'ouest et qu'il y a parmi eux un wagon à destination de l'est, celui-ci pourra être aiguillé vers le croisement et être conduit à la cour appropriée. Il en sera ainsi même si les deux voies de la butte sont utilisées simultanément; on placera simplement les wagons sur une voie pratique pour les en retirer plus tard et les faire monter sur la butte. La distance à franchir pour manœuvrer ces wagons sera beaucoup moindre que si les buttes étaient séparées. Rappelez-vous que sur cette carte à l'échelle il y a environ deux milles et demi entre ce point-ci et celui-là.

Une fois que les wagons auront été assemblés en trains directs, des locomotives d'aiguillage les conduiront sur la voie qui se trouve ici, d'où ils iront sur les voies de départ. Pendant que cela se fera ces cartes perforées seront aussi transmises. Lorsque les wagons auront été placés sur la voie appropriée, le préposé posté dans le bureau de la cour introduira simplement les cartes perforées dans une machine I.B.M. et les numéros des trains seront imprimés automatiquement. Lorsque le train sera prêt à partir, les renseignements seront introduits dans un téléscripteur qui le transmettra au prochain terminus.

Quelques-uns des wagons qui arriveront attachés à des trains directs seront à destination de Toronto. On les classera comme wagons locaux et, depuis la butte, on les aiguillera sur deux ou trois voies du milieu de la cour. A ce moment-là une autre locomotive d'aiguillage poussera les wagons pour leur faire monter la butte locale, qui est absolument identique à la butte principale, sauf qu'elle classe les wagons à destination de Toronto. M. MacMillan a indiqué plusieurs des destinations principales, telles que Mimico, Don, Bathurst et ainsi de suite. Les wagons seront classés selon les sections de Toronto et conduits par des trains de correspondance de cette cour à ces diverses zones de Toronto.

Quelques-uns des wagons auront besoin de réparations pour des défectuosités découvertes au cours de l'inspection faite dans la cour réceptrice. Ces wagons seront placés sur les voies qui se trouvent ici et qu'on appelle des voies de réparations ou voies de garage pour réparations. On les amènera ensuite dans cet espace, afin qu'ils puissent être convenablement réparés ou que tous autres travaux requis y soient exécutés, après quoi on les replacera sur la butte pour un nouveau classement.

Lorsque le train sera prêt à partir la locomotive sera amenée dans l'espace, qu'on voit ici, réservé à l'entretien et ensuite aux voies de départ qui se trouvent de l'autre côté de la cour, d'où le train se mettra en route.

M. McGEE: Je désirerais poser une question à ce propos. Les trains à destination de Toronto iraient, j'imagine, à Newmarket et à Bala?

M. MACMILLAN: Pas nécessairement, monsieur McGee. Ils pourraient emprunter plusieurs de ces voies, selon leur lieu de destination dans la ville. Ils passeraient par celle des diverses subdivisions qui assurerait le parcours le plus commode vers le lieu de destination car à ce stade ils auront été désignés pour la voie d'accès de Danforth ou pour celles de Newmarket, de Bala ou d'Uxbridge. Cette désignation se fait dans la cour même.

M. McGEE: Quel sera l'effet de ce projet? Lorsqu'il fonctionnera y aura-t-il sur ces voies plus d'activité qu'il n'y en a présentement?

M. MACMILLAN: Nous ne le croyons pas. Nous pensons qu'il y aura beaucoup moins d'activité. A l'heure actuelle les trains arrivants et les trains partants passent par cette subdivision, outre les déplacements locaux dans l'un et l'autre sens. Nous enlevons maintenant les trains arrivants et les trains partants.

M. McGEE: Oui, mais la proportion du trafic qui arrive par les lignes de Newmarket et de Bala est très peu importante par rapport au chiffre global pour Toronto, n'est-ce pas?

M. CANN: Le nombre de trains allant le cette cour vers l'est jusqu'à Toronto par Bala, pour ne citer qu'un exemple, ne serait pas nécessairement plus considérable que le nombre de trains directs qui circulent présentement.

M. McGEE: Ce n'est peut-être qu'une façon de parler que de dire qu'il ne serait pas nécessairement plus considérable, mais je voudrais simplement savoir si ce projet causera une augmentation du trafic sur les rayons de la roue, si je puis m'exprimer ainsi, comparativement à la situation actuelle.

M. CANN: Je ne le crois pas.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Serait-il possible d'éliminer cette concentration du trafic autour de la gare Union? Peut-être sommes-nous en retard de cent ans à cet égard, mais serait-il possible de faire en sorte que ces déplacements de trains se fassent ailleurs que près de l'eau à Toronto? Il ne serait probablement pas pratique, au stade actuel, de transporter ces installations au nord.

M. MACMILLAN: Le projet ne fera pas cesser l'activité ferroviaire près de l'eau, mais il va la réduire considérablement. A certains endroits du réseau les installations ferroviaires actuelles sont susceptibles de réduction. En direction de l'ouest à travers la ville, vers Mimico, nous n'aurons plus besoin des installations considérables qui existent dans ce voisinage si ce projet se réalise. Il en sera de même, bien que dans une moindre mesure, tout le long de la rive. La congestion sera sensiblement diminuée. C'est là un des principaux motifs de ce programme.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il ne serait sans doute pas possible, ou du moins ce serait peu pratique, au stade actuel d'envisager le déplacement des installations ferroviaires depuis la rive jusqu'à cinq ou dix milles au nord? J'imagine que les frais atteindraient un chiffre astronomique.

M. MacMillan: La question d'un déplacement de ce genre se ramène presque invariablement à l'effet que le changement peut avoir sur l'industrie. Celle-ci est établie à cet endroit et les usines ont besoin de services ferroviaires. Ce sont les industriels qui sont atteints par un tel déplacement. Ce problème se pose dans plusieurs régions du pays. Pour ce qui est des dirigeants des chemins de fer il leur serait souvent tout aussi avantageux d'installer leurs cours ailleurs, mais si les exploitants d'une industrie sont bien déterminés à rester où ils sont et s'ils ont besoin de services ferroviaires les dirigeants des chemins de fer ne peuvent rien y faire. Bien souvent c'est ce qui explique la présence de voies ferrées au beau milieu d'une ville ou d'une cité. Une ou deux industries sont établies là et leurs exploitants ne veulent pas les transporter ailleurs.

M. Fisher: M. MacMillan ne nous a donné aucun détail sur l'effet qu'aura cette concentration sur les ateliers de Mimico et sur les employés qui rejoignent leurs trains à cet endroit. La concentration qui se produira là signifiera-t-elle que la plupart des employés, sauf peut-être les aiguilleurs des petites cours, rejoindront leurs trains ailleurs?

M. Cann: Oui, c'est ce qui arrivera.

M. Fisher: Autrement dit, pour les cheminots qui habitent dans le voisinage de Mimico ce sera un problème que de se rendre au travail dans cette région particulière?

M. MacMillan: Nous prévoyons, monsieur Fisher, que ces gens iront s'installer à des distances beaucoup moindres.

M. Fisher: Pouvez-vous nous donner une idée approximative du nombre de travailleurs sur lesquels ces conditions particulières influeront, tant parmi le personnel d'exploitation que chez les employés des usines? Vous nous avez indiqué le chiffre de 21 millions de dollars relativement à la construction, mais d'ici la fin des travaux en 1965 combien de gens verront leur journée de travail allongée du fait qu'ils auront à franchir une distance assez considérable pour se rendre à leur besogne?

M. MacMillan: Peut-être pourrions-nous obtenir ce renseignement et vous le communiquer. Je ne crois pas que nous le possédions en ce moment.

M. McGee: Je désirerais demander au témoin à quoi il songe en disant qu'il obtiendra ce renseignement et nous le communiquera. Nous siégeons ici censément pour décider si nous approuverons le projet ou non. La réception de certains renseignements à quelque autre moment ultérieur ne nous sera pas d'une grande utilité pratique pour en venir à une décision.

M. MacMillan: Je fais cas des deux questions qui ont été posées, monsieur Fisher, mais malheureusement il nous est impossible d'y répondre pour l'instant. Il va falloir chercher le renseignement.

M. McGee: Si des renseignements comme ceux que nous avons demandés plus tôt ne pourront nous être fournis qu'après l'adoption de ce bill, j'imagine que nous ne devrions peut-être pas poser des questions aussi directes et vous laisser plus de latitude quant aux réponses.

M. Fisher: Je ne demande que des réponses approximatives.

A l'heure actuelle, monsieur MacMillan, vous faites circuler des trains de marchandises de Toronto à Belleville, ou est-ce plutôt Brockville?

M. MacMillan: Belleville.

M. Fisher: Ce sont là deux divisions normales, n'est-ce pas? Soyons bien précis.

M. MacMillan: C'est une seule division.

M. FISHER: M. Gordon nous a expliqué en plusieurs occasions que lorsque le système central de réglementation de la circulation aura été introduit partout, en particulier pour ce qui est de la ligne transcontinentale et des lignes exploitées à l'est de Toronto, la circulation de vos trains se fera sur deux divisions. Est-ce exact?

M. MACMILLAN: C'est exact, mais cela ne se rattache pas directement à ce problème. On s'attend à ce que 400 hommes soient employés à la gare de marchandises et qu'environ 1,500 hommes travaillent dans la cour. En outre, il y aura des employés de trains postés à ces endroits. Pour vous en indiquer le nombre, il nous faudrait déterminer quel personnel est présentement posté à Mimico et combien de membres comptent les autres équipes. Je pense que nous pourrions vous donner un chiffre approximatif dans un assez bref délai. Vous pourriez faire une estimation assez juste, monsieur Hayes, n'est-ce pas?

M. HAYES (*Surintendant général, région de l'Ontario méridional, Chemins de fer Nationaux du Canada*): Oui.

M. MACMILLAN: Veuillez faire ce calcul et nous en communiquerons le résultat dans quelques minutes.

M. FISHER: Si je me suis informé des deux divisions c'est que je cherche à me faire une idée de l'effet que le temps pourrait avoir.

M. MACMILLAN: Je ne crois pas qu'il aurait le moindre effet, monsieur Fisher.

M. DRYSDALE: Monsieur MacMillan, pourriez-vous nous fournir des chiffres au sujet du coût des cours à butte de Montréal, de Moncton et de Winnipeg, par rapport à celle-ci?

M. MACMILLAN: La cour de Winnipeg coûtera environ 25 millions de dollars, celle de Montréal à peu près 30 millions et celle de Moncton environ 15 millions. Comme vous vous en souvenez sans doute, j'ai dit que le coût de cette cour serait de l'ordre de 43 millions de dollars.

Les raisons principales de l'augmentation du coût dans ce cas-ci sont: (1) la construction de cette cour aura été entreprise plus tard que celle des deux autres cours; (2) cette cour est plus vaste que n'importe laquelle des autres; et (3) si vous connaissez les alentours de Toronto, vous reconnaîtrez que la surface du terrain est loin d'y être plane. La région abonde en déclivités, en vallons et en vallées de cours d'eau, et la terre et les autres matériaux à enlever pour le nivellement du terrain dans ce cas-ci forment un volume à peu près trois fois plus considérable que dans le cas de l'une quelconque des autres cours. Comme vous vous en souvenez sans doute, j'ai dit que la quantité de matériaux à enlever représentait de 4 millions à 4 millions et demi de verges cubes. La tâche que nous aurons à accomplir là consistera, en réalité, à abaisser les parties élevées et à combler les parties basses.

M. DRYSDALE: Quelle est la capacité relative de la cour de Montréal et de celle de Toronto?

M. MACMILLAN: Celle-ci est sensiblement plus vaste. Voudriez-vous connaître les chiffres?

M. DRYSDALE: Oui, si cela est possible. Ce renseignement serait intéressant.

M. MACMILLAN: Pour déterminer la capacité de la cour, nous nous fondons sur les résultats que donnera son fonctionnement plutôt que sur les moyens matériels qui s'y trouvent.

Je préciserai que nous ne ferons pas monter des wagons sur une butte 24 heures par jour et 60 minutes par heure. Si je ne me trompe, cette butte sera en service 40 minutes par heure. Est-ce exact?

M. CANN: C'est exact, monsieur MacMillan.

M. MACMILLAN: Cela étant...

M. CANN: Au point de vue de la capacité de garage, la cour de Montréal peut contenir un peu plus de 10,000 wagons. La "capacité de garage" dont je parle s'applique aux voies de la cour et non aux voies qui conduisent à la cour ou à l'espace réservé à l'atelier pour locomotives diesel. Cette capacité est d'environ 10,000 wagons à Montréal, alors qu'ici elle est d'un peu plus de 11,000 wagons. La capacité maximum de cette butte sera de l'ordre de quelque 6,000 wagons par jour.

M. DRYSDALE: Utilisez-vous présentement la cour de Montréal pour quelques-uns de vos wagons?

M. MACMILLAN: Non, la cour n'est pas encore terminée; on y exécute les derniers travaux.

M. DRYSDALE: J'ai une autre question à poser. Envisagez-vous la construction d'une cour à butte pour Vancouver? Je dois dire ici que mon domicile se trouve dans la banlieue de Vancouver.

M. MACMILLAN: Pas pour le moment, mais nous envisageons un programme représentant une dépense d'environ 4 millions de dollars. Toutefois il n'y est pas pourvu dans le budget.

M. DRYSDALE: Ce n'est pas une cour à butte électronique comme celle dont il s'agit présentement?

M. MACMILLAN: Non, c'est une cour terminus.

M. CHOWN: C'est la fin de vos espérances, John.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): C'est aussi tout à la fin de la ligne.

M. CHOWN: Jusqu'à quel point les huit cours à marchandises dont vous nous avez parlé sont-elles utilisées par le Pacifique-Canadien?

M. MACMILLAN: Elles ne le sont pas du tout. Le Pacifique-Canadien possède ses propres cours.

M. CHOWN: Le Pacifique-Canadien contribue-t-il lui-même d'une manière quelconque au décongestionnement dans la région de Toronto?

M. MACMILLAN: Non, car ce n'est pas lui qui cause la congestion. Ses trains de marchandises ne passent pas par là. Ainsi que vous vous le rappellerez, j'ai dit que les trains de voyageurs des deux réseaux passaient par là.

M. CHOWN: Oui, et vous n'avez pas fait mention des trains de marchandises.

M. MACMILLAN: En effet. Le Pacifique-Canadien passe au nord de cette région, pour atteindre West-Toronto; puis il fait un détour et utilise notre voie principale pour atteindre Oakville.

M. MCGEE: N'a-t-il pas une telle cour à butte dans le secteur est, ainsi qu'immédiatement au sud de cette voie projetée?

M. MACMILLAN: Oui.

M. MCGEE: J'ai dit que ce prolongement de la grand'route n° 7 traverserait la cour. Est-ce exact?

M. MACMILLAN: Pourrions-nous descendre le plan de la cour?

M. MCGEE: Il ne fait pas obstacle

M. CANN: D'après ce que les fonctionnaires du ministère de la Voirie nous ont donné à entendre, monsieur McGee, ils n'ont pas établi définitivement le tracé, mais la dernière fois que nous nous sommes entretenus avec eux, ils pensaient que la route passerait là.

M. MCGEE: Je veux simplement démontrer l'absurdité d'un projet de construction de route qui comporterait l'érection d'un pont au dessus de la partie la plus large de la cour.

M. CANN: Les fonctionnaires de la Voirie sont indécis quant au parcours à adopter. La dernière fois que je les ai rencontrés, la route devait traverser la cour là.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pourrais-je poser une question au ministre?

A n'en pas douter, monsieur le président, le ministre et ses fonctionnaires ont acquis la conviction que cette entreprise était nécessaire. Connaissant les faiblesses des êtres humains, y compris les dirigeants des Chemins de fer Nationaux du Canada, je suis toujours curieux, lorsqu'un comité est saisi d'une dépense de cette importance, de savoir si une vérification technique a été faite par d'autres que les employés du réseau, en vue de déterminer si la dépense prévue ou certains de ses éléments sont absolument nécessaires. Autrement, nous n'entendons que les vues des dirigeants du chemin de fer et l'on conçoit facilement qu'ils veuillent obtenir ce qu'il y a de mieux. Néanmoins, fait-on une évaluation du projet tout entier afin de constater s'il ne dépasse pas les besoins? Quelle connaissance avons-nous de ce facteur? La réponse ne doit assurément pas être difficile.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il se peut que personne n'ait la compétence voulue pour faire une telle vérification.

L'hon. George HEES (*ministre des Transports*): Le gouvernement n'accepte qu'après un examen minutieux les chiffres qui lui sont soumis par les chemins de fer. Je puis dire qu'avant l'approbation de ce projet par le cabinet et le dépôt du bill à la Chambre, un comité du cabinet a été chargé d'étudier très attentivement la question et que ses membres ont rencontré M. Gordon et M. MacMillan. Ces derniers sont venus ici et ont discuté ce projet pendant près d'une journée avec les membres du cabinet. Même avant l'examen du projet par le cabinet, M. Gordon et M. MacMillan et ses collaborateurs ont passé une journée avec M. Fleming et moi-même, afin que nous puissions acquérir la conviction que l'entreprise était nécessaire. Nous avons accepté les chiffres que le réseau nous a communiqués relativement aux détails techniques du projet, aux frais et ainsi de suite. Nous avons donc accepté les chiffres qui nous ont été soumis et nous sommes convaincus que le projet est recommandable et rationnel. Autrement dit, ainsi que M. Gordon et ses collaborateurs l'ont expliqué brièvement, le projet entraînera une dépense d'environ 100 millions de dollars, répartie sur les 25 prochaines années. S'il ne se réalisait pas, les changements qu'il faudrait apporter aux cours à marchandises existantes coûteraient une centaine de millions et ne suffiraient aux besoins que pendant 25 ans. Après cette période la dépense serait à recommencer, tandis que dans ce cas-ci nous aurons une cour à buttes électroniques de premier ordre.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le ministre, ainsi que je l'ai dit au début, je ne conteste nullement le jugement que vous avez porté lorsque vous avez déclaré le projet nécessaire. Je me montre simplement curieux, tout en reconnaissant, bien entendu, que des deniers publics sont toujours fournis aux chemins de fer, comme dans ce cas-ci. Il me répugnerait de penser que c'est notre Comité, par exemple, qui doit vérifier l'exactitude de la somme en jeu, étant donné le caractère fort technique de la mesure dont nous sommes saisis. Je suis simplement curieux de savoir, dans ce cas-ci comme dans d'autres cas analogues, si lorsque le réseau soumet la proposition au cabinet une évaluation est faite et si, pour ainsi dire, quelqu'un regarde par-dessus les épaules des dirigeants du réseau afin de déterminer si le projet pourrait être réalisé avec autant d'efficacité moyennant un coût quelque peu moins élevé. Mes remarques n'ont pas d'autre objet.

M. HEES: Non, je ne crois pas que le gouvernement se chargerait de dire aux dirigeants du réseau comment accomplir leur tâche. Si les projets qui nous sont soumis semblent logiques et opportuns, nous les approuvons. Autrement, il nous faudrait faire un examen complet des faits et des chiffres.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ce serait impraticable?

M. HEES: Ce serait vraiment tout à fait impraticable.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je doute qu'une société d'ingénieurs civils puisse faire une telle évaluation. Les études indépendantes me laissent sceptique. Même dans la petite ville de Cornwall on a dépensé $8,000, c'est-à-dire une somme extrêmement élevée en l'occurrence, pour l'exécution d'une étude technique du potentiel portuaire, étude dont est résulté un superbe document à peu près du même format que le catalogue de la maison Eaton, qui ne représentait qu'une compilation des données du Bureau fédéral de la statistique, accompagnée de dessins fort élaborés. Les renseignements, à mon sens en bonne partie étrangers au sujet, auraient pu être condensés dans deux feuillets de papier ministre.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous avez la parole, monsieur Browne.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je voulais demander si l'on prévoit que le réseau réalisera une économie annuelle après l'achèvement de cette cour, et si l'on a fait l'estimation de cette économie.

M. MACMILLAN: Oui, nous avons ce renseignement; il se trouve dans ma documentation et je me proposais de vous le communiquer plus tard. Voici, en résumé, ce qui arrivera: moyennant la dépense que nous discutons en ce moment nous serons en mesure de pourvoir à la dépréciation et au paiement d'un intérêt de six pour cent sur cette somme, tout en abaissant d'au moins 2 millions de dollars par an nos frais d'exploitation dans la région de Toronto. Ce ne sont là que des prévisions mais nous croyons sincèrement qu'elles se réaliseront.

Outre ces économies qui peuvent être estimées il y a des économies inapparentes qui sont très difficiles à déterminer; elles découlent d'une meilleure utilisation de la force motrice et des wagons, d'où moindre besoin de l'une et de l'autre, bien entendu. De plus, les installations permettront d'accélérer le trafic, ce qui sera avantageux. Pareillement, la construction des voies d'accès se fera à travers des régions industrielles qui ne peuvent présentement être desservies par le chemin de fer, ce qui devrait faire augmenter le volume du trafic.

Ainsi que je l'ai déjà dit, il est extrêmement difficile d'attribuer une valeur pécuniaire à ces facteurs dont l'existence est néanmoins bien réelle. Il y a une foule d'éléments de ce genre à considérer.

M. MCGEE: Dans l'ordre d'idées auquel se rattachaient les questions de M. Smith, que dire; par exemple, de ces appareils de télévision? En a-t-on évalué les parties composantes? Dans quelle mesure est-il nécessaire que ces caméras de télévision et ces circuits fermés soient installés? Combien coûteront-ils, et quelle dépense aurez-vous à supporter si vous continuez d'utiliser la télévision?

M. MACMILLAN: Nous ne comptons pas parmi les premiers usagers de la télévision en circuit fermé. Cette dernière est utilisée pour la manœuvre de plusieurs des nouvelles cours modernes aux États-Unis. Nous avons examiné les résultats qui en ont été obtenus par comparaison avec d'autres méthodes et nous sommes bien convaincus que la télévision est souhaitable. Elle accélère fort sensiblement les manœuvres et s'harmonise bien avec les autres dispositifs dont nous pouvons nous servir pour l'exploitation du chemin de fer.

Ainsi, les listes de marchandises étaient autrefois transportées sur le train; le chef de train les portait sur lui, mais aujourd'hui, grâce à l'emploi des computateurs et des machines à bande perforée il est possible de transmettre ces listes presque simultanément de façon qu'elles soient disponibles au terminus à l'arrivée du train, et toutes les mesures nécessaires ont été prises durant l'intervalle

écoulé entre le départ du train du terminus précédent et son arrivée au nouveau terminus.

La télévision en circuit fermé est simplement la dernière partie de cette manœuvre.

M. McGEE: En ce qui concerne la cour à butte proprement dite, arrivera-t-il, par exemple, que les trains de plus en plus nombreux qui sont affectés presque exclusivement au service rail-route... une partie de la cour est-elle réservée à ce service ou bien est-on censé utiliser pour cela les installations qui existent ailleurs à Toronto? Comment le service rail-route s'intègre-t-il dans le fonctionnement général de la cour?

M. MACMILLAN: Il s'y intègre bien. L'emplacement de la rampe du service rail-route est indiqué dans la partie droite de la carte. Cette rampe ne sera pas la seule en usage à Toronto car l'expérience a démontré que le service rail-route est projeté à d'autres endroits, et il vaut mieux placer ces rampes dans diverses sections du terminus plutôt que de chercher à les installer toutes à un seul emplacement.

Toutefois, la voie pour cette partie située dans le secteur nord de Toronto sera établie ici et elle passera là, et celle-ci sera laissée en place, mais des correspondances pourront être faites vers la cour de Mimico où nous avons présentement une rampe pour le service rail-route.

M. McGEE: Et les plans relatifs à cette fonction de la cour; à supposer qu'on s'attende à ce que se produise à la longue une augmentation des mouvements de ce genre? Les avez-vous coordonnés avec la planification des installations d'accès à la route?

M. MACMILLAN: Oui.

M. FISHER: Vous avez déclaré qu'il y aurait probablement moins de trafic sur cette voie, particulièrement en pleine ville. Les dirigeants des Chemins de fer Nationaux du Canada songent-ils qu'en atteignant à un plus haut degré d'efficacité le réseau pourra fournir aux voyageurs travaillant en ville et résidant en banlieue un service plus complet et meilleur?

M. MACMILLAN: J'incline à croire qu'ils y ont songé. Nous avons dit; je crois, que le service des trains de banlieue à Toronto faisait surgir tout un problème, et que nous avons étudié avec un comité du bureau de planification de la région métropolitaine de Toronto la question des trains de banlieue.

M. McGEE: L'argument principal contre l'augmentation ou l'amélioration du service des trains de banlieue au cours des ans s'est trouvé justifié?

M. MACMILLAN: En effet.

M. McGEE: On a reconnu qu'il était physiquement impossible de mettre en service ces trains de banlieue?

M. MACMILLAN: Nous avons réitéré deux points que nous avions exposés précédemment, savoir que le service de trains de banlieue est extrêmement coûteux pour le réseau et que si les difficultés peuvent être surmontées nous reconnaîtrons que c'est là une fonction dont les chemins de fer peuvent s'acquitter. Toutefois, pour ce qui est de la ligne de Toronto il n'a pas été possible de faire grand'chose à son sujet dans le passé. Néanmoins ce projet diminuera la congestion au point que la question vaudra la peine d'être discutée, ce que nous faisons d'ailleurs présentement.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Et prévoyez-vous une plus grande rapidité des trains entre Ottawa et Toronto?

M. MACMILLAN: Nous n'assurons pas le service de voyageurs ou plutôt le service de nuit, entre Ottawa et Toronto.

M. CROUSE: Combien d'employés aurez-vous à congédier lorsque cette cour aura été construite?

M. MACMILLAN: Je ne prévois pas que la réalisation de ce projet cause des congédiements.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous l'impression qu'il y aura autant d'employés qu'il y en a eu jusqu'à présent?

M. MACMILLAN: Franchement, je ne saurais dire, mais ce que je puis déclarer c'est que l'aiguillage effectué de cette façon dans les cours de triage nécessite moins d'employés que lorsqu'il est fait par un personnel d'aiguillage dans les cours à surface plane, mais un intervalle considérable s'écoulera avant que ces installations soient utilisées; durant ce temps il sera possible de pourvoir par anticipation à la réduction du nombre d'employés.

M. DRYSDALE: Monsieur MacMillan, relativement aux parties du projet qui ne seront pas construites par le Canadien-National, a-t-on songé à accorder la préférence à des entrepreneurs canadiens tant pour les adjudications que pour les sous-traités? Si je pose cette question c'est que le sujet est venu sur le tapis au comité spécial relatif au National-Canadien et aux Lignes Trans-Canada. Je crois qu'une recommandation en ce sens a été formulée. Je me demande si vous vous proposez d'observer cette recommandation dans le cas de ce projet.

M. MACMILLAN: Comme vous le savez, nous faisons tout en notre pouvoir pour maintenir au plus haut niveau possible le contenu canadien de nos entreprises. Lorsqu'il y a possibilité nous appliquons ce principe. Je prévois que ces travaux seront exécutés en grande partie à forfait et normalement les Canadiens sont en meilleure posture pour soumissionner. Je puis me tromper, mais je ne me rappelle pas que depuis bien longtemps d'autres que des Canadiens aient construit de tels ouvrages pour nous.

M. DRYSDALE: Dans ce cas la mention dans les demandes de soumissions d'une préférence aux Canadiens ne comporterait pas de difficulté.

M. MACMILLAN: Non. A un point de vue la difficulté serait très grande, c'est-à-dire dans le cas de la signalisation. Il n'y a dans notre pays aucun fabricant d'appareils de signalisation. Il s'ensuit que ces adjudications sont invariablement faites aux États-Unis, j'imagine.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Que dire des appareils fabriqués en Grande-Bretagne ou dans d'autres pays d'Europe?

M. MACMILLAN: Nous avons déployé passablement d'efforts pour essayer d'intéresser les fabricants britanniques d'appareils de signalisation, mais le programme des chemins de fer de Grande-Bretagne a été tellement chargé que les fabricants de là-bas n'ont pas manifesté beaucoup d'intérêt.

M. FISHER: Vous avez dit qu'environ 400 hommes travailleraient dans les ateliers et quelque 1,500 dans les cours proprement dites. Il n'y a pas d'estimation pour ce qui est du personnel assurant la marche des trains, mais le chiffre de 600 serait, je crois, assez juste, disons 500 ou 600. Par conséquent un peu plus de 2,000 hommes seront déplacés vers un endroit. Il y a aussi le projet envisagé pour 1980 dans le cadre du plan métropolitain, ce qui indique que le déplacement de la population vers le nord sera considérable. Quelle assurance avez-vous que vous possédez suffisamment d'espace pour les agrandissements futurs et quelles mesures prenez-vous en vue d'empêcher la construction d'habitations dans le voisinage, afin de pourvoir à l'expansion future de la cour et à l'activité industrielle qui se produira?

M. MACMILLAN: Ainsi que je l'ai déjà dit, en choisissant l'emplacement, nous nous sommes efforcés de trouver des terrains agricoles ou très peu aménagés. C'est en somme ce que sont ceux que nous avons acquis. Nos plans comportent l'utilisation, de terrains qui, par suite de l'aménagement de tournants et le reste, sont disponibles sur la rue Keele, laquelle est la route principale immédiatement à l'est. Nous avons déplacé la cour autant que nous le pouvions par

considération pour les habitants d'une petite agglomération appelée Concord, qui se trouve de l'autre côté de la rue. Nous avons déplacé la cour la plus possible, ce qui a libéré une bande de terrain de 800 ou 900 pieds qui sera disponible pour l'établissement d'industries ou pour d'autres usages, pourvu qu'elle ne soit pas requise pour des installations ferroviaires.

M. CHOWN: La longueur serait d'environ 3 milles et demi.

M. MACMILLAN: De deux milles en tout cas.

M. FISHER: D'après ce que j'ai compris, un des arguments qui militaient contre l'établissement de la cour à cet endroit était que cela pourrait avoir un effet nuisible sur les valeurs immobilières. Il y a peut-être aussi à considérer que les gens employés dans cette région se chercheront des logements et que l'affluence qui en résultera pourra créer un problème.

M. MACMILLAN: Il y a dans le voisinage une étendue considérable de rase campagne disponible pour aménagement. C'est précisément ce qui est arrivé dans le cas de cours américaines comparables à celle-ci. De nouveaux groupements d'habitations modèles ont surgi tout près de ces cours.

J'aimerais revenir sur la question des terrains d'accès. Une fois l'emplacement de la cour déterminé, il fallait résoudre le problème des moyens d'accès. En l'occurrence certains facteurs étaient importants. Tout d'abord, il nous fallait choisir le parcours le moins long et le plus pratique au point de vue de la construction et de l'exploitation. Dans ce cas encore, nous voulions être aussi près de la région métropolitaine de Toronto qu'il était pratique de l'être, pour ce qui était des caractéristiques matérielles du chemin de fer à construire. Il fallait que la pente maximum ne dépassât pas 71 pour cent et que la courbure fut limitée à 3 degrés. En outre il fallait que tous les croisements du Pacifique-Canadien, tous les croisements de grand'routes, de même que ceux de la plupart des routes secondaires fussent étagés. Il était nécessaire que les voies pussent être raccordées sans difficulté à toutes ces subdivisions. C'est là une importante considération étant donné que ces dernières ne sont pas toutes au même niveau puisqu'elles ont été construites par divers chemins de fer alors qu'il n'était nullement question qu'elles pussent un jour être raccordées. De plus, nous tenions à traverser un aussi grand nombre que possible de régions déjà réparties en zones à des fins industrielles et nous voulions aussi que le parcours dérangeât le moins possible les terrains sur lesquels des bâtiments se trouvaient déjà. Il nous fallait aussi pourvoir aux postes principaux de surveillance des ouvrages du génie et des travaux d'exploitation. Il y avait le raccordement avec la subdivision d'Oshawa. A cet endroit-là il existe, je crois, trois vallées de cours d'eau qui présentent plusieurs ramifications et le terrain est fort onduleux. Puis il y avait la traversée de la rivière Rouge. Il s'agissait de trouver un emplacement offrant le plus court passage possible. Puis venaient le problème du croisement de la rue Yonge et la question du franchissement de la rivière Humber, qui coule à l'ouest dans une large vallée. Il fallait aussi pourvoir au raccordement avec la subdivision de Brampton. Compte tenu de toutes ces considérations nous avons cru que le parcours indiqué par la ligne pointillée était celui qui satisfaisait le mieux à toutes les exigences. Cette ligne aurait une longueur d'environ 34 milles.

Comme vous vous en souvenez sans doute j'ai dit au début que dans le cas de l'accès du côté ouest nous avions présentement l'intention d'utiliser la voie qui commence près du lac, la subdivision de Milton jusqu'à Georgetown, puis la subdivision de Brampton pour le retour. Toutefois, des problèmes d'exploitation se posaient ici. Ils découlaient du fait que les ouvrages qui se trouvent sur ces deux étendues de terrain ont à l'origine été construits par des sociétés différentes.

La subdivision de Milton a été construite pour le transport des marchandises depuis le lac Ontario, à Oakville, jusqu'à Allandale et il n'avait pas été prévu

que les deux seraient utilisés ensemble. Je vous ai donné une idée de l'économie que nous comptons réaliser.

M. CHOWN: Monsieur le président, peut-être pourrions-nous entreprendre l'étude détaillée du bill.

Le VICE-PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, aviez-vous une question à poser.

M. FISHER: Monsieur le président, je désirais aborder la question des objections qui ont été soulevées afin de savoir où elles en sont présentement. Une telle discussion serait impossible au cours de l'examen du bill article par article.

M. MCGEE: J'allais demander au président si l'interrogatoire portant sur les voies d'accès devrait avoir lieu lors de l'examen de l'article 2, ou au stade actuel de la discussion générale.

Le VICE-PRÉSIDENT: Quel est le désir des membres du Comité? Voulez-vous poursuivre cette discussion générale ou bien étudier le bill en détail, discutant chaque point à mesure que nous y parviendrons?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'estime que nous avancerions plus rapidement si nous examinions successivement les divers articles; autrement nos délibérations seront interminables.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Sur cette question de délibérations interminables, une séance est-elle prévue pour ce soir?

Le VICE-PRÉSIDENT: Telle était notre intention si nous ne finissions pas notre travail avant 5 heures et demie. Est-il convenu que nous aborderons l'étude du bill article par article?

M. FISHER: Monsieur le président, permettez-moi, je vous prie, de poser une question d'ordre général.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous avez la parole, monsieur Fisher.

M. FISHER: Y a-t-il possibilité que le trafic de la voie maritime, qui prend actuellement de l'ampleur à Toronto, et les autres genres de trafic qui donnent lieu à des expéditions en petite ou en grande vitesse, renouvellent la congestion que vous allez faire disparaître au bord du lac?

M. MACMILLAN: Je ne crois pas que la possibilité soit bien grande. Au stade actuel, les chemins de fer ne transportent pas beaucoup de marchandises depuis le port. Je ne crois pas me tromper en disant cela... ce trafic part de ce point, entre la rue Bathurst et la rivière Don, comme vous l'avez dit, mais il irait immédiatement à la cour et il n'y aurait pas de parcours de croisement.

M. FISHER: Le Canadian-National fait maintenant du camionnage ou est à la veille d'en faire. Y a-t-il quelque rapport entre ce service rail-route et les installations dont vous disposerez au nord de la ville? Avez-vous un plan comportant le transport de ces marchandises dans vos propres camions?

M. MACMILLAN: C'est ce que nous faisons maintenant, à l'aide de camions appartenant à notre compagnie.

M. MCGEE: Pour en revenir au nombre de facteurs que vous avez pris en considération dans votre projet primitif, ou à la genèse du projet de loi, j'ai ici un résumé d'un mémoire soumis par l'Association des contribuables-réunis de Markham-Vaughan, dans lequel je relève la déclaration suivante:

> Le 25 mars 1959, lors d'une réunion publique tenue à l'école supérieure de Thornhill, à laquelle assistaient 1,200 résidents locaux, M. J. L. Cann, directeur du projet terminus des Chemins de fer Nationaux du Canada, a déclaré que les seules considérations qui avaient porté les dirigeants du réseau à établir leur voie d'accès dans la région de Thornhill était:
>
> 1. Parcours le plus court, avec pentes acceptables. Vous avez mentionné ce motif.

2. Proximité de la région métropolitaine de Toronto.
3. Modicité relative du coût de construction.

Suit un paragraphe qui ne concorde pas avec ce que vous avez déclaré aujourd'hui. En voici la teneur:

> M. Cann a reconnu que les dirigeants du réseau n'avaient pas pris en considération l'effet possible, sur un quartier d'habitation, d'une ligne à double voie pour le trafic lourd.

Or, d'après ce mémoire cela n'est pas entré en ligne de compte lors du choix de ce parcours, mais d'après votre témoignage d'aujourd'hui, on a pris ce facteur en considération. Pourriez-vous nous donner des éclaircissements sur ce point?

M. MacMillan: Je n'étais pas là et j'ignore ce qui s'est passé. Quoi qu'il en soit, les facteurs que je vous ai indiqués sont bien ceux que nous avons pris en considération.

M. McGee: Le rapport DeLeuw Cather a beaucoup influé sur la décision finale. Est-ce exact?

M. MacMillan: Non, il n'en a pas été ainsi.

Un certain mystère semble planer sur ce rapport et je voudrais vous en dire quelques mots si l'on veut bien me le permettre. Cela élucidera peut-être la question et vous permettra de mieux comprendre la situation.

Ce problème se pose depuis longtemps pour le réseau, et ainsi que je l'ai dit auparavant, dès 1939 nous savions que des difficultés se produiraient dans cette région. Puis nous sommes entrés en guerre et nous n'avons pas eu l'occasion de prendre des mesures rectificatives. Nous avons dû temporiser afin de poursuivre notre exploitation. Immédiatement après la guerre la question a été étudiée de nouveau et nous nous sommes occupés de l'amélioration de la cour de Mimico, qui a été effectuée. Au cours des cinq ou six années subséquentes nous avons apporté des modifications à la cour afin de satisfaire aux besoins immédiats, ce qui nous a fourni l'occasion d'étudier la question d'une façon plus complète. Puis, vers 1949, nous avons abordé le problème principal alors qu'a été formulé un projet comportant la construction en dehors de Toronto, d'une cour avec voies d'accès attenantes. La question a été examinée de nouveau en 1957. Cette année-là une estimation du coût a été faite et nous nous sommes rendu compte qu'une très forte somme était en jeu. A cet stade on a recommandé à la direction de donner suite au projet.

La décision prise a été que vu l'ampleur du projet il était opportun d'obtenir une confirmation de la nécessité d'une telle solution et pour cela les services de la société DeLeuw Cather ont été retenus. La directive qui lui a été donnée était d'étudier la situation qui existait à Toronto et de déterminer d'abord si un problème se posait et en second lieu comment il pouvait être résolu, et si le projet de construction d'une cour à buttes et de voies d'accès constituait la meilleure solution.

La société s'est mise à l'œuvre et elle a confirmé, l'une après l'autre, les décisions déjà prises par les dirigeants de notre compagnie. La conclusion définitive à laquelle en est venue la société confirmait la détermination antérieure de nos dirigeants, et l'emplacement indiqué sur cette carte est celui qui avait primitivement été choisi pour la cour par le haut personnel de notre compagnie. Le choix a été expressément ratifié par les consultants et il en a été de même pour les voies d'accès. Le rapport a été obtenu en tant qu'aide à la direction pour la découverte de la solution du problème de Toronto. A notre sens, c'est à la direction qu'il incombe de formuler ses propres recommandations, et les opinions qui ont été exprimées à l'appui de la demande du projet de loi sont donc celles de la direction; sur ce point nous sommes rassurés par les diverses études que notre propre personnel a faites et par la confirmation donnée par la société DeLeuw Cather.

J'aime à croire que ces remarques constituent une réponse à votre question, monsieur McGee.

M. McGEE: Est-il exact que dans son rapport la société DeLeuw Cather a recommandé la ligne qui existe actuellement?

M. MACMILLAN: La ligne tracée sur cette carte a effectivement été préparée à l'aide de plans de parcours que nous avons obtenus de la société DeLeuw Cather. Cette dernière n'a pas compilé ces plans en entier, mais elle a examiné la documentation que nous avions recueillie et en a fait la vérification.

M. McGEE: Vous avez parlé de deux plans?

M. MACMILLAN: Non, j'ai fait mention des plans de parcours.

M. FISHER: On n'a en aucune occasion fait savoir à ces groupes protestataires que le rapport DeLeuw Cather avait indiqué d'autres solutions?

M. MACMILLAN: Non, monsieur, pas que je sache.

M. FISHER: Le renseignement fourni par la compagnie était que le rapport DeLeuw Cather approuvait les plans généraux du réseau, bien que le rapport n'ait peut-être pas été demandé à cette fin particulière, pour ce qui était de l'emplacement.

M. MACMILLAN: Non, le rapport a été demandé sur la question de savoir si un problème se posait effectivement à Toronto et comment il devait être résolu.

M. FISHER: Pourquoi la direction a-t-elle montré si peu d'empressement à publier le rapport ou les parties du rapport où il pouvait être question de l'emplacement?

Je sais quelle réponse on nous a faite... mais pourquoi cette partie du rapport relative à l'emplacement aurait-elle été si pertinente, en fonction de la grande rivalité qui existe entre votre compagnie et le Pacifique-Canadien?

M. MACMILLAN: Je ne pense pas qu'on ait attaché tant d'importance à cela. Il est vraiment regrettable qu'on ait fait tant de bruit à propos de ce rapport. Il n'a pas autant d'importance que cela, je vous l'assure. Nous avons vérifié le parcours au point de vue technique et nous en sommes venus à la même conclusion.

M. FISHER: Vous dites qu'il n'a pas autant d'importance que cela. Pourquoi ces groupes l'ont-ils cru si important?

M. MACMILLAN: Je l'ignore et je ne saurais dire pourqoi ils ont eu cette impression. Toutefois, je supposerais que ce n'était pas nécessairement qu'ils le jugeaient important mais plutôt qu'ils étaient intéressés à en prendre connaissance.

Je dirai qu'à mon sens il n'avait pas plus d'importance que les rapports des groupes, c'est-à-dire des comités de la compagnie qui ont examiné le même problème.

M. FISHER: L'un quelconque de ces groupes protestataires a-t-il proposé d'autres parcours?

M. MACMILLAN: Oui. Je désirerais en dire quelques mots, car c'est un sujet à propros duquel il y a malentendu. Ce que nous avons fait a été de faire connaître publiquement le parcours il y a un an, et à ce moment-là nous savions qu'il s'agissait d'un parcours sur lequel aucun travail ne serait exécuté avant au moins deux ans. Tous étaient donc à même de l'étudier et de déterminer ses contre-coups sur leurs intérêts, le cas échéant.

C'est précisément ce qui est arrivé et plusieurs délégations et de nombreuses personnes sont venues nous rencontrer, et nos dirigeants sont allés les voir. Nous croyons nous être efforcés de nous conformer aux désirs de tous, lorqu'il nous était humainement possible de le faire.

Nous avons, de fait, apporté plusieurs modifications à ce parcours. Toutes ont été effectuées à la connaissance du Bureau de planification de la région métropolitaine de Toronto ainsi que du township intéressé. Elles ont varié depuis les revisions secondaires jusqu'au changement apporté à Malton, où, à la suite d'observations de la part de groupes de contribuables, nous avons établi un nouveau tracé pour près de sept milles de voie... le chiffre exact est 6.7 milles... afin de ne pas la faire passer là où un préjudice leur aurait été causé. En outre, dans le voisinage de la cour, ainsi que je vous l'ai dit il y a quelques instants, nous avons déplacé la cour vers l'est, de sorte que la voie la plus proche se trouve maintenant à près d'un demi-mille de toute habitation. Nous l'avons déplacée de 1,500 pieds à l'ouest... la cour entière et surtout les voies situées à cette extrémité. La courbe que vous pouvez apercevoir à l'extrémité nord de la cour... la cour de recul... dans le plan initial qui a été publié cette voie allait droit vers le nord et se trouvait à passer près de Maple... c'est je crois le nom de l'agglomération. On nous a présenté des plaintes; nous avons constaté que nous pouvions y faire droit, et nous avons fait dévier la voie à angle droit de sorte qu'elle se termine maintenant à la prochaine route de concession, vis-à-vis de Jane, je crois.

Nous avons fait tout cela pour nous montrer bons voisins et disposés à coopérer. En une ou deux occasions il nous a été impossible de résoudre la difficulté, bien qu'il n'y ait pas eu manque de désir de notre part.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Dans une entreprise de cette ampleur, c'est inévitable, quel que soit le secteur où vous pénétrez, dans le cas d'une zone de congestion comme la région métropolitaine de Toronto. Dans toute région de ce genre il y a toujours quelque désaccord.

M. MACMILLAN: Nous avons fait le tracé d'un chemin de fer de 34 milles de longueur à travers une partie de l'Ontario où la population est extrêmement dense et nous n'avons eu que très peu de difficulté. Nous regrettons beaucoup que d'aucuns ne soient pas satisfaits, mais...

M. MCGEE: Si je comprends bien, ce que vous voulez démontrer au Comité en ce moment c'est que, d'après les témoignages entendus et les renseignements obtenus, ce parcours est le meilleur que la compagnie puisse établir?

M. MACMILLAN: Oui.

M. MCGEE: Il y a deux ou trois autres possibilités que je voudrais discuter; j'aimerais qu'on me donnât quelques raisons valables pour expliquer le rejet de ces autres solutions.

J'agis à la demande expresse de certains groupes particuliers. Avec la permission des membres du Comité je voudrais faire connaître ces autres propositions et acquérir moi-même, pour la faire partager par ces groupes comme d'ailleurs par les membres de ce Comité, la conviction que le parcours projeté est vraiment le meilleur. Ai-je cette permission?

M. CHOWN: Monsieur le président, avant que M. McGee commence, il me vient à l'idée que nous pourrions peut-être différer cette discussion jusqu'à ce que nous nous réunissions de nouveau à 8 heures étant donné que son exposé prendra beaucoup de temps.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Voilà une excellente idée.

M. MCGEE: Quelqu'un a dit, il y a quelques minutes, qu'il était 5 heures et demie. Je pourrais exposer les grandes lignes de ces autres solutions proposées, et les membres du Comité jugeront peut-être, pendant l'heure du dîner, que quelques-unes d'entre elles sont acceptables.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je me suis demandé si nous ne pourrions pas continuer de siéger jusqu'à 6 heures. Il nous a été difficile de constituer un quorum cet après-midi et il se pourrait que nous ne pussions être en nombre après le dîner.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Notre Comité compte un grand nombre de membres. Je pense que le Gouvernement est très bien représenté ici proportionnellement à l'opposition.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Il est très bien représenté en dehors du Comité.

Le VICE-PRÉSIDENT: Qu'en pensez-vous, messieurs? Continuerons-nous d'entendre M. McGee?

M. McGEE: Dans une des propositions on déclarait que, par rapport à la région métropolitaine de Toronto, le prolongement projeté de la grand'route n° 7 prendrait probablement la même importance et jouerait le même rôle que la grand'route n° 401, qui entre dans Toronto par l'extrémité est de cette dernière, contourne des quartiers populeux du nord et se raccorde à la grand'route générale est-ouest. Toutefois Toronto s'est agrandie jusqu'à la route n° 401 et ce qui était une route de contournement est devenu à bien dire une rue de la ville, au point de vue de la circulation est-ouest. Cela se produira de plus en plus à mesure que la population s'accroîtra au cours de la période prévue de 20 ans. Les auteurs d'une des propositions exposaient que vu la probabilité que la grand'route n° 401 vienne à remplacer la route n° 7, elle jouerait le même rôle que cette dernière et qu'il serait simplement logique de ménager sur le parcours une route de contournement avec la grand'route n° 7 et de l'établir immédiatement à proximité de la grand'route, et de résoudre plusieurs des problèmes rattachés à l'achat de terrains et ainsi de suite, en faisant passer la route de contournement le long de la route n° 7, traversant la rue Yonge et redescendant ensuite pour le raccordement avec l'emplacement de la cour à buttes. C'est là une proposition qui résoudrait assurément le problème pour ce qui est du village de Thornhill, où, dans le cas du parcours projeté, le pire dérangement se produirait en ce qui concerne les quartiers d'habitation. Voilà une des propositions.

Le motif de la deuxième proposition est que ce serait beaucoup moins coûteux et plus avantageux, et que cela éviterait complètement tout ce qui est projeté ici.

M. DRYSDALE: Voudriez-vous vous exprimer un peu plus clairement à l'intention du sténographe, autrement, ce que vous dites ne paraîtra pas clairement dans le compte rendu?

M. McGEE: Cela éviterait peut-être une partie du parcours qui traverse le quartier situé à l'est de la rue Yonge et amènerait vos trains en provenance de l'est par vos voies principales. Ce sera une ligne à double voie, n'est-ce pas?

M. MACMILLAN: Elle le sera en partie.

M. McGEE: En partie. On propose donc que vous ameniez vos deux lignes ici et que vous installiez une voie double sur la ligne de la subdivision de Newmarket, qui est présentement à voie simple, et que vous ameniez de cette façon à la cour vos trains allant vers l'est. Diverses estimations ont été faites du nombre de millions de dollars d'économie que cela représenterait. D'autre part, le reste du township de Scarboro, à l'est, perdrait l'avantage de la présence le long de la ligne d'établissements industriels, qui paieraient des taxes considérables, ce qui constitue un problème pour le township.

M. MACMILLAN: Les gens y tiennent beaucoup.

M. McGEE: Oui.

La troisième proposition...l'ordre dans lequel je présente ces propositions n'est pas nécessairement l'ordre de préférence que je leur applique, mais celle-ci vise à éviter le dérangement à Thornhill si le parcours passe suffisamment au nord ici.

M. DRYSDALE: Qu'entendez-vous par "ici"?

M. McGEE: Je dirais à l'est de Thornhill, au-dessous de la voie de la subdivision de Bala, pour aller vers le nord à travers la rue Yonge, ou vers

le nord jusqu'à la grand'route n° 7 pour raccordement à la nouvelle subdivision de Malton pour descendre ensuite et entrer dans la cour conformément au projet actuel.

Le groupe de Thornhill en question aimerait savoir pourquoi ces solutions de substitution n'ont pas été prises en considération. On a donné à entendre qu'elles avaient été envisagées. On a dit par exemple que l'une ou l'autre de ces solutions figurait dans ce rapport DeLeuw Cather. Ce groupe se demande quelle importance a le rapport DeLeuw Cather et il aimerait qu'on lui démontrât que des motifs valables ont amené le rejet des trois solutions de substitution.

M. FISHER: Je considère maintenant M. McGee comme un témoin et je voudrais lui poser des questions au sujet de ces propositions. Je pense que les membres du Comité seront de mon avis.

M. DRYSDALE: Sera-t-il sous serment?

Une VOIX: M. McGee est-il spécialiste en la matière?

M. FISHER: Je suis prêt à lui faire confiance.

Je voudrais obtenir certains détails relativement à l'élaboration de ces autres solutions possibles. Je désirerais savoir si ces gens ont bénéficié des conseils d'économistes, d'ingénieurs ou d'autres spécialistes.

M. MCGEE: Un groupe de contribuables de la région de Thornhill a cherché parmi ses membres des ingénieurs et des spécialistes dans divers domaines techniques, et ainsi de suite. Dans la mesure où le temps disponible et leurs aptitudes le leur permettaient, ils ont examiné la situation. C'est là une des raisons pour lesquelles ils ont demandé le rapport DeLeuw Cather. Ils ont estimé que l'exécution de cette étude par eux-mêmes en vue d'acquérir la conviction que cette décision était la meilleure à prendre dépassait leurs moyens. En tout cas, dans cet ordre d'idées, ils ont examiné la situation telle qu'elle se présentait à leurs yeux et ont finalement proposé, dans un cas, cette route de contournement au nord de la grand'route n° 7, comportant l'utilisation des lignes existantes ici et ici, produisant une courte distance transversale mais ajoutant une certaine longueur au parcours est-ouest de la ligne.

M. FISHER: Les membres du groupe particulier qui a présenté ces propositions ont-ils eu l'impression que leurs propositions avaient reçu une attention suffisante de la part tant des dirigeants des chemins de fer Nationaux du Canada que des fonctionnaires du gouvernement?

M. MCGEE: Ils m'ont fait savoir qu'ils n'étaient pas convaincus de la justesse des motifs invoqués pour le rejet de ces contre-propositions. Voilà ce que j'espérais obtenir et que j'obtiendrai, j'en suis sûr, des principaux témoins qui sont présents ici.

M. FISHER: M. MacMillan a donné à entendre que le rapport DeLeuw Cather n'avait guère d'importance en l'occurrence puisqu'il semblait répéter les recommandations de la Compagnie des chemins de fer Nationaux elle-même. Je me demande si, en votre qualité de député, vous avez pu, par l'intermédiaire du bureau du ministre des Transports, examiner ce rapport privément en vue de confirmer cela.

M. MCGEE: Je ne crois pas avoir qualité pour prendre une telle décision. Je m'en suis remis à la compétence des dirigeants des chemins de fer Nationaux et du ministre des Transports pour indiquer au cours de cette séance les raisons du rejet de ces propositions.

M. FISHER: Êtes-vous encore d'avis qu'il serait utile pour ce groupe de consulter le rapport DeLeuw Cather?

M. MCGEE: C'est là une question fort discutable; c'est aller un peu devant les choses. Nous n'avons pas entendu la réponse que nous espérons

recevoir de M. MacMillan au sujet de ces contre-propositions et des motifs pour lesquels elles n'ont pas été acceptées.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Les dirigeants des chemins de fer Nationaux ont-ils de la répugnance à divulguer les parties pertinentes de ce rapport?

M. MACMILLAN: Nous préférerions ne pas le faire mais je suis tout disposé à suivre le conseil de M. Fisher, ou à vous le laisser consulter à n'importe quel moment. Il figure parmi plusieurs documents.

J'aimerais, si l'occasion s'en présente, discuter les commentaires de M. McGee.

M. CAMPBELL (*Stormont*): L'unique moyen d'avoir une opinion bien franche est d'obtenir ces rapports confidentiels. Un rapport destiné à être lu et discuté par tout le monde manque de spontanéité.

M. MACMILLAN: C'est ce que nous pensons.

M. MCGEE: Je crois devoir ajouter une remarque au sujet des membres de ce groupe. Ils ont toujours déclaré qu'ils ne cherchaient nullement à empêcher la construction de cette ligne, en soi. Ils reconnaissent que le projet général est opportun. Ils n'ont jamais contesté cela. Ils ont aussi déclaré que si ce parcours projeté s'avère le meilleur, ce sera tant mieux. Il n'est pas question d'ériger des clôtures ou d'envoyer des mères de famille armées de balais faire obstacle à la réalisation d'une entreprise publique. Les esprits ne sont certainement pas échauffés à ce point. Les membres de ce groupe veulent simplement qu'on leur démontre clairement que les propositions qu'ils ont formulées ne sont pas réalisables.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur McGee, quel est le principal motif d'opposition au projet du réseau? Soutient-on qu'il en résultera nécessairement une dépréciation des biens fonciers en général et des maisons d'habitation en particulier?

M. MCGEE: L'opposition se fonde principalement sur cela, ainsi que sur le bruit, qu'on a mesuré en décibels de son, et sur le fait qu'il a déclaré que la ligne projetée causerait des difficultés considérables dans les salles de classe du voisinage en ce sens que les instituteurs ne pourraient se faire entendre.

Je le répète, ce sont-là quelques-unes des raisons qu'on a fait valoir pour s'opposer au projet. De fait, les membres de ce groupe ont exprimé l'avis que le projet des chemins de fer nationaux et la contre-proposition qu'ils ont formulée devraient être soumis à un conseil indépendant, la décision de cet organisme devant être obligatoire pour les deux parties. Or, on peut soutenir, comme d'aucuns l'ont fait, que la Commission des transports joue ce rôle à un certain égard et que les divers groupes de planification, y compris le Bureau métropolitain de planification s'acquittent aussi de cette fonction. En somme, ce que veulent les membres de ce groupe, c'est qu'une déclaration soit faite aux membres de ce Comité quant à la raison pour laquelle les contre-propositions ne sont pas pratiques et ne sauvegardent pas les intérêts de toutes les parties en cause.

M. DRYSDALE: Ce plan a-t-il été approuvé par la Commission des transports?

M. MACMILLAN: Non.

M. DRYSDALE: Lui a-t-il été soumis?

M. MACMILLAN: Non, monsieur.

M. DRYSDALE: Quand le lui soumettrez-vous ?

M. MACMILLAN: Nos plans de parcours ne lui sont pas soumis, mais les détails des croisements le sont.

M. DRYSDALE: La Commission n'a donc effectivement rien à voir aux objections soulevées par M. McGee?

M. MACMILLAN: Non, elle n'a rien à y voir.

Le VICE-PRÉSIDENT: M. MacMillan pourrait probablement répondre maintenant à vos questions? Monsieur McGee.

M. FISHER: J'ai une autre question à poser. Bien entendu, vous avez fait part de ces observations aux dirigeants du gouvernement au pouvoir, n'est-ce pas?

M. DRYSDALE: Qu'entendez-vous par là, monsieur Fisher?

M. MCGEE: Je crois que ce serait perdre notre temps que d'entrer dans ces détails. Ainsi que je l'ai dit à la Chambre l'autre jour, j'ai eu de nombreux pourparlers avec le ministre, les représentants du groupe et M. Gordon ou autres administrateurs du National-Canadien. Comme je l'ai déclaré à la Chambre le ministre et ses fonctionnaires n'ont rien négligé pour m'aider à porter ces propositions à l'attention des chemins de fer Nationaux.

M. FISHER: Mais le parcours subsiste.

M. MACMILLAN: Si l'on veut bien me le permettre, je relèverai en ordre inverse les points exposés par M. McGee, en commençant par la proposition relative à Thornhill. Il s'agit là d'un endroit dont je vous ai dit tout à l'heure qu'il nous avait toujours causé des difficultés. C'est à cause de la nécessité de traverser la rue Yonge. C'est là une voie principale qui passe au nord de Toronto.

En l'occurrence, avant d'avoir déterminé l'emplacement, nous nous sommes adressés à quatre ingénieurs en tracés de chemin de fer, c'est-à-dire à des spécialistes en la matière. Ils ont effectué des études consécutives et indépendantes du croisement de la rue Yonge. Il leur fallait tenir compte de considérations d'ordre technique et de facteurs sociaux, si je puis les désigner ainsi.

M. DRYSDALE: Étaient-ils à l'emploi des chemins de fer Nationaux?

M. MACMILLAN: Trois étaient attachés au réseau mais l'autre ne l'était pas. Ces quatre ingénieurs en sont tous venus à la conclusion que l'endroit le plus propice pour le croisement était le voisinage immédiat du point où nous projetons de l'établir, par ce parcours. Tout cela a été fait avant l'annonce du choix.

Après ce moment-là, ainsi que l'a dit M. McGee, il y a eu plusieurs conférences avec un comité d'ingénieurs désigné par ces groupes. Nous avons rencontré les membres de ce comité en diverses occasions. Il y a eu d'innombrables conversations par téléphone ou en personne avec un ou plusieurs membres du groupe. Lors de toutes ces réunions nous avons expliqué notre attitude. Nous avons fourni des détails complets sur l'emplacement de la cour. Ils avaient raison de demander la confirmation du fait que la cour serait établie là. Nous croyons avoir pu les convaincre que c'était l'emplacement qui convenait le mieux.

Après ces discussions initiales, le groupe d'ingénieurs a proposé une autre méthode de croisement, c'est-à-dire un autre emplacement pour le croisement de la rue Yonge, à une distance d'environ deux milles et demi au nord du point où il se trouve présentement.

Les discussions ont ensuite porté sur la question de savoir si la voie ferrée traverserait la rue Yonge par un passage supérieur ou inférieur. Nous étions alors d'avis et nous le sommes encore, que dans le cas de ce croisement un passage supérieur s'imposait étant donné les pentes existantes. C'était au nord du croisement de Thornhill.

Nous avons examiné l'autre solution proposée, et nous avons obtenu les volumes et les diverses données techniques requises pour déterminer la convenance de ce parcours. Nous avons pensé qu'il ne présentait aucune particularité qui pût le rendre préférable à l'autre, situé plus au sud, que nous avions préconisé. Au point de vue de la longueur, le parcours du nord, proposé comme autre solution, représentait environ 2.6 milles de plus à franchir pour les trains directs de marchandises. Il comportait 3.3 milles de plus pour les correspondances de trains de marchandises depuis la ville, mais était d'environ un mille et demi plus court pour les trains venant de la subdivision de Bala, vu qu'il se trouve plus près de cette dernière.

Nous avons calculé ce que représentaient en dollars, au point de vue de l'exploitation, les désavantages découlant de ce supplément de distance à franchir et nous avons constaté que le coût dépassait de quelque 2 millions et demi de dollars la somme que nous avions prévue pour le parcours du sud, et le coût additionnel de construction du croisement de la rue Yonge aurait été d'environ 1 million. Si nous établissions un passage supérieur à la rue Yonge... comme ce serait nécessaire, avions-nous dit...alors le coût dépasserait de 3 millions et demi de dollars celui du parcours situé plus au sud. On me dit que je fais erreur et que l'exédent est plutôt de 2 millions et demi... est-ce là le chiffre brut?

M. CANN: En effet.

M. MACMILLAN: Un excédent brut de 2 millions et demi. L'établissement d'un passage inférieur à la rue Yonge, aurait augmenté d'environ 1 million et demi le coût de la construction.

L'utilisation du parcours nord pour l'établissement d'un passage inférieur au croisement de la rue Yonge aurait comporté la dépense de 4 millions de dollars de plus que pour le parcours sud. Voilà pour l'aspect pécuniaire.

Relativement au problème qui se pose, il se trouve que nous nous sommes efforcés, à tous les stades de la préparation de ce projet, de collaborer activement avec le Bureau de planification de la région métropolitaine de Toronto. Cet organisme a d'abord approuvé le croisement existant. Depuis ce temps nous avons consulté de nouveau le Bureau et il a entendu des représentants des intéressés. Il a examiné leurs arguments et, confirmant son opinion antérieure, il a déclaré que le parcours choisi par le réseau était celui qui convenait. La dernière déclaration du Bureau remonte à décembre dernier.

Je dois préciser que la rue Yonge constitue la limite entre le township de Markham et celui de Vaughan situé à l'est de cette rue. Le conseil du township de Vaughan a toujours préféré le croisement du sud et le 1er juin 1959 au cours d'une séance régulière, ce conseil a adopté une résolution approuvant notre parcours et s'opposant au parcours nord proposé par les gens domiciliés de l'autre côté de la rue Yonge. Qu'on me permettre de donner lecture de cette résolution:

> Le conseil de la corporation du township de Vaughan déclare par le présent acte qu'il approuve le parcours sud de la voie ferrée de contournement, originairement proposé par les Chemins de fer Nationaux du Canada le 11 mars 1959 et qu'il s'oppose au parcours nord proposé.

Ainsi donc, d'une part les représentants élus des gens domiciliés à l'ouest de la rue Yonge nous disent que nous ne devrions pas nous déplacer et d'autre part un groupe qui habite à l'est de cette rue veut que nous nous déplacions. Un déplacement vers l'est coûterait quelques millions de plus et s'il se produisait je ne sais où en serait le township de Vaughan. Telle est l'impasse dans laquelle nous nous trouvons.

Nous croyons sincèrement que le parcours sud, celui que nous avons annoncé il y a un an est celui qui convient le mieux et qui offre le moins de désavantages.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Le moment serait peut-être bien choisi pour l'ajournement de la séance, monsieur le président.

Le VICE-PRÉSIDENT: J'allais moi-même le proposer. Nous ne pourrons, semble-t-il terminer l'étude de ce bill pour six heures, et je propose donc que nous ajournions maintenant.

Il y a un point à régler. Nous avons parmi nous un député, M. Cathers, qui n'est pas membre du Comité et je pense qu'il désirerait poser une question. Les membres du Comité y consentent-ils?

M. DRYSDALE: Il pourrait opportunément la poser à huit heures.

M. CATHER: Je voulais non pas tant poser une question que répondre à ceux qui s'opposent à ce projet, étant donné que cette cour de triage se trouve entièrement dans ma circonscription. La pression en faveur du déplacement de cette cour vers le nord est venu du quartier surtout domiciliaire de l'avenue Bayview, où se trouvent des habitations fort coûteuses. C'est de là qu'est partie l'agitation en faveur du déplacement de la cour vers le nord.

Je me suis présenté devant la Commission métropolitaine lorsqu'elle a examiné cette question et j'ai fait remarquer qu'il y avait incommodité autant pour les occupants des habitations de cinq pièces que pour ceux des maisons de vingt pièces. De fait, l'incommodité est plus grave dans le premier cas, car dans une habitation de 20 pièces on peut facilement se déplacer. Toutefois, M. MacMillan a fait remarquer que ce parcours nord serait de trois milles plus long et coûterait 4 millions de plus et qu'en outre il empirerait la congestion sur ces deux voies allant à Newmarket et à Barrie.

Je dois dire que ceci a commencé lorsque Donald Gordon est venu ici et a fait part du projet aux députés: alors je suis allé faire une tournée dans toute la région et je suis revenu avec une proposition comportant le déplacement de la cour de triage, car il y avait là-bas une forte agitation en faveur de son déplacement plus près de la grand'route de Barrie.

J'ai reçu une réponse très satisfaisante de Donald Gordon, qui m'a dit qu'à cause des pentes cela n'était pas pratique. On a un exemple des bonnes dispositions des dirigeants du réseau National dans le fait que, à notre demande, ils ont déplacé la cour de 800 pieds depuis la rue Keele, ce qui démontrent qu'ils ont su accepter des conseils.

Pour ce qui est du township de Markham, lorsque le projet a été annoncé il n'y a pas eu d'opposition. De fait, il a été approuvé par le conseil de Markham jusqu'à ce qu'un citoyen domicilié dans la région de Thornhill soulève la question et fasse de l'agitation après quoi ce groupe de Bayview est entré dans le mouvement.

On n'aurait pu, à mon sens, choisir un meilleur parcours, surtout à Thornhill, où il croise la rue Yonge; cet emplacement est le meilleur possible pour une voie ferrée à un point quelconque de la rue Yonge, et je ne puis m'empêcher d'accorder mon appui aux ingénieurs du réseau National; je tiens aussi à louer le ministre car je n'ignore pas quelle pression on a exercée sur lui. Toutefois il a pris pour principe d'écouter toutes les versions et de laisser alors la décision aux ingénieurs.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, nous ne sommes plus en nombre et nous devrons donc suspendre la séance maintenant.

M. MCGEE: Je me rends compte que c'était là une description plutôt partiale des événements qui ont été à l'origine de cette situation.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous nous réunirons de nouveau à 8 heures.

M. HEES: Je dois expliquer aux membres du Comité que malgré mon désir je ne pourrai venir ici ce soir, étant donné que, il y a plusieurs semaines, j'ai accepté une invitation à un dîner qui sera donné ce soir à l'ambassade des

États-Unis en l'honneur du Gouverneur général. Bien entendu, j'aimerais être présent ici, mais il m'est absolument impossible d'annuler cet engagement.

Le VICE-PRÉSIDENT: La séance est suspendue jusqu'à 8 heures ce soir.

SÉANCE DU SOIR

MARDI 14 juin 1960.
8 h. du soir.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, veuillez faire silence. Nous sommes en nombre. M. MacMillan a en sa possession certains renseignements qu'a demandés M. McGee et il va maintenant les communiquer au Comité.

M. MACMILLAN: Le premier point est que cet après-midi on nous a demandé de faire une estimation du nombre d'années-homme compris dans le contenu en main-d'œuvre. Nous avons examiné cette question et autant que nous puissions l'estimer en ce moment, le nombre d'années-homme serait d'environ 5,000.

La deuxième question qui est restée sans réponse émanait aussi de M. McGee et elle avait trait aux croisements dans l'étendue située à l'est de la rue Yonge. Je dois dire que, depuis lors, j'ai remis à M. McGee une liste de tous les croisements sur les voies d'accès, ainsi qu'un mémoire indiquant la façon dont nous entendons procéder dans le cas de chacun d'eux.

M. DRYSDALE: La sonnerie d'appel au vote se fait entendre. La séance a été fort agréable.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, n'oubliez pas que le Comité est en séance. Ne manquez pas de revenir.

A la reprise:

Le VICE-PRÉSIDENT: Veuillez faire silence, messieurs.

M. MacMillan répondait à certaines questions que M. McGee avait posées et il parlait des autres parcours proposés. Veuillez poursuivre vos remarques, monsieur MacMillan.

M. MACMILLAN: Monsieur le président, messieurs, vous vous rappelez sans doute qu'au moment de la suspension de la séance, j'avais traité du troisième parcours dont M. McGee a fait mention et je désirerais maintenant revenir en arrière.

L'avant-dernier parcours qu'il a décrit était celui qui serait le parallèle de la grand'route n° 407. Cette description est peut-être la meilleure que nous puissions en faire.

Notre premier argument à cet égard est que les normes de tracé de routes du ministère de la Voirie de l'Ontario diffèrent effectivement de celles qui s'appliquent au chemin de fer. Pour les routes on accepte une pente maximum de trois pour cent alors que, ainsi que je l'ai dit cet après-midi, la pente d'une voie ferrée doit être de l'ordre de 7 pour cent; les côtes des routes peuvent donc être quatre fois plus escarpées que celles des chemins de fer. Toutefois, pour les routes comme pour les voies ferrées, les courbes sont les mêmes; soit, trois degrés et il n'y a donc pas de différence à cet égard.

Nous en venons maintenant au problème du croisement de la rue Yonge et nos conseillers nous disent qu'à leur avis il n'y a aucune possibilité, à l'endroit où, croyons-nous, on se propose de faire passer la grand'route 407, d'établir une emprise où les routes combinées se confondraient pour permettre à la voie ferrée d'utiliser le même croisement. Une plus grande largeur serait nécessaire à cause de la nécessité pour le ministère de la Voirie d'installer une rampe d'accès au-dessus du Rond-point de la rue Yonge, d'où besoin d'un espace beaucoup plus considérable qu'il n'en faudrait normalement.

M. McGEE: En d'autres termes, l'objection au parcours parallèle à la grand'route 407 se trouve écartée par les prescriptions du ministère de la Voirie de l'Ontario?

M. MACMILLAN: Oui, et au croisement de la rue Yonge cela devient fort important.

Il existe à cet endroit une autre particularité qui cause une difficulté et c'est la présence d'un cimetière qu'il faut éviter.

Un autre détail est que le tracé de la grand'route 407 a été changé trois fois depuis que nous avons engagé des pourparlers avec le ministère de la Voirie et qu'aucune décision définitive n'a été prise sur la question de savoir où et quand la route sera construite.

Ainsi que nous l'avons fait remarquer cet après-midi, la grand'route passe au nord de notre voie, d'où plus grande longueur de la voie d'accès et coût plus élevé de la construction et comme conséquence permanente, accroissement des frais d'exploitation.

On me dit que le tracé approximatif de la grand'route 407 constitue l'un des parcours envisagés par le groupe d'ingénieurs de l'Association des contribuables de Markham, et qu'ils l'ont eux-mêmes mis de côté parce qu'il était très difficile, voire impossible pour un chemin de fer.

Le dernier point que j'exposerai au sujet du parcours parallèle à la route 407 est que nous avons aussi à tenir compte de la résolution adoptée par le township puisque le parcours passerait à un endroit qui leur est inacceptable.

L'autre solution était la proposition comportant l'utilisation de la voie principale du réseau depuis Oshawa jusqu'à la subdivision de Newmarket, laquelle, vous vous en souvenez sans doute, se trouvait dans le secteur de la rue Bathurst. Nous avons observé à ce sujet que cette solution, en soi, ne ferait rien pour diminuer l'encombrement à cet endroit fort congestionné de la rue Bathurst. Quant aux trains venant des subdivisions d'Oshawa, d'Uxbridge et de Bala ils auraient quand même à passer par ce secteur.

Toutefois, la façon dont se ferait leur passage n'est pas ce qui nous cause le plus de souci. Ils arriveraient au sud des voies de trains de voyageurs et auraient à traverser la zone de convergence de ces voies pour atteindre la subdivision de Newmarket.

Cela est très grave car lorsqu'on fait passer un long train de marchandise obliquement à travers des voies de trains de voyageur on se trouve à empêcher toute autre circulation à ce croisement durant un tel passage.

On estime qu'il y aurait probablement en 24 heures 50 passages de croisement pour lesquels cette voie n'est pas présentement utilisée et que la congestion à cet endroit serait pire qu'à l'heure actuelle.

Un autre élément est que la subdivision de Newmarket comprend de très fortes pentes et c'est une des raisons pour lesquelles nous voulons que les trains de marchandises arrivent au-delà de cette ligne. Si nous devions conduire à Newmarket les trains venant de l'est il nous serait nécessaire d'utiliser plus de force motrice pour la montée de la côte; de plus, une difficulté d'exploitation persisterait à ce qu'on appelle la côte de Scarborough. C'est à cet endroit que, à l'époque des locomotives à vapeur, nous devions garder une locomotive pour pousser les trains en haut de la côte, manœuvre pour laquelle nous gardons maintenant une locomotive diesel supplémentaire.

Cette dernière particularité causerait un tel embouteillage sur la subdivision de Newmarket qu'il ne pourrait nullement être question d'utiliser cette subdivision pour les trains de banlieue.

Voilà tout ce que j'avais à dire sur cette question.

Le VICE-PRÉSIDENT: Sont-ce là les renseignements que vous désiriez, monsieur McGee?

M. McGEE: Oui. En d'autres termes, les motifs qu'on a invoqués pour déclarer inacceptables ces contre-propositions sont en somme fondés sur les

renseignements qui dans l'idée des contribuables devaient figurer dans le rapport DeLeuw Cather, mais en réalité ne s'y trouvaient pas.

M. MacMillan: Je confirme bien volontiers ce fait; ils ne s'y trouvaient pas.

M. McGee: Je désire poser une dernière question sur le parcours en général et relativement à la distance par rapport à Toronto. D'après les autres instructions et rapports préparés par ce groupe, l'accroissement de la population et l'expansion de la région métropolitaine devaient avoir en quelque sorte pour effet de placer cette ligne au milieu de la ville, alors que l'intention qu'on avait était de la déplacer vers la périphérie.

Pourriez-vous répondre à cette question ou commenter l'idée selon laquelle cette voie aurait dû être déplacée disons un mille plus au nord?

M. MacMillan: La réponse serait, je crois, que nous aimerions que cette voie supplémentaire fût aussi près que possible du point focal de la cour et c'est cet emplacement qui nous permet d'atteindre cet objectif.

Si l'expansion doit se faire vers le nord, le déplacement loin du centre deviendra encore plus marqué qu'à l'heure actuelle, et s'il était possible d'établir une voie à une moindre distance au nord de Toronto, je crois que le choix se porterait sur cet emplacement. Êtes-vous de cet avis, monsieur Cann?

M. Cann: Oui, et en outre cette cour doit desservir Toronto; par conséquent plus nous pourrons l'établir près du centre, plus nous pourrons réduire nos frais d'exploitation et améliorer nos services.

M. McGee: Autrement dit, si cette voie était parallèle à la grand'route 401 cela vous serait plus avantageux, au point de vue emplacement?

M. Cann: Oui, je pense qu'il en serait ainsi.

M. McGee: Et a-t-on songé à cela?

M. Cann: Non, parce que cette route passerait par des quartiers où s'élèvent des constructions et que la circulation y est relativement peu considérable. Quand on voyage sur la grand'route 401 on est à même d'observer les dénivellations du terrain, et si nous avions voulu faire un contournement nous n'aurions pas eu suffisamment d'espace. Nous ne pourrions monter ces côtes comme peut le faire la route 401, Néanmoins, tout bien considéré l'emplacement eût été avantageux.

M. MacMillan: Le problème consistait à établir une cour en contiguité avec ce parcours.

M. McGee: Une dernière remarque à propos des commentaires qu'a faits le député d'York-Nord. Il a donné à entendre, sans trop de ménagements, que le noyau de l'opposition à ce parcours était constitué par des millionnaires de l'avenue Bayview. Je ne puis laisser passer cette observation sans la relever, car la plupart des plaintes que, en ma qualité de député, j'ai reçues au sujet du parcours traversant Thornhill venaient du quartier beaucoup plus modeste et populeux qui se trouve au nord, à Doncaster, ainsi que des agglomérations voisines.

Bien qu'il soit vrai que plusieurs des personnes qui faisaient partie du comité d'ingénieurs étaient domiciliées dans le quartier de Bayview elles ont pris part à l'initiative surtout à cause de leurs talents, dans certains cas juridiques et dans d'autres techniques, et dans un cas particulier...

Une voix: Politiques?

M. McGee: ...beaucoup d'expérience en génie ferroviaire. J'ai tenu à faire cette mise au point afin de repousser l'observation faite par l'honorable député d'York-Nord.

Le vice-président: L'article 1 est-il approuvé?

M. FISHER: J'ai une ou deux questions à poser au sujet des propriété acquises. Je désirerais savoir dans quelle mesure le réseau a fait l'achat de terrains.

M. MACMILLAN: Nous avons jusqu'ici acheté 21 lopins comprenant 1,281 acres. Nous allons faire l'acquisition de 5 autres lopins comprenant 200.9 acres.

M. FISHER: Quel a été le prix moyen?

M. MACMILLAN: Il va falloir que je le calcule.

M. DRYSDALE: Quelle a été la gamme des prix?

M. CANN: D'un minimum de $1,000 à un maximum de $4,000, y compris les dommages aux autres propriétés.

M. MACMILLAN: Ce renseignement suffit-il?

M. CHOWN: Il s'agit du prix par acre, n'est-ce pas?

M. MACMILLAN: Oui

M. FISHER: Est-il possible que vous ayez à exproprier des terrains?

M. MACMILLAN: Le plan initial était à base d'expropriation, mais nous n'avons fait que le présenter sans nous prévaloir du droit d'expropriation. Les acquisitions ont été faites par marchandage. C'est ainsi que les achats ont été effectués.

M. FISHER: Quelle part estimative de la somme de plus de 87 millions de dollars que coûtera l'entreprise sera requise pour l'acquisition de terrains?

M. MACMILLAN: Treize millions de dollars.

M. FISHER: La majeure partie de cette somme a-t-elle été dépensée?

M. MACMILLAN: Non. Nous avons dépensé environ $5,800,000.

M. FISHER: Pouvez-vous nous assurer que personne n'a tenté d'obtenir de vous un prix exagérément élevé, ou que des spéculateurs n'ont pas réalisé des bénéfices excessifs sur la vente de terrains?

M. MACMILLAN: Je puis vous donner une telle assurance sur le dernier point. Quant à savoir si quelqu'un demande un prix exagérément élevé, il est encore trop tôt pour nous en rendre compte. Dans les cas où le prix demandé est jugé raisonnable, nous sommes disposés à conclure le marché. Il y a quelques cas difficiles où les prix demandés dépassent ce que nous jugeons être la valeur des propriétés, et ces cas n'ont pas encore été réglés.

M. FISHER: Êtes-vous absolument certain que la contestation qui s'est élevée à ce sujet est réglée quant à ses principaux aspects et qu'il n'y a aucune probabilité qu'elle survienne de nouveau?

M. MACMILLAN: Je puis dire que depuis janvier dernier nous n'avons pas entendu parler de la contestation sauf qu'un jour j'ai déjeuné avec un des personnages dont M. McGee a parlé. Il est le seul avec qui nous ayons été en contact depuis lors. C'était l'occasion où le Bureau métropolitain de planification s'est occupé pour la dernière fois de ces problèmes.

M. MCGEE: Autant que vous vous en souveniez, y a-t-il quelque autre aspect des plaintes qui n'a pas été abordé jusqu'ici par moi-même ou par un autre membre du Comité?

M. MACMILLAN: Oui. Il s'est posé à Dunbarton un problème dont mention n'a pas été faite ici, mais nous avons l'impression qu'il est maintenant réglé.

M. DRYSDALE: Dans la pratique, dès que vous avez présenté le plan et que le terrain est exproprié, tout ce qui reste à faire est de fixer le prix et si le vendeur veut recourir aux tribunaux, il est libre de le faire.

M. MACMILLAN: Oui.

M. DRYSDALE: Il s'agit donc simplement pour le vendeur d'aller voir son avocat et de déclarer s'il serait prêt à accepter tel ou tel prix ou s'il voudrait recourir au tribunal pour tenter d'obtenir un prix plus élevé.

M. MACMILLAN: Je ne croyais pas que c'était là ce que M. McGee voulait dire. Je pensais qu'il voulait savoir s'il s'était élevé quelque autre contestation dont mention n'aurait pas été faite ici aujourd'hui et j'ai répondu franchement que nous avions eu un problème à Dunbarton. Nous nous sommes efforcés de nous entendre avec les intéressés, et il y a eu des contre-propositions et ainsi de suite.

M. DRYSDALE: Il s'agissait de la déclaration que M. Fisher a faite car dans ces circonstances vous ne vous attendriez pas à des difficultés. Dès que le plan est déposé, l'expropriation des terrains a lieu et il s'agit de s'entendre sur le prix. Il n'y a rien à faire au sujet de la propriété expropriée. Il s'agit simplement de savoir si le vendeur veut recourir au tribunal en vue d'obtenir un prix plus élevé.

M. FISHER: Vous vous rappelez sans doute l'esclandre qui s'est produit à Malton.

M. MACMILLAN: Un des motifs de l'expropriation est de faire obstacle à la spéculation. Les propriétés se trouvent ainsi à rester entre les mains de tous ceux qui en étaient propriétaires auparavant. Si les projets d'achat étaient dévoilés quelques-unes de ces propriétés seraient acquises par des gens désireux de spéculer. Nous n'aimons pas traiter avec des spéculateurs. Nous aimons beaucoup mieux avoir affaire au véritable propriétaire.

M. MCGEE: Sur la question de l'attitude du réseau, j'aime à croire que les explications pertinentes que les groupes de contribuables ont demandées ont été fournies à leur satisfaction. L'avenir dira ce qui en est. A supposer que les explications aient été satisfaisantes, je voudrais discuter brièvement l'attitude que prendra le réseau au sujet des étendues concernées qui se trouvent de l'un et de l'autre côté. D'aucuns ont proposé qu'une bande-tampon de 150 pieds soit également expropriée des deux côtés de la voie là où elle passe dans un quartier d'habitation. On a proposé qu'un effort soit tenté en vue de faire passer la ligne à un niveau plus bas au croisement de la rue Yonge, à Thornhill. On a l'impression que si la voie était placée plus profondément le bruit et l'incommodité seraient amoindris. On préconise aussi l'imposition d'une limite de vitesse pour les trains à leur passage dans la région à population assez dense, de même que certaines restrictions quant aux coups de sifflet et ainsi de suite, toujours en ce qui concerne l'incommodité. Les membres du Comité n'ont peut-être pas une idée bien juste de ce qui se produit lorsque les gens d'un quartier tranquille comme celui-là apprennent soudainement qu'une voie ferrée va passer dans leurs parages. Que projette-t-on pour ce qui est de l'indemnisation des gens dont les propriétés ont perdu beaucoup de valeur à cause de cette voie ferrée. S'il ne s'agissait pas d'un quartier d'habitation les propriétaires pourraient probablement espérer que la moins-value de leurs terrains due à la proximité de la voie ferrée pût être compensée par la venue possible d'industriels désireux de s'établir à proximité de la voie. Quels commentaires pouvez-vous faire et quelle attitude la Compagnie prend-elle, en général, à l'égard d'une telle proposition?

M. MACMILLAN: Monsieur McGee, vous voulez, j'imagine, non pas que je fasse porter ma réponse sur ce seul point mais que je formule plutôt une déclaration générale.

Je dois dire dès le début que le réseau National désire pratiquer le bon voisinage. J'ai employé cette expression cet après-midi. Nous voulons nous montrer raisonnables dans les cas de ce genre. Nous tenons à causer aussi peu de dérangement que possible.

La question des coups de sifflet ne se pose pas, car nos mécaniciens ne recourent à ce signal qu'aux passages à niveau. De plus, cette question est du ressort de la Commission, laquelle supprimera l'obligation de siffler si une résolution en ce sens est adoptée par la municipalité ou le groupement intéressés.

Quant à l'élévation de la voie et à d'autres détails de ce genre, notre règle est de procéder de la manière qui causera le moins d'incommodité. Dans plusieurs étendues que nous traverserons il y a parmi les terrains que nous avons acquis des lopins triangulaires et diverses petites parcelles. Lorsque les circonstances le permettent, nous plantons volontiers des arbres à de tels endroits, et c'est ce que nous allons faire dans le cas actuel.

Au sujet de la thèse selon laquelle l'établissement d'une voie ferrée dans une étendue est nuisible au point d'y faire diminuer la valeur des propriétés, nous sommes d'avis . . . je le dis en toute sincérité . . . que ce n'est pas ce qui arrive. Partout au pays nous pouvons observer de multiples exemples où des quartiers d'habitation s'implantent en bordure de voies ferrées existantes et où les propriétés augmentent en valeur, et c'est précisément la situation qui existe dans le cas de ce projet. Nos études ont démontré, par exemple, qu'à Thornhill, dont on a tant parlé, 22 nouvelles habitations sont en construction ou viennent d'être terminées sur des emplacements situés à moins de 700 pieds du chemin de fer, et dans bien des cas plus près de la voie que ne l'étaient quelques-unes des maisons qui existaient déjà dans cette localité.

M. McGEE: Permettez-moi de vous interrompre, monsieur MacMillan. Vous ne voulez assurément pas laisser entendre qu'une propriété domiciliaire contiguë à cette voie projetée augmentera en valeur à cause de la venue de ce chemin de fer?

M. MACMILLAN: Non, je n'ai pas dit cela. J'ai dit que nous avions de la difficulté à accepter la thèse selon laquelle ces propriétés diminueront en valeur car ce que nous avons pu observer partout au Canada ne confirme pas cette opinion. J'ai dit que je pouvais vous indiquer de nombreux exemples où des quartiers d'habitation sont venus s'implanter en contiguïté avec le chemin de fer.

M. McGEE: Laissez-moi vous dire que d'ordinaire cela s'est produit par suite d'une plus-value des terrains, ou autrement dit à cause d'une pénurie de lots à bâtir. Toutefois, sur un plan quelconque de subdivision, la valeur assignée à un lot contigu à une telle voie ferrée ne serait assurément pas aussi élevée que celle d'un terrain situé de l'autre côté de la rue, par exemple.

C'est là, je crois, un fait que peuvent confirmer plusieurs membres du Comité qui ont de l'expérience dans les transactions immobilières.

M. MACMILLAN: Je crois que c'est là une question de degré, mais je ne pense pas que la différence soit aussi marquée qu'elle peut sembler l'être à première vue.

M. McGEE: J'ai une dernière remarque à faire, monsieur MacMillan. Une rumeur inquiétante a couru. D'après le plan primitif la voie devait passer entre le salon et la cuisine d'un particulier, que cette circonstance a troublé, bien entendu. Or, une rectification du parcours a subséquemment été faite et il s'est trouvé que la voie passait juste à côté de la maison, ce qui a créé pour cet homme une situation encore pire.

Certaines gens vont jusqu'à dire que la compagnie a agi ainsi par malveillance; je suis certain que vous pourrez réfuter cette insinuation.

M. MACMILLAN: Je n'ai pas eu connaissance de ce cas, mais je puis vous assurer qu'il n'y a pas eu malveillance de notre part. Ce n'est pas dans nos habitudes.

M. DRYSDALE: Monsieur MacMillan, dans les cas d'expropriation la loi des chemins de fer pourvoit-elle à une indemnisation pour privation de biens et détriment?

M. MACMILLAN: Oui. Dans les cas où le réseau a besoin d'une partie d'une propriété, si petite que soit cette partie, le reste de la propriété bénéficie d'une indemnité pour privation de biens.

Cette indemnité varie selon les circonstances. Si le chemin de fer prend une partie de la propriété sans en laisser subsister aucun segment de l'autre côté de la voie, alors l'indemnité est moindre que si nous passons au milieu de la même propriété et divisons en deux la ferme ou la propriété de quelqu'un. C'est à cause de cela que les chiffres que j'ai communiqués à M. Fisher comprenaient une superficie dépassant nos besoins. Il a été moins coûteux de procéder de cette façon que de ne prendre que le terrain requis et verser des montants considérables pour le terrain dont nous n'avions pas besoin et qui était isolé.

M. DRYSDALE: Alors, dans des cas comme celui dont M. McGee a fait mention, ou si les vibrations du chemin de fer sont perceptibles, avez-vous pour principe d'exproprier le terrain tout entier?

M. MACMILLAN: Si des chocs doivent se produire, oui. J'ignore ce qui en est quant aux vibrations, mais s'il y a un rapport direct, c'est-à-dire si le particulier subit une préjudice exceptionnel que n'ont pas à subir ses semblables, autant que je sache la loi lui donne droit à une indemnité.

M. MCGEE: Monsieur le président, je me demande si le témoin voudrait commenter l'extrait du rapport des contribuables dont je vais donner lecture:

> Il est de notoriété publique que l'indemnité payable relativement à l'acquisition de l'emprise et aux dommages causés aux propriétés voisines est lamentablement insuffisante et, de fait, constitue une indemnité nominale et non effective.

M. MACMILLAN: Je ne sais vraiment pas ce qu'on entend par là, monsieur McGee. Je pense, ainsi que M. Drysdale l'a fait remarquer ici, que nous n'avons aucun dispositif nous permettant de forcer quelqu'un à accepter telle ou telle indemnité. Nous ne pouvons fixer l'indemnité. Nous pouvons discuter avec l'exproprié le montant de l'indemnité qui, à notre avis, doit être payée et si ce montant lui convient l'affaire se trouve réglée. Sinon, la loi le protège et il a le droit de demander une décision de la Cour de l'Échiquier.

M. MCGEE: Sauf qu'une réelle difficulté pourrait se présenter pour un petit propriétaire, qui aurait peut-être, en l'occurrence, à payer des frais d'avocat plus élevés que la majoration de son indemnité.

M. DRYSDALE: Comment procédez-vous en pareil cas, monsieur MacMillan? Le réseau National fait-il évaluer la propriété par ses propres employés ou bien cette évaluation est-elle faite par une société d'évaluateurs?

M. MACMILLAN: Nous procédons de l'une et de l'autre manière.

M. DRYSDALE: J'imagine qu'on fait alors une offre fondée sur cette évaluation. Est-ce bien cela?

M. MACMILLAN: Voici comment nous procédons: nos représentants font une évaluation et si nous pouvons régler l'affaire d'après cette évaluation, tout se termine là. Si cela est impossible nous recourons à un évaluateur indépendant et nous demandons à l'ancien propriétaire d'en faire autant. Nous nous efforçons ensuite d'en arriver à ce que ces deux évaluateurs indépendants s'accordent sur le chiffre de l'indemnité. Très fréquemment cette méthode réussit.

M. CHOWN: Vous ne payez cependant pas la rémunération de l'évaluateur désigné par le propriétaire?

M. MACMILLAN: Non, mais cet élément de dépense est toujours présent, sous quelque forme que ce soit.

M. CAMPBELL (*Stormont*): L'emplacement d'une tranchée préserverait jusqu'à un certain point son aspect antérieur; mais le coût d'un tel ouvrage serait-il abordable? J'imagine que tout dépendrait de la région?

M. MACMILLAN: La tranchée, dans le cas de la rue Yonge—

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je disais que l'idée d'une tranchée pour préserver l'aspect des lieux et cacher la voie ferrée a beaucoup de valeur, pourvu que la dépense ne soit pas démesurément élevée.

M. MACMILLAN: Elle est élevée; toutefois, j'ai oublié de dire à M. McGee que, en ce qui concerne la rue Yonge, la voie ferrée se trouvera à 35 pieds au-dessous de la route, c'est-à-dire à un niveau très bas.

M. MCGEE: Serait-il possible, dans l'exécution du projet, d'utiliser une partie des matériaux enlevés de la tranchée pour du remblai de chaque côté de la partie plane ou aux endroits où la superstructure de la voie se trouverait au-dessus du niveau des propriétés voisines? Il s'agirait d'une sorte de monticule de terre qui aurait pour effet de diriger le son verticalement plutôt qu'horizontalement?

Il y a sur ce parcours cinq écoles qui seraient atteintes dans une certaine mesure, sans parler des nombreuses habitations dont j'ai fait mention. De plus, je voudrais, étant donné ce que vous avez déjà dit au sujet du bon voisinage, obtenir l'assurance que vous tenterez un effort un peu plus grand en vue d'atténuer cet inconvénient.

M. MACMILLAN: Je pense, monsieur McGee...j'aimerais conférer avec M. Cann à ce sujet...que le volume de matériaux que nous enlèverions d'une tranchée serait insuffisant pour aménager le genre d'ouvrage déflecteur que vous avez en vue. Vous songez peut-être à un remblai comme on en voit autour des dépôts d'explosifs, des réservoirs de pétrole et ainsi de suite. Qu'en pensez-vous, monsieur Cann?

M. MCGEE: Vous allez creuser une tranchée de 35 pieds de profondeur sur une distance considérable. Je dis simplement qu'on devrait autant que possible utiliser pour ce genre de remblai les matériaux enlevés.

M. MACMILLAN: Vous vous rappelerez que dans le cas de la cour j'ai dit que nous avions à enlever de 4 à 4 millions et demi de verges de matériaux. Il est intéressant de noter que toute cette quantité est requise pour combler les dépressions dans la cour même. Nous ne nous attendons pas d'avoir à en mettre au rebut. Toutefois, l'idée a du bon et nous allons en tenir compte.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

Les articles 1 à 4 sont-ils approuvés?

Les articles 1 à 4 inclusivement sont approuvés.

M. CHOWN: L'article 5 fixe à 100 millions de dollars le maximum absolu. Le report de 15 p. 100 se trouve-t-il ainsi annulé?

M. MACMILLAN: Cette somme embrasse le report de 15 p. 100.

M. CHOWN: Je comprends. Merci.

Le VICE-PRÉSIDENT: Les articles 5 à 10 sont-ils approuvés?

Les articles 5 à 10 inclusivement sont approuvés.

Le VICE-PRÉSIDENT: L'Annexe est-elle approuvée?

L'Annexe est approuvée.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser au sujet de l'Annexe, monsieur Fisher?

M. FISHER: Maintenant que l'Annexe a été approuvée, j'ai une question à poser.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le titre est-il approuvé?

Le titre est approuvé.

M. FISHER: Monsieur le président, je désire demander à M. MacMillan s'il existe une loi vous imposant l'obligation ou vous conférant le pouvoir de collaborer avec le Pacifique-Canadien?

M. MACMILLAN: Oui, monsieur.

M. FISHER: Cette loi vous permet-elle de collaborer sur des points tels que l'agencement du trafic, les ententes pour l'échange de wagons, et ainsi de suite?

M. MACMILLAN: Oui. Je ne saurais dire si cela se fait sous le régime de la loi, mais de telles études s'effectuent constamment.

M. FISHER: D'une part, une disposition vous interdit de divulguer des renseignements dont pourrait profiter un concurrent, et d'autre part une loi vous demande de collaborer avec votre concurrent.

M. MACMILLAN: Il s'agit de renseignements différents, monsieur Fisher.

M. FISHER: Puis-je vous demander s'il y a eu collaboration entre votre réseau et le Pacifique-Canadien dans le cas de ce projet particulier?

M. MACMILLAN: Tout d'abord, quand nous avons atteint le stade de l'annonce du projet, nous en avons immédiatement informé le Pacifique-Canadien et depuis lors il y a eu... j'allais dire des "conférences constantes", mais l'expression est peut-être un peu forcée... les membres du personnel d'ingénieurs des deux réseaux ont conféré et discuté à plusieurs reprises au sujet des prescriptions de nos travaux, de l'inclinaison des pentes, du degré d'ouverture des courbes, de l'emplacement des voies, et d'autres détails de ce genre. Ils ont examiné ces questions.

M. FISHER: Amicalement et dans un esprit de collaboration?

M. MACMILLAN: Oui.

M. FISHER: Je voulais être fixé sur ce point afin que nous puissions constater s'il y a certains domaines où vous pouvez entretenir des relations amicales avec vos concurrents.

Une dernière question: que résultera-t-il pour vous de ce projet, pour ce qui est de la possibilité de garder au Canada un plus grand nombre de wagons couverts et d'assurer un envoi plus efficace de ces wagons dans l'Ouest, où il y a parfois une grave pénurie?

M. MACMILLAN: Il nous sera d'une aide considérable dans ce dernier cas. Un des avantages de ce projet est la meilleure utilisation du matériel. Au point où en sont les choses aujourd'hui aux cours de Mimico et de Scarboro, la congestion est parfois telle que les wagons doivent demeurer immobilisés pendant 15, 16 ou 18 heures avant qu'ils puissent être aiguillés et mis en route. Nous pourrons effectuer cet aiguillage très rapidement le matin, l'après-midi ou le soir même de leur arrivée dans la nouvelle cour. Les wagons pourront être remis en route beaucoup plus rapidement.

Le problème relatif au matériel des États-Unis est que nos wagons sont remis au transporteur intermédiaire au point d'échange, normalement à la frontière, et sont livrés ensuite au transporteur américain. Nous ne pouvons guère déterminer le détail dans lequel ils nous seront retournés.

M. FISHER: Est-il vrai qu'un solde déficitaire tend à se produire?

M. MACMILLAN: Oui.

M. FISHER: Et ce projet n'aura aucun effet à cet égard?

M. MACMILLAN: Non, je ne le crois pas.

M. FISHER: N'est-ce pas votre réseau qui assure un des plus importants services de transport de denrées périssables vers le marché qui se trouve près de Mimico?

M. MACMILLAN: Nous transportons notre part de ces denrées.

M. FISHER: Ces trains devront-ils passer par cette cour de triage après sa mise en service?

M. MACMILLAN: J'imagine que si ce sont des trains entiers à destination du terminus des fruits, ce sera là qu'ils iront. Voudriez-vous répondre à cette question, monsieur Hayes?

M. J. D. HAYES (*Surintendant général, région de l'Ontario méridional*): C'est exact. Ces trains n'auront pas nécessairement à passer par la cour.

M. MACMILLAN: Ce sont là en grande partie des wagons frigorifiques.

M. FISHER: Comme M. le député d'York-Nord est maintenant présent, je me demande si son collègue d'York-Scarborough désire faire quelques remarques.

Une VOIX: Agirez-vous comme arbitre?

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous une autre question à poser, monsieur McGee.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Cette histoire de cacher des renseignements aux concurrents n'est-elle pas une excuse spécieuse, et la véritable raison pour laquelle nous ne pouvons espérer obtenir des rapports fidèles sur l'exploitation et l'administration n'est-elle pas le souci d'éviter les contestations auxquelles pourrait donner lieu leur publication? N'est-ce pas la véritable raison? Dans ces conditions, les concurrents n'émettront pas de rapports fidèles et tout effort en vue d'obtenir des renseignements sera frustré.

M. MACMILLAN: A mon avis, la dernière raison est bien fondée, et un consultant ne communique la véritable opinion des dirigeants que si cette dernière est reçue dans le même esprit.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le titre est-il approuvé?

Le titre est approuvé.

M. MCGEE: Quel rapport y a-t-il entre cette ligne et la cour de triage que le Pacifique-Canadien projette de construire immédiatement à l'est d'Agincourt?

M. MACMILLAN: Sa construction est projetée à cette fourche, qui est un peu comme l'enfourchure d'un arbre.

M. MCGEE: Y aura-t-il là échange de wagons ou de sections de trains ou quelque autre arrangement du même genre?

M. CANN: C'est là une des questions qui, ainsi que l'a déclaré M. MacMillan, a fait le sujet d'entretiens. M. Miller du Pacifique-Canadien et moi-même avons abordé le sujet.

M. MCGEE: De fait, une des idées exprimées lorsque ce projet a été annoncé était que ces deux cours de triage devraient être réunies et exploitées comme s'il s'agissait d'une seule cour. Qu'en dites-vous?

M. MACMILLAN: Les deux ne pourraient être exploitées comme s'il ne s'agissait que d'une seule, car lorsque les trains de plus d'un réseau entrent dans une cour, le besoin d'une autre cour se manifeste. Rien ne s'oppose à ce que les deux cours soient contiguës. Il en est ainsi à Montréal; la nouvelle cour à butte du Pacifique-Canadien et la nôtre sont côte à côte. Toutefois il est impossible de les réunir en une seule car, ainsi que vous vous en souvenez sans doute pour avoir entendu l'explication que M. Cann a donnée du fonctionnement de la cour, il y a des voies de classement... au nombre de 81, si je ne me trompe. Ces voies sont requises pour nos propres trains. Si ceux du Pacifique-Canadien devaient être conduits sur la même butte nous aurions à ajouter le nombre de voies de classement requises pour ses trains et nous atteindrions à l'extrémité des projections latérales un point ou la courbure ne permettrait pas d'en aménager d'autres.

M. McGEE: Monsieur le président, puis-je savoir combien d'exemplaires du compte rendu de nos délibérations seront disponibles au cas où certaines personnes voudraient s'en procurer?

Le VICE-PRÉSIDENT: Il y en aura 750 en anglais et 250 en français.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, pourrions-nous faire reproduire un fac-similé du diagramme auquel nous nous sommes constamment reportés?

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous demandé si nous pourrions le faire reproduire?

M. DRYSDALE: Oui, ce serait d'utilité pour plusieurs milliers de personnes dans la circonscription de M. McGee, et mention de ce diagramme a été faite à maintes reprises.

M. FISHER: Combien de personnes votre circonscription compte-t-elle, monsieur McGee?

M. DRYSDALE: 200,000 personnes.

Une VOIX: Un quart de million.

M. DRYSDALE: Serait-il possible d'obtenir ce diagramme?

M. MACMILLAN: Oui, mais je voudrais avoir une meilleure idée du format qu'il aura. Néanmoins, nous ferons en sorte de vous le fournir.

Le préambule est approuvé.

Le titre est approuvé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Dois-je rapporter le bill, sans modification?

Des VOIX: Convenu!

Le VICE-PRÉSIDENT: Le secrétaire vient de me faire remarquer qu'une motion spéciale est nécessaire relativement au nombre d'exemplaires à faire imprimer. Le Comité est autorisé à fixer ce nombre à son gré.

M. McGEE: Monsieur le président, je désirais simplement savoir dans quelle mesure le compte rendu serait disponible aux personnes désireuses d'en obtenir et combien d'exemplaires seraient normalement imprimés.

Le VICE-PRÉSIDENT: D'habitude 750 exemplaires en anglais et 250 en français.

M. FISHER: Disons 1,000 exemplaires.

Le VICE-PRÉSIDENT: Quelqu'un voudrait-il présenter une motion portant que 750 exemplaires en anglais et 250 en français devront être imprimés?

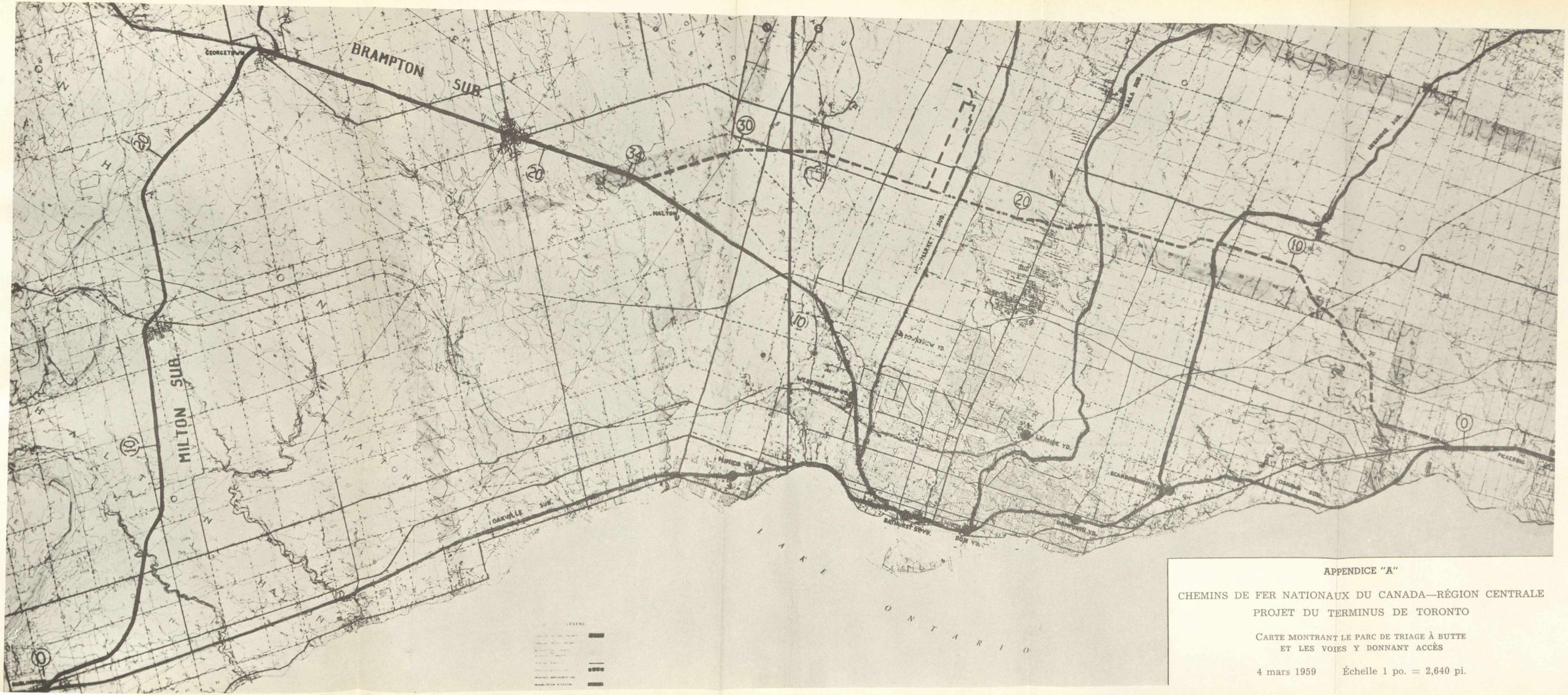
M. CHOWN: Je fais cette proposition.

M. DRYSDALE: Je l'appuie.

Le VICE-PRÉSIDENT: Quels sont ceux qui sont pour? Contre?

La motion est adoptée.

La prochaine séance aura lieu sur convocation du président.



APPENDICE "A"

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—RÉGION CENTRALE
PROJET DU TERMINUS DE TORONTO

CARTE MONTRANT LE PARC DE TRIAGE À BUTTE
ET LES VOIES Y DONNANT ACCÈS

4 mars 1959 Échelle 1 po. = 2,640 pi.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Vice-président: M. W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERVAUX

Fascicule 24

Bill S-24, Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company Limited* et la Compagnie de chemin de fer Arnaud ainsi que le onzième rapport de la Chambre à cet égard.

CANADA
SEP 27 1960
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

SÉANCE DU MARDI 28 JUIN 1960

TÉMOINS:

MM. M. D. Morton, député, parrain du Bill S-24; A. S. Pattillo, *Q.C.*, de Toronto, avocat-conseil *des promoteurs;* Walter Williams de Cleveland (Ohio), directeur de la *Pickands, Mather and Co.;* William Scully de Hamilton, président de la *Steel Company of Canada Limited;* Jacques deBilly de Québec (Québec) de la corporation Gagnon, deBilly, Cantin et Dionne; Keith Benson de la *Pickands, Mather and Co.;* W. E. P. DeRoche, Blake, Cassels et Graydon; et, *représentant des adversaires,* M. John L. O'Brien, *Q.C.*, conseil; et William H. Durrell, président de la *Carol Lake Company* et vice-président de la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador.

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Vice-président: M. W. Marvin Howe

et MM.

Allmark
Asselin
Badanai
Baldwin
Bell (*Saint-Jean-Albert*)
Bourbonnais
Bourget
Bourque
Brassard (*Chicoutimi*)
Brassard (*Lapointe*)
Browne (*Vancouver-Kingsway*)
Bruchési
Cadieu
Campbell (*Stormont*)
Campeau
Chevrier
Chown
Creaghan
Crouse
Denis
Deschatelets
Drysdale
Dumas
Fisher
Garland
Grills
Horner (*Acadia*)
Horner (*Jasper-Edson*)
Johnson
Keays
Kennedy
Lessard
MacInnis
MacLean (*Winnipeg-Nord-Centre*)
Martin (*Essex-Est*)
Martini
Michaud
McBain
McDonald (*Hamilton-Sud*)
McGee
McGregor
McPhillips
Monteith (*Verdun*)
Pascoe
Payne
Peters
Phillips
Pigeon
Pratt
Rapp
Rogers
Rynard
Smith (*Calgary-Sud*)
Smith (*Lincoln*)
Smith (*Simcoe-Nord*)
Thompson
Tucker
Valade
Wratten — (60)

Secrétaire du Comité:
Eric H. Jones.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES
VENDREDI 24 juin 1960.

Il est ordonné — Que le Bill S-24, Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company* Limited et la Compagnie de chemin de fer Arnaud, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

MERCREDI 29 juin 1960.

Il est ordonné — Que le quorum du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit réduit de 15 à 11 membres et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 65 (1) *b*) du Règlement.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORTS À LA CHAMBRE

MERCREDI 29 juin 1960.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

ONZIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le Bill S-24, Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company Limited* et la Compagnie de chemin de fer Arnaud, et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs audit bill est annexé aux présentes.

Le vice-président,
W. M. HOWE.

MERCREDI 29 juin 1960.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

DOUZIÈME RAPPORT

Le Comité recommande que son quorum soit réduit de 15 à 11 membres et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 65 (1) *b*) du Règlement.

Le vice-président,
W. M. HOWE.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 28 juin 1960.
(39)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 9 heures et demie du matin, sous la présidence de M. W. M. Howe.

Présents: MM. Asselin, Bourget, Brassard (*Chicoutimi*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Chevrier, Chown, Horner (*Acadia*), Howe, Martini, McBain, McDonald (*Hamilton-Sud*), McGee, McPhillips, Rapp, Rogers, Smith (*Simcoe-Nord*), Tucker et Wratten — (19).

Aussi présents: MM. M. D. Morton, député, parrain du Bill S-24; Ronald C. Merriam, *Q.C.*, d'Ottawa, agent parlementaire inscrit représentant les promoteurs du Bill; A. S. Pattillo, *Q.C.*, de Toronto, et W. E. P. DeRoche de Toronto, avocat-conseil de M. Merriam; William Scully de Hamilton, président de la *Steel Company of Canada Limited;* Keith Benson de la *Pickands, Mather & Co. de Cleveland* (Ohio), secrétaire de la *Wabush Iron Company Limited;* Jacques deBilly de Québec (Québec), de la corporation Gagnon, deBilly, Cantin et Dionne; Walter Williams, directeur de la *Pickands, Mather & Co.*, de Cleveland; William H. Durrell, président de la *Carol Lake Company* et vice-président de la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador; John L. O'Brien, *Q.C.*, et Robert S. O'Brien, avocat-conseil de M. G. J. Gorman, agent parlementaire inscrit représentant les adversaires du bill.

Le Comité procède à l'examen d'un bill privé, nommément le *Bill S-24,* Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company Limited* et la Compagnie de chemin de fer Arnaud.

Le secrétaire donne lecture de l'Ordre de renvoi du 24 juin 1960, par lequel ledit bill a été renvoyé au Comité.

Préambule

M. Morton présente M. Pattillo, avocat-conseil des promoteurs du bill, après quoi ce dernier présente ses témoins.

Sont entendus sur le chapitre du bill et des projets de construction et d'exploitation qui y sont exposés MM. Pattillo, Scully et deBilly. M. deBilly formule quelques observations et on l'interroge ensuite. MM. Williams, John L. O'Brien et Benson répondent aux questions qu'on leur adresse.

Sur la proposition de M. Asselin, appuyé par M. McDonald (*Hamilton-Sud*),

Il est décidé — Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 en français de ses procès-verbaux et témoignages relatifs au Bill S-34.

On interrompt l'interrogatoire des témoins des promoteurs à 10 h. 55 du matin pour suspendre la séance jusqu'à 3 heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 28 juin 1960.
(40)

A 3 h. de l'après-midi, le Comité reprend l'étude du Bill S-24, sous la présidence du vice-président M. W. M. Howe.

Présents: MM. Asselin, Bourget, Brassard (*Chicoutimi*), Campbell (*Stormont*), Campeau, Fisher, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*), Howe, Johnson, Martini, McBain, McDonald (*Hamilton-Sud*), McGee, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pigeon, Rynard, Smith (*Simcoe-Nord*), Tucker, Valade et Wratten — (22).

Aussi présentes: les mêmes personnes qu'à la séance du matin, à l'exception de M. Robert McInnes de la *Pickands, Mather & Co.* qui remplace M. Benson.

Le président présente les témoins des adversaires du bill, nommément M. William H. Durrell et son avocat-conseil, MM. John L. O'Brien, Q.C., et Robert S. O'Brien.

Lesdits adversaires déposent auprès de la Direction de la législation privée un résumé de leurs motifs d'opposition, après quoi M. John L. O'Brien est appelé et expose plus en détail ceux de son client.

Au cours de l'exposé de M. O'Brien, M. Pattillo intervient, avec l'autorisation du Comité, avec des observations qui suscitent des questions et auxquelles il répond.

M. Pattillo réfute les arguments apportés.

Le préambule, les clauses 1 à 6 et le titre sont adoptés séparément; le bill, pour sa part, est adopté sans amendement.

Il est ordonné — Qu'on fasse rapport du Bill S-24 à la Chambre sans amendement.

Sur la proposition de M. McPhillips ,appuyée par M. Asselin,

Il est décidé — Que le président fasse rapport à la Chambre pour recommander que le quorum du Comité soit réduit de 15 à 11 membres.

A 5 h. 05 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,

Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

MARDI 28 juin 1960.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous sommes en nombre, messieurs, D'aucuns proposent que nous enlevions notre veston. Qu'en pense le Comité?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Nous devrions faire comme bon nous semble.

Le VICE-PRÉSIDENT: C'est bien; alors vous êtes tout à fait libres d'enlever vos vestons. Et je prie maintenant le secrétaire du Comité de nous lire notre ordre de renvoi.

VENDREDI 24 juin 1960.

Il est ordonné — Que le Bill S-24, Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company Limited* et la Compagnie de chemin de fer Arnaud, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur le secrétaire. Je mets en délibération, maintenant, le préambule au bill en cause et prie M. Morton, qui en est le parrain, de présenter les promoteurs et leur avocat-conseil.

M. MORTON: Monsieur le président, messieurs, voici l'avocat-conseil, M. Arthur S. Pattillo, *Q.C.*, qui va vous présenter ses clients et, sans plus tarder, je cède la parole à M. Pattillo.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je pense, messieurs, que nous comptons ici quelques adversaires au présent projet de loi. Ces personnes peuvent, si elles le désirent, s'avancer et prendre place de l'autre côté.

M. ARTHUR S. PATTILLO, Q.C. (*Avocat-conseil de la Wabush Lake Railway Limited et de la Compagnie de chemin de fer Arnaud*): Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur le président, messieurs, je suis ici à titre de représentant des personnes qui souhaitent l'adoption de ce bill visant la *Wabush Lake Railway Company Limited* et la Compagnie de chemin de fer Arnaud. J'ai avec moi M. William Scully, président de la *Steel Company of Canada Limited,* qui vous exposera brièvement les raisons pour lesquelles ce bill se révèle d'importance pour cette aciérie. Sont également ici M. Jacques deBilly, membre de la corporation Gagnon, deBilly, Cantin et Dionne de Québec, qui, dans la province de Québec, a effectué les travaux pour cette compagnie, ainsi que M. Keith Benson, de la *Pickands, Mather & Co.* de Cleveland (Ohio), société dont le siège social est à Cleveland et dont l'activité vise l'industrie des minerais de fer sur notre continent et à l'étranger.

J'ai, en outre, avec moi, M. Walter Williams, directeur de la *Pickands, Mather & Co.* et responsable des travaux de construction effectués jusqu'ici et de ceux qu'on compte effectuer dans le nord; M. W. E. T. DeRoche, un de mes collègues et premier promoteur du bill, et enfin M. Ronald C. Merriam, notre agent parlementaire.

Je vais maintenant vous donner quelques explications en me servant de la carte. Vous y voyez cette partie du territoire de la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador comprise entre Sept-Îles et un point nommé 224e mille, qui se trouve juste un peu au nord de la ligne de démarcation entre Québec et Terre-Neuve.

Ce chemin de fer a été construit à la suite d'une loi adoptée par le Parlement en 1949; propriété fédérale, il s'étend sur une distance de 357 milles, de Schefferville stiué dans la région nord jusqu'à Sept-Îles, au sud. A la borne du 224e mille se trouve ici un chemin de fer terminé, long de plus de 40 milles, qui appartient à la *Wabush Lake Railway* et à la *Carol Lake Railway,* et dans quelques instants, je vous donnerai des explications à ce sujet.

Bref, voici la situation: le territoire et les voies sont la propriété de la *Northern,* qui n'est pas une compagnie ferroviaire et qui n'exploitera pas ce chemin de fer.

M. CHEVRIER: Quel est le véritable nom de cette compagnie?

M. PATTILLO: *Northern Land* en est le véritable nom. Les parts de cette compagnie sont détenues, à titre égal, par la *Wabush Lake Railway Company Limited* et la *Carol Lake Railway,* qui, par l'entremise de la compagnie filiale, ont fourni, à parts égales, les sommes nécessaires à la construction de cette voie ferrée. Et maintenant, on désire une participation égale aux droits d'exploitation; en d'autres termes, ces deux compagnies de chemin de fer auraient des droits égaux à l'administration de cette voie ferrée de quarante milles. La *Carol Lake Railway* doit devenir une entreprise privée de transport tandis que la *Wabush Lake Railway Company Limited* s'occupera de transport général. Au niveau du tronçon sud, on voit une ligne jaune qui commence à la borne du 7e mille, passe derrière Sept-Îles pour aboutir à l'autre extrémité de cette localité à un point nommé Pointe-Noire, ce qui fait en tout une distance de vingt milles.

On construit ce chemin de fer parce que les quais de terminus qu'utilise présentement l'*Iron Ore Corporation* sont la propriété de cette compagnie et non pas de la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador. Ces installations ne servent qu'à ses besoins propres, ce qui nous oblige, du jour au lendemain à construire nos propres quais, et, pour entrer en possession du territoire requis, nous avons dû faire le tour de cette baie et construire ce chemin de fer de vingt milles. La compagnie en cause est la Compagnie de chemin de fer Arnaud, qui porte le nom de l'endroit. Les travaux de construction ne sont pas encore commencés, mais nous détenons le droit de passage et sommes prêts à nous mettre à la tâche; nous disposons déjà des quais. Je vais vous faire une description plus complète de ce chemin de fer. Voici Schefferville au nord; ici se trouve la borne du 224e mille, et Sept-Îles au sud. Et que comptons-nous faire maintenant? Voici le lac Wabush, qui renferme des gisements considérables de minerai de fer susceptibles de nous fournir 600 millions de tonnes de minerai concentré. C'est la quantité que nous pouvons produire à l'heure actuelle, mais lorsque seront installées toutes nos facilités d'exploitation, ce chiffre passera à 10 millions par année.

Cette ville que nous proposons de fonder ici aura un vaste centre de production de concentrés. Une usine pilote, construite par nous, est en exploitation à l'heure actuelle et nous pourrons procurer de l'emploi à 2,000 personnes. Dans un tel cas, nous pourrons compter avec les autres possibilités de travail qu'offrira la localité elle-même, comme le commerce, les services publics, et la région aura ainsi une ville de huit à dix milles habitants.

D'abord, nous voulons construire 600 maisons familiales et ériger des centres d'habitation qui logeront 600 personnes; c'est là le premier projet que nous exécuterons. Vous voyez, sur cette carte à grande échelle qui nous donne l'emplacement de la Compagnie de chemin de fer Arnaud, la voie ferroviaire en voie de réalisation. Vous avez ici les quais de l'*Iron Ore Corporation;* puis la localité de Sept-Îles que notre chemin de fer contourne jusqu'à ce point-ci où nous élèverons

nos propres quais et diverses installations, ce qui fournira du travail à quelque trois cents autres personnes.

M. CHEVRIER: Combien coûteront les installations ferroviaires et portuaires de Pointe-Noire?

M. WALTER WILLIAMS (*Responsable du projet de construction et directeur de la Pickands, Mather & Co. de Cleveland (Ohio, É.-U.)*: Les quais de terminus et les installations portuaires coûteront quelque 20 millions de dollars.

M. CHEVRIER: Je vous remercie.

M. PATTILLO: J'espère, messieurs, que vous ne voyez pas d'inconvénient à ce que je demande aux personnes expertes en la matière de répondre aux questions dont le sujet m'échapperait un peu. Vous vous demandez, sans doute, pourquoi nous sommes venus ici. Au tout début des années '30, le gouvernement de Terre-Neuve constituait de par un acte du Parlement une société connue sous le nom de *Newfoundland-Labrador Corporation*. Communément appelée la Nalco, cette société recevait seule le droit de prospecter dans certaines régions du Labrador. La Nalco en arrivait ensuite à une entente avec une société, dont la plupart d'entre vous, avez sans doute entendu parler, c'est-à-dire la *Canadian Javelin*, qui a acquis des baux visant une grande partie des étendues du nord. Nous, pour notre part, sommes entrés en scène en obtenant de la *Canadian Javelin* un bail à l'égard d'une partie d'un territoire réservé, par elle, à la location. Notre premier bail se passait avec la *Steel Company of Canada* et la *Pickands, Mather & Co.*

Plus tard, lorsque nous nous sommes rendus sur les lieux, nous y avons fait de la prospection et découvert des gisements considérables, après quoi nous fondions la *Wabush Iron Company*, dont le siège social est dans l'Ohio. Dans la suite, la *Canadian Javelin* nous a accordé d'autres baux à l'égard d'autres parties de la région et le bail que détenaient au début la *Steel Company of Canada* et la *Pickands, Mather & Co.* passaient à la *Wabush Iron*.

La *Wabush Iron* est une société de l'Ohio dont les actionnaires constituent la *Steel Company of Canada*, qui y détient une part de 25 p. 100; les autres actionnaires sont la *Youngstown Tube, l'Inland Steel*, la *Pickands, Mather & Co.* et la *Pittsburg Iron*. Ces sociétés ont investi, d'un commun accord, des sommes dans la *Wabush Iron* pour la réalisation de ce projet qui, d'après nos calculs, nous coûtera plus de 200 millions de dollars; et à l'heure actuelle, nous avons déjà dépensé 20 millions pour les travaux effectués.

La *Wabush Lake Railway Company Limited* a été constituée en société peu après la compagnie Nalco, également d'un acte du Parlement de Terre-Neuve, et devait construire un chemin de fer qui allait relier le lac Wabush au littoral nord du Labrador.

M. O'Brien saurait vous dire qu'il y avait un an en février dernier ses clients, propriétaires de vastes gisements à Schefferville, cherchaient à exploiter ceux du lac Carol, que vous voyez ici, un peu à l'ouest, c'est-à-dire quelque peu au nord de notre emplacement. Ces personnes se sont présentées au Sénat pour demander l'adoption d'une loi qui leur permettrait de construire un chemin de fer du lac Carol à la côte nord du Labrador; mais, sur l'incitation du gouvernement de Terre-Neuve, elles retiraient leur pétition et c'est alors que le *Carol Lake Agreement*, ainsi qu'on le désigne, était passé et ratifié par une loi du gouvernement terre-neuvois, de la législature de Terre-Neuve. La *Northern Land Company* était créée. M. O'Brien me signale que l'accord porte le nom de *Carol-Wabush Agreement*.

Le VICE-PRÉSIDENT: Quelles dispositions prévoit cet accord?

M. PATTILLO: Le *Carol-Wabush Agreement* prévoit la création de la *Northern Land Company*, à laquelle il accorde le droit de passage, la propriété des voies et la responsabilité des travaux de construction, à condition qu'elle ne devienne pas une compagnie ferroviaire et qu'elle confère des droits égaux d'exploitation à la *Carol Lake Company* ainsi qu'à la *Wabush Lake Railway*, et que la société Carol soit privée tandis que la Wabush devienne un entrepreneur général de messageries.

M. CHEVRIER: A-t-on construit le chemin de fer?

M. PATTILLO: Le chemin de fer est construit.

M. CHEVRIER: Et qui l'a fait construire?

M. PATTILLO: La *Northern Land Company* conformément aux premiers projets élaborés.

M. CHEVRIER: L'a-t-on construit à partir des gisements du lac Carol jusqu'à la borne du 224e mille?

M. PATTILLO: Il me faut demander à M. O'Brien de répondre à cette question. Les points de jonction se font entre le 224e mille et ce point-ci, et alors la *Carol Lake Company*, comme d'ailleurs chacune des autres sociétés, doit ériger les installations mêmes qui assureront le raccord.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Au dire de M. O'Brien, elle l'aurait déjà fait.

M. PATTILLO: C'est juste, et, pour ce qui est de nous, il nous faut aménager nos propres installations pour établir les points de communications nécessaires.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Ces raccords sont-ils faits?

M. PATTILLO: Non.

M. WILLIAMS: Nous avons construit un court embranchement, d'un mille et quart environ, qui n'est que provisoire et qui sert au transport des concentrés et des matériaux nécessaires aux travaux préliminaires. Le chemin de fer ne rejoint pas encore l'emplacement de notre usine et il en sera ainsi jusqu'à ce qu'on décide de poursuivre les travaux.

M. PATTILLO: Je vous ai expliqué comment a été constituée la *Wabush Lake Railway* et vous ai donné des détails connexes. Je vous parle maintenant de l'*Iron Ore Corporation*. Comme nous ne disposions pas de quais de terminus et que ceux de l'*Iron Ore Corporation* étaient réservés à l'usage exclusif de cette compagnie, nous avons dû construire nos propres installations ferroviaires et chercher le territoire où nous pourrions les établir. Nous avons obtenu les terres requises, après quoi il nous a fallu construire cet autre chemin de fer qui allait assurer le raccord. C'est alors qu'une loi de la législature de la province de Québec autorisait la constitution d'une compagnie ferroviaire.

En conséquence, à l'heure où ce projet sera terminé, abstraction faite du bill dont la Chambre est saisie, nous serions en mesure d'avoir ici un chemin de fer reconnu par Terre-Neuve, un chemin de fer fédéral à cet endroit et un chemin de fer de la province de Québec ici.

Il importe avant tout de connaître le coût approximatif de cette entreprise si l'on veut recueillir les sommes nécessaires et poursuivre les travaux. Les taux de transport, nous le savons, subissent des fluctuations comme partout ailleurs.

Il nous faut connaître, dans la mesure du possible, les prévisions de dépenses relatives à l'acheminement du minerai entre ces deux points en vue de l'expédition, et, tant que durera la situation actuelle, nous pouvons nous adresser à la Commission des transports du Canada pour obtenir le tableau des tarifs ou encore à la Compagnie

de chemin de fer du Littoral nord du Québec et du Labrador pour savoir quel traffic s'y effectuerait. On exige, à l'heure actuelle, $2.50 par tonne transportée du 224e au 7e mille. Nous estimons, sur l'avis des experts, que c'est là un prix excessif, mais nous ne pouvons porter cette question devant la Commission des transports avant de devenir expéditeurs, ce qui ne se produira qu'après le parachèvement du projet. Nous dépenserions ainsi nos fonds sans véritablement connaître le coût d'une telle entreprise. Nous avons décidé alors de chercher à ramener ces deux compagnies de chemin de fer sous le contrôle du gouvernement afin de pouvoir nous adresser à un seul organisme, soit à la Commission des transports, qui exercerait ainsi un droit de juridiction sur les trois sociétés ferroviaires, ce qui nous permettrait de poursuivre notre activité avant que nous devenions expéditeurs.

M. O'Brien n'est pas d'accord sur ce point; mais c'est là notre avis et nous désirons tirer cette question au clair. Voilà pourquoi nous nous trouvons ici. Nous voulons savoir le plus tôt possible à quoi nous en tenir, disons-nous, et comptons passer par le même territoire que la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord du Québec et du Labrador.

M. CHEVRIER: Permettez-moi de poser ici une autre question.

M. PATTILLO: Allez-y.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vous prierais de vous adresser au président, monsieur Chevrier.

M. CHEVRIER: Je m'excuse, monsieur le président, mais je voudrais poser une question au témoin.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vous en prie.

M. CHEVRIER: Vous êtes à construire un chemin de fer de quarante milles dans la partie nord et un autre de vingt milles dans la partie sud. Vous effectuez le transport sur une voie ferroviaire qui ne vous appartient pas, mais qui est la propriété de la Compagnie du Littoral nord de Québec, enfin je ne me souviens plus du nom.

M. PATTILLO: La Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador.

M. CHEVRIER: 200 milles.

M. PATTILLO: C'est 217 milles que nous parcourons sur ce chemin de fer.

M. CHEVRIER: Une distance de 217 milles. Et vous cherchez à ramener les deux embranchements qui vous appartiennent sous le contrôle de la Commission des transports, alors que les neuf dixièmes de cette ligne ferroviaire sont la propriété d'une autre compagnie, d'une société rivale?

M. PATTILLO: C'est tout à fait juste, monsieur Chevrier, et la raison en est très simple. Aussi longtemps que nous demeurerons ainsi, le gouvernement de Terre-Neuve ne peut légiférer; la Commission des transports, pour sa part, ne détient aucun droit de juridiction sur les chemins de fer provinciaux. Nous n'aurions ainsi aucun organisme central auquel recourir. Nous ne revendiquons que les droits qui seraient stipulés par une loi mise en œuvre par un organisme indépendant; mais nous ne sommes pas sans savoir que la société, qui a assuré la construction de ce chemin de fer affecté au transport général, à la suite d'une autorisation de la part du gouvernement, devra l'utiliser à toute fin établie par la Commission des transports. Le chemin de fer en cause suffirait tout autant à l'acheminement de notre minerai qu'il ne suffit à celui de l'*Iron Ore Corporation*.

Du lac Wabush jusqu'au quai de terminus nous aimerions pouvoir effectuer l'acheminement à l'aide de nos propres convois, de nos propres wagons, de nos propres locomotives et de nos propres employés. C'est ce que nous souhaitons le plus, sans savoir si jamais notre désir se réalisera; mais nous voulons que les dirigeants y voient.

M. McPHILLIPS: J'aurais quelques questions à poser, monsieur le président. Si je comprends bien, la *Wabush Iron,* qui est une société de l'Ohio, détiendrait les baux visant le lac Wabush?

M. PATTILLO: C'est juste.

M. McPHILLIPS: Et je suppose que cette compagnie a une filiale dans la province?

M. PATTILLO: En effet; c'est obligatoire.

M. McPHILLIPS: Vous avez bien exposé la question jusqu'à présent, c'est-à-dire vous l'avez bien située; mais, en somme, ce bill privé ne vise-t-il pas à faire servir vos installations au bien commun du pays en les subordonnant au contrôle de la Commission des transports?

M. PATTILLO: C'est juste, pour nous donner de la puissance.

M. McPHILLIPS: Il me semble à moi, simple député, que c'est là une idée très louable.

M. PATTILLO: Je vous remercie, mais j'aimerais ajouter une autre observation. Lorsque nous avons paru devant le Sénat, — et vous avez le bill entre les mains, — l'article 6 n'existait pas et M. O'Brien a affirmé devant le comité du Sénat que la Société qu'il représente avait accepté cet accord relatif aux compagnies Carol et Wabush croyant qu'il en résulterait deux sociétés provinciales de chemin de fer quand, en réalité, nous devions partager le même territoire. Et maintenant il découvre que nous avons saisi la Chambre de la question. Il était d'avis que nous avions fait là quelque chose qui n'était pas tout à fait correct et allégua qu'on porterait atteinte aux dispositions contractuelles en tombant sous le régime de la Loi sur les chemins de fer du Canada.

Nous avons étudié l'affaire avec une minutie extrême en consultant tous les documents signés conjointement par l'*Iron Ore Corporation* et notre société, pour ne trouver aucune obligation contractuelle qui soit lésée par notre bill. Mais nous sommes bien prêts à assurer cette mesure de protection et voilà pourquoi l'article 6 a été ajouté aux dispositions de ce bill. Nous ne désirons aucunement modifier les relations qui existent entre nos deux sociétés, mais uniquement obtenir, nous aussi, ce droit d'appel auprès de la Commission des transports que nos collègues détiennent à l'heure actuelle.

M. O'Brien a finalement reconnu devant le comité du Sénat qu'aucun amendement au bill n'allait, en réalité, régler cette question dans son cas et que la seule chose qui lui ferait plaisir serait de voir notre appel rejeté.

Bref, — et ici j'énonce ma propre version de l'affaire — cette compagnie, et je l'en loue pour cela, a dépensé il y a bon nombre d'années plus de 500 millions de dollars à la réalisation de ce projet dans le nord. Elle a été la première à se lancer dans cette entreprise, mais je ne pense pas qu'elle puisse, pour cette raison, se considérer l'unique propriétaire du territoire. A notre tour, nous voulons pénétrer dans cette région et l'exploiter par les soins d'une de nos sociétés, la *Steel Company of Canada,* qui représente une force vitale du Canada et qui a besoin de cette source d'approvisionnement pour assurer son avenir. Je prie maintenant M. Scully de traiter de cette question.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, puis-je auparavant poser une ou deux questions à cet égard à M. Pattillo?

Le VICE-PRÉSIDENT: Mais oui.

M. CHEVRIER: *L'Iron Ore,* dites-vous, aurait dépensé quelques 500 millions de dollars à la construction de ce chemin de fer affecté au transport général.

M. PATTILLO: A la construction de cette ligne ferroviaire et à la réalisation de projets dans le nord.

M. CHEVRIER: Avez-vous déjà cherché à établir de concert . . .

M. PATTILLO: Oui.

M. CHEVRIER: . . . un tarif de transport?

M. PATTILLO: Oui. J'aurais dû vous en dire un mot, monsieur Chevrier. Cette compagnie a, comme on l'exige, présenté sa liste de tarifs à la Commission des transports. *L'Iron Ore Corporation* est le seul détenteur de la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador; elle doit effectuer à la province de Terre-Neuve des versements calculés d'après son chiffre d'affaires et s'oblige, par sa filiale, à verser $3 par tonne de minerai expédiée de Schefferville. Si l'on fait, toutes proportions gardées, le même calcul pour ce qui est du 224e mille à Sept-Îles, le taux se chiffre à moins de $1.90 la tonne, ou plus exactement à $1.84. Il s'agit ici d'un parcours proportionnel.

Les chiffres que nous ont fournis nos experts indiquent qu'un tarif raisonnable serait inférieur à cette somme, et l'offre la plus avantageuse que cette société nous ait faite s'élevait à $2.50. Transporter dix millions de tonnes par année à ce taux représente un montant par trop énorme.

M. CHOWN: C'est dire, monsieur le président, qu'il s'agit là, en somme, d'un différend sur les tarifs ferroviaires qui n'a pas été réglé et qui a forcé les promoteurs actuels du bill à demander que la Commission des transports prenne en main toute l'affaire et, autant qu'ils le sachent, à courir le risque de verser un taux de $2.65. Et c'est la raison pour laquelle ils paraissent devant le Comité aujourd'hui.

M. PATTILLO: Ce ne peut être plus juste, monsieur Chown. Nous nous serions bien contentés de ce que nous avions si nous avions pu en arriver à une entente qui nous paraissait sensée.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: J'aimerais, monsieur le président, poser deux questions afin d'élucider cette affaire. Le chemin de fer du lac Wabush et celui de la Compagnie Arnaud sont-ils tous deux propriété exclusive de la *Wabush Iron Company?*

M. PATTILLO: Oui.

M. CHEVRIER: Pourrais-je, monsieur le président, poser une ou deux autres questions car on m'a interrompu?

Le VICE-PRÉSIDENT: C'est bien.

M. CHEVRIER: Tous vos accords avec la *Carol Lake Railway Company* sont-ils passés?

M. PATTILLO: Non. Nous avons reçu ce que j'appelle, à défaut d'une meilleure expression, une lettre de projets. On a adopté quelques-unes des dispositions prévues

par ce document; d'autres n'ont pas encore été acceptées, mais devront être l'objet de pourparlers. Toutefois, je ne vois pas de quelle façon les revendications que nous formulons ici mettent ces points en cause.

M. CHEVRIER: Si ce n'est par suite de l'article 6, qui entre en vigueur une fois que tous les accords seront conclus.

M.PATTILLO: En effet, pour autant que toutes les dispositions soient adoptées, l'article 6 s'applique de toute évidence. Mais en ce qui regarde d'autres accords, c'est-à-dire l'adoption du présent bill, on ne saurait en arriver à une entente si les deux parties n'en acceptent pas les clauses; et la lettre de projets, comme vous le savez, n'est ni plus ni moins le document qui énonce les points que vous envisagez en vue de conclure un accord. Un contrat n'est exécutoire que lorsque toutes les dispositions essentielles y sont énoncées.

M. CHEVRIER: La Commission des transports ne reconnaîtrait pas la lettre de projets mais admettrait les accords visés par l'article 6?

M. PATTILLO: Il va de soi que les accords visés par l'article 6 seraient reconnus par la Commission tandis que la lettre de projets ne le serait pas; mais je n'oserais l'affirmer. On pourrait y attacher quelque importance. Il reste toutefois que la lettre de projets telle quelle ne serait reconnue par aucun tribunal ou organisme semblable.

Il me semble qu'il est possible de tout régler par un accord lorsque deux parties ont un intérêt commun. Si elles veulent s'entendre, c'est simple alors; mais, dans le cas contraire, nous cherchons l'intervention de quelque organisme indépendant qui nous unirait de force, à défaut d'un accord de raison.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Monsieur le président, la lettre de projets traite-t-elle de taux de transport?

M. PATTILLO: Non.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Elle ne traite pas de taux de transport, dites-vous?

M. PATTILLO: Non.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Quels en sont les points qui ressortiraient alors à la Commission des transports?

M. PATTILLO: Voici; je cite l'article 7.

M. CHEVRIER: L'article 6. non plus, ne traite de tarifs de transport.

M. PATTILLO: C'est juste. L'article 7 stipule que la Compagnie territoriale, c'est-à-dire la *Northern Land Company*, accordera à la compagnie de chemin de fer Wabush des droits permanents de libre parcours vis-à-vis du tronçon et des installations communes . . .

Le VICE-PRÉSIDENT: Excusez-moi, mais d'où tirez-vous cette lecture?

M. PATTILLO: Je vous demande pardon, mais je cite ce que j'appelle la lettre de projets du 29 mai 1959 que l'*Iron Ore Company* a fait tenir à la *Pickands, Mather &* Company. L'article 7 à la page 3 prévoit que

> La Compagnie territoriale accordera aux compagnies de chemin de fer Wabush et Carol des droits permanents de libre parcours vis-à-vis du tronçon et des installations communes. Les dispositions relatives aux droits de libre parcours prévoient, entre autres, que:

(*a*) La compagnie ferroviaire Wabush et la *Carol Lake Company* auront droit, chacune, à 50 p. 100 de l'exploitation du tronçon commun et à toute possibilité supplémentaire d'exploitation non utilisée par l'autre.

(*b*) La *Carol Lake Company* pourra et devra assurer le transport des minerais et des produits du minerai à partir des mines qui appartiennent au groupe de l'*Iron Ore Corporation* et sont exploitées par cette société ou leur (s) sous-locataire (s) ou encore louées par ce groupe; assurer le transport des matériaux ou possessions de toute société membre du groupe de l'*Iron Ore Corporation;* et effectuer, au besoin, le transport des marchandises des sociétés membres du groupe et des sous-locataires, le transport des employés ainsi que des possessions de ces employés, jusqu'aux mines et à partir des mines. La *Carol Company* et la *Wabush Railway Company* pourront, toutes deux, fournir au besoin d'autres services à ces mines comme à toute entreprise connexe, projets urbains y compris. La *Wabush Railway Company* pourra effectuer tout autre genre de transport sur le tronçon commun et en assurera la responsabilité.

C'est pourquoi j'ai interprété ce terme «tout» comme si la *Carol Company* était une société privée de transport pour la compagnie Wabush. On prévoit ensuite les mesures qui permettront de faire face aux dépenses et on prend les dispositions nécessaires à l'égard de la dépréciation et de la façon dont on répartit les frais qui en résulteront.

Ensuite, il s'y trouve une clause qui stipule que:

> Advenant le cas où l'une des deux parties n'exploiterait pas le chemin de fer sur le tronçon commun au cours de l'année civile et ne verserait pas la somme minimum de 20 p. 100, l'autre partie n'exigera pas le versement de cette somme mais pourra signifier à la société qui aura manqué à ses engagements la violation de l'accord relatif aux droits de libre parcours et pourra, si la société en cause exerce le droit au refus que lui accorde l'article 10, acheter le capital investi dans cette compagnie territoriale pour un montant égal à la moitié du placement effectué par la compagnie territoriale . . .

enfin, comme les dispositions le prévoient.

La clause 10, de son côté, stipule que:

> Les accords sur les droits de libre parcours ne seront pas confiés au total ou en partie à une troisième partie, mais la *Carol Lake Company* peut confier au total ou en partie ses droits de libre parcours à la société minière du Labrador ou encore à la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador.

Comme je le signalais, monsieur le président, M. O'Brien s'est déclaré préoccupé par l'aspect contractuel; mais je pense, à la vérité, après avoir entendu son exposé, qu'il s'oppose nettement à l'adoption du bill. Le projet de loi en cause nous a donné satisfaction; il a donné satisfaction aux membres de l'autre chambre, tous d'éminents avocats, le sénateur Farris, Brunt, Baird, Hayden et d'autres qui faisaient partie du Comité. Ils l'ont étudié à cet égard; ce sont eux qui ont introduit cet article 6 ainsi qu'une légère modification ailleurs dans le texte . . .

Le VICE-PRÉSIDENT: De quelle clause s'agit-il?

M. PATTILLO: De la clause 6 qui se lisait d'abord comme suit:

> Rien dans le présent article . . .

et qui est devenue:

Rien dans la présente loi . . .

Voilà les modifications qui ont été apportées.

Je prie M. Scully de prendre la parole si M. Chevrier n'a pas d'autre question à poser.

M. CHEVRIER: J'aurais une toute dernière question à poser, monsieur le président. Les membres de l'autre chambre, c'est-à-dire du Sénat, considéraient-ils que la clause 6 visait les accords déjà passés et les conventions éventuelles des deux sociétés?

M. PATTILLO: Ils ont certainement tenu compte des ententes ratifiées dans le passé. Comment la Chambre pourrait-elle légiférer sur les modifications à apporter si toutes les dispositions de l'accord n'étaient pas arrêtées.

Le VICE-PRÉSIDENT: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur Chevrier?

M. CHEVRIER: Oui, je vous remercie.

Le VICE-PRÉSIDENT: La parole est à M. Scully.

M. WILLIAM SCULLY *(Président de la Steel Company of Canada Limited)*: Monsieur le président, messieurs, je serai très bref. Je voudrais d'abord signaler que la *Steel Company of Canada,* la plus grande société du genre au pays, célèbre cette année, son cinquantenaire. Quelques-unes des compagnies qui la composent poursuivent depuis plus de cent ans, leur activité au pays. Notre principale aciérie se trouve à Hamilton et nous en comptons quatre dans le Québec. Nous exploitons conjointement un centre minier assez considérable tout près d'ici, sur l'autre rive; il s'agit d'une mine de fer. Nous vendons nos produits de Terre-Neuve à Victoria et, cette année, notre production d'acier s'élèvera à quelque 3,100,000 tonnes.

Jusque vers 1957 nous importions tout le minerai de fer dont nous avions besoin. Nous en tirons de nos mines des États-Unis, dont nous sommes copropriétaires. C'est là une très vieille pratique dans l'industrie de l'acier. Par suite des énormes capitaux engagés, peu de sociétés dans ce groupe sont en mesure de poursuivre seules des travaux d'exploitation sur une grande échelle, de sorte qu'ils s'associent dans l'exploitation. En 1957, nous commencions les travaux à la mine de la région outaouaise, et ce fut là notre première entreprise du genre au Canada.

Nous comptons que l'épuisement de nos possessions minières aux États-Unis nous amènera peu à peu à fonder toutes nos opérations industrielles sur les sources canadiennes de minerai de fer. C'est la raison pour laquelle nous nous trouvons à Wabush. Notre société et la *Pickands, Mather & Co.* étaient les premières du groupe à s'installer dans cette région. Nous avons constaté tout aussitôt qu'une entreprise rentable devait, dans cette partie reculée du Canada, s'établir sur une très grande échelle et que le rendement en minerai allait ainsi dépasser de beaucoup la capacité d'exploitation de notre compagnie et peut-être, en fait, celle de l'industrie canadienne de l'acier. Nous avons cherché et nous nous sommes trouvé des associés. M. Pattillo vous les a énumérés. Nous comptons retirer de cette entreprise des bénéfices d'au moins 25 p. 100 qui, lorsque le projet sera terminé, équivaudront à peu près à la quantité de minerai qui nous reviendra.

Peut-être devrais-je vous signaler que, dans l'industrie de l'acier organisée sur une grande échelle, il semble essentiel et tout à fait courant que les compagnies d'acier réglementent leur source d'approvisionnement en matières brutes. Il serait difficile, pour ne pas dire impossible, de s'assurer sur le marché libre la quantité de minerai

dont nos usines ont besoin chaque année. Je ne crois pas avoir d'autres observations à formuler.

M. CHEVRIER: Dans quelle proportion, monsieur Scully, vos approvisionnements du lac Wabush doivent-ils remplacer le minerai importé?

M. SCULLY: J'oserais dire qu'ils vont un jour suppléer tout le minerai importé à l'heure actuelle.

M. CHEVRIER: Le reste du minerai sera-t-il exporté sur les ports américains, aux aciéries Inland et Youngstown par exemple?

M. SCULLY: Oui.

M. CHEVRIER: Où se trouvent ces compagnies?

M. SCULLY: La société *Inland* se trouve à Chicago; la compagnie *Pittsburg* à Pittsburg; la *Youngstown*, pour sa part, est établie et à Youngstown et à Chicago.

M. CHEVRIER: Pouvons-nous supposer que plus de 50 p. 100 de ce minerai seront dirigés sur les aciéries américaines?

M. SCULLY: A mon avis, ce chiffre d'exportation n'a rien d'exagéré à l'heure actuelle en attendant que d'autres compagnies canadiennes se joignent à nous avant la fin des travaux.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser à M. Scully? Est-il d'autres témoins qu'on désire entendre?

M. PATTILLO: J'allais prier M. deBilly, qui a exécuté les travaux dans le Québec, de nous dire quelques mots en français.

M. Jacques DEBILLY *(de la société Gagnon, deBilly, Cantin et Dionne, de la ville de Québec)*: (Ce que dit le témoin en français n'est ni sténographié ni interprété.)

M. PIGEON: Monsieur le président, y a-t-il ici un interprète ou un sténographe de langue française.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous n'avons pas de sténographe de langue française.

M. PIGEON: Serait-il possible d'avoir un interprète.

Le VICE-PRÉSIDENT: Ce serait sans doute difficile d'en obtenir un séance tenante.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Que le témoin poursuive en français.

Le VICE-PRÉSIDENT: Monsieur deBilly, auriez-vous un texte écrit de vos observations à l'intention du sténographe?

M. DEBILLY: Non.

M. PIGEON: Que le témoin s'exprime en français.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Mais, oui.

Des VOIX: Certainement.

(A ce stade des délibérations s'élève un débat en français auquel prennent part MM. deBilly, Chevrier, Pigeon, Brassard *(Lapointe)* et Bourget et qui n'est ni sténographié ni interprété.)

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vous en prie, messieurs. Je ne trouve pas juste pour les autres membres du Comité de continuer un débat auquel ils ne peuvent participer.

S'il doit se poursuivre, nous ferons venir cet après-midi un sténographe de langue française et un interprète. Ainsi, tout le monde saura ce qui se passe.

Je me permets de vous signaler en tant que président, que nous ne nous en tenons pas strictement à l'objet du bill et que nous nous éparpillons. Je propose donc, messieurs, que nous reprenions ces délibérations cet après-midi. Avez-vous quelque autre question à poser?

M. CHEVRIER: J'en aurais à poser en anglais à M. deBilly.

M. TUCKER: Aurons-nous le texte de ce qui vient d'être dit?

Le VICE-PRÉSIDENT: Cela n'a pas été sténographié. Je le regrette. Nous n'avons pas de sténographe de langue française ici ce matin.

M. CHEVRIER: Nous devrons donc encore une fois nous en rapporter à M. Asselin.

Le VICE-PRÉSIDENT: Si je ne m'abuse, vous êtes d'avis que rien d'injuste ne s'est produit. Si vous désirez maintenant poser d'autres questions en anglais, vous avez la parole.

M. CHEVRIER: On n'a rien dit des redevances. Y a-t-il des compagnies qui versent des sommes dans ce sens?

M. PATTILLO: Oui, mais peut-être devrais-je apporter quelques explications ici. La *Wabush Iron Company* s'est engagée à verser des redevances à la *Canadian Javelin*, redevances calculées en fonction du prix de vente, à Sept-Îles, du minerai concentré ou au prix de 75 cents la tonne, enfin au prix le plus élevé. Et il va sans dire que le gouvernement de Terre-Neuve, pour sa part, reçoit une somme qui s'établit à 22 cents par tonne de concentré.

Le VICE-PRÉSIDENT: Cette réponse vous satisfait-elle?

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Les versements que vous effectuez proviennent-ils de la *Canadian Javelin?*

M. PATTILLO: Non, nous-mêmes versons les sommes et la *Canadian Javelin* doit, elle aussi, assurer des redevances au gouvernement de Terre-Neuve, qui, si je ne m'abuse, sont de 32 cents la tonne.

M. KEITH BENSON *(Membre du Contentieux de la Pickands, Mather & Co. de Cleveland, Ohio)*: La *Canadian Javelin* touche des sommes de la *Wabush Iron* qui, à son tour, verse des redevances à la Nalco. A l'administration provinciale de Terre-Neuve, cette dernière société verse directement 22 cents par tonne; une clause ascensionnelle est attachée à cette mesure.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Sauriez-vous me dire quelle proportion de ces 75 cents versés à la *Canadian Javelin* passe à la province de Terre-Neuve par le truchement de la Javelin, de la Nalco et d'autres compagnies?

M. BENSON: Soixante-quinze cents est le minimum en ce qui concerne les redevances versées à la société Javelin, et, sur cette somme, 3 p. 100 du prix en vigueur à Sept-Îles, qui est une condition établie, sont liés au prix du minerai du lac, mais cette somme ne dépasse pas 32 cents la tonne. Ainsi, d'après les taux actuels, la *Canadian Javelin* touche 75 cents plus 32 cents qu'elle verse à la Nalco qui, à son tour, doit, aux termes d'un accord, verser certaines redevances au gouvernement de Terre-Neuve; et le versement effectué, en ce qui concerne l'Iron Ore, est de 22 sous la tonne. Mais les redevances doivent être versées par l'exploitant, de sorte que, dans le cas de l'*Iron Ore*, la province de Terre-Neuve reçoit 22 cents par tonne.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Mais aucune partie de ces 75 cents?

M. BENSON: Aucune partie; nous versons 75 cents plus 22.

M. PIGEON: En d'autres termes, la compagnie reçoit le gros lot tandis que Terre-Neuve hérite du reste.

M. PATTILLO: J'hésiterais à dire une telle chose; peut-être, au fond, ne touchons-nous ni gros lot ni quoi que ce soit.

M. CHEVRIER: Laissons là cette remarque sans importance.

M. MCGEE: Si ma question se révèle superflue, je m'en excuse; mais j'aimerais savoir si vous envisagez, à l'heure actuelle, étendre, sur place ou aux quais, les opérations de raffinage du minerai et des concentrés.

M. PATTILLO: Non, pas pour l'instant. On acheminerait et expédierait les concentrés tels quels.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: La *Wabush Company* verse présentement quelque 97½ cents par tonne dont une somme de 22½ cents va au gouvernement tandis que l'entrepreneur ou l'intermédiaire touche 75 cents; est-ce juste?

M. PATTILLO: Ils ont été les premiers à obtenir les baux et, lorsque nous sommes arrivés dans la région, nous avons dû verser une somme que nous estimons raisonnable et honnête.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: La *Canadian Javelin* a-t-elle effectué des travaux d'expansion dans ce territoire?

M. PATTILLO: Si elle n'en a pas effectué dans la région même, elle a cependant amélioré le marché des valeurs.

M. MCDONALD *(Hamilton-Sud)*: L'adoption du présent bill vous permettrait d'acheminer le minerai sur une distance de 357 milles. Faut-il supposer qu'on utiliserait et transformerait au Canada même un minerai canadien amélioré?

M. SCULLY: Tout à fait juste.

Le VICE-PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser?

M. BOURGET: La province de Terre-Neuve devrait donc toucher, en redevances, 22 cents plus une certaine somme qui proviendrait de la *Canadian Javelin* ou d'une autre compagnie?

M. MCDONALD *(Hamilton-Sud)*: Quel rapport les redevances ont-elles avec le transport ferroviaire du minerai et des concentrés?

M. CHEVRIER: Nous sommes en droit, je pense, de connaître les propriétaires ainsi que l'historique financier de ces compagnies.

M. PATTILLO: Nous voulons bien vous mettre au courant car nous n'avons rien à cacher. Si nous sommes ici, c'est que nous avons des faits à communiquer et il nous tarde de le faire.

M. BOURGET: La province de Terre-Neuve toucherait-elle présentement plus de 22 cents par tonne?

M. PATTILLO: Tel n'est pas le cas à l'heure actuelle. Cette province ne reçoit présentement que 22 cents par tonne et ce sont la *Canadian Javelin* et la Nalco qui seront les grands bénéficiaires de la somme de 75 sous que nous versons par tonne.

M. PIGEON: Peut-être devrions-nous finir d'interroger M. deBilly si l'on a d'autres questions à lui poser.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous, messieurs, d'autres questions à poser à M. deBilly?

M. PIGEON: Sauriez-vous nous dire pour quelle raison votre société n'a pu traiter directement avec le gouvernement de Terre-Neuve?

M. PATTILLO: Aux termes de l'accord passé entre la province et la Nalco, la Nalco est l'exploitant, et l'exploitant doit lui-même verser les redevances à la province. Mais comme nous allons assurer l'exploitation dans cette région, et non pas la Nalco, il nous faut alors verser les redevances.

M. MCGEE: Que prévoit la clause ascensionnelle dont il a été question et quand s'applique-t-elle à l'égard des redevances?

M. BENSON: Je dois d'abord vous situer la chose pour que tout soit clair. Il faut dire, en premier lieu, que la Nalco était autrefois la propriété de la province de Terre-Neuve qui, par la suite, a cherché à vendre ses titres dans la Nalco, et ce sont la *Wabush Iron* et la *Canadian Javelin* qui en sont devenues propriétaires moyennant une somme de plus d'un million de dollars. L'*Hallimand Ripley* et quelques autres sociétés privées détiennent 10 p. 100 des parts environ. Les transactions de la *Wabush Iron*, toutefois, entraient dans le cadre de l'accord général passé entre le gouvernement et la *Canadian Javelin*. Nous étions convenus d'effectuer certains versements à la Canadian Javelin, et la Nalco s'est engagée à verser, mesure d'affaires pure et simple, environ 22 cents par tonne, somme que fournirait l'exploitant en cause. Or, pour empêcher l'inflation à l'égard de cette somme de 22 cents par tonne, on a prévu une clause ascentionnelle qui incorporait et liait cette somme au prix de vente du minerai de fer. En d'autres termes, l'augmentation éventuelle du prix de vente du minerai de fer s'accompagnerait d'une hausse des 22 cents, somme qui, cependant, ne saurait subir de baisse.

M. MCGEE: Un maximum existe-t-il à cet égard?

M. BENSON: Non.

M. MCGEE: Quelle date porte cette clause ascensionnelle?

M. BENSON: Je vais consulter le document en cause, que j'ai ici.

Le VICE-PRÉSIDENT: Tandis que M. Benson effectuera sa recherche, nous demandons une motion visant l'impression des procès-verbaux des délibérations de notre comité. Quelqu'un formulerait-il la proposition selon laquelle seraient imprimés 750 exemplaires en anglais et 250 en français?

M. ASSELIN: J'en fais la proposition.

M. MCDONALD *(Hamilton-Sud)*: J'appuie la motion.

Motion adoptée.

M. BENSON: Aux termes de la clause ascensionnelle, le prix de vente du minerai de fer visé par les redevances que nous versons ne concerne aucunement les taux de transport. Il s'agit d'une disposition qui vise le prix du minerai de fer du lac Supérieur, étant donné que votre minerai canadien fait concurrence à celui du lac Supérieur; lors de l'établissement de ce contrat, la valeur marchande du vieux minerai de fer à 51-50 p. 100 se chiffrait à $11.70, et nous avons convenu que 22 cents par tonne serait la somme fixée pour ce prix de $11.70 la tonne. Cette somme de 22 cents sera majorée d'un demi pour cent de toute hausse dans le prix du minerai de fer qui dépassera $11.70 la tonne.

M. MCGEE: Un demi pour cent, dites-vous?

M. BENSON: C'est juste.

M. CHEVRIER: En tant que membres du comité, nous sommes en droit de connaître l'historique financier de l'affaire. Vous dites que vous allez saisir la Commission des transports de cette matière étant donné qu'il vous a été impossible d'en arriver à une entente aux termes de l'article 341 de la Loi sur les chemins de fer en ce qui regarde le minerai d'une société rivale?

M. BENSON: C'est juste.

Le VICE-PRÉSIDENT: Il est presque 11 heures et on propose une motion d'ajournement.

M. CHEVRIER: Pourrait-on connaître le programme pour cet après-midi?

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous allons avoir les mêmes témoins, MM. Pattillo et O'Brien, adversaires du bill, ainsi que M. William H. Durrell, président de la *Carol Lake Company*. Ces personnes pourront être entendues cet après-midi.

M. CHEVRIER: Disposerons-nous des services d'un interprète cet après-midi?

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui, si c'est possible.

La séance est suspendue jusqu'à 3 heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 28 juin 1960.
3 heures et quart de l'après-midi.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous sommes en nombre, messieurs. Nous entendrons, cet après-midi, de nouveaux témoins, soit M. John L. O'Brien, M. Robert S. O'Brien et M. William H. Durrell, président de la *Carol Lake Company* et vice-président de la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador. Voici M. John O'Brien, M. Robert O'Brien est à ses côtés, et voilà M. Durrell. Avez-vous un exposé à présenter?

M. JOHN L. O'BRIEN *(Conseil de la Carol Lake Company)*: Si vous me le permettez, monsieur le président et messieurs les députés, je vous signalerai d'abord, ce dont vous vous doutiez déjà, que je suis avocat et représente ici la *Carol Lake Company* ainsi que la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador. J'ai, avec moi, M. Robert S. O'Brien, collègue de bureau, et M. William H. Durrell. Ce dernier est président de la *Carol Lake Company* ainsi que vice-président de la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador, et je vais vous présenter sa cause dans quelques instants. M. Durrell est ingénieur de profession et compatriote de la province de Québec. Il a passé sa vie dans le nord du Canada, sur les lieux de l'entreprise en question et il est aujourd'hui président de l'Institut canadien des mines et de la métallurgie. M. Durrell assurait, au cours de la dernière guerre, la direction du projet d'expansion de la région de Goose Bay, qui comprenait la construction de l'aéroport de l'endroit.

La *Carol Lake Company* est l'une des sociétés mentionnées au préambule et à l'article 3 du bill.

La Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador est, comme on vous le faisait remarquer, une société ferroviaire qui exploite le réseau principal de Sept-Îles, situé au nord du Saint-Laurent et s'étendant sur une distance de 370 milles jusqu'à Schefferville, que plusieurs d'entre nous connaissent sous le nom de la «région du lac Knob du Québec et du Labrador». La voie ferrée de la *Wabush Lake Railway Company* et celle de la Compagnie de chemin de fer Arnaud, que je désignerai simplement par l'Arnaud, sont deux embranchements, l'un de 40 milles et l'autre de 20 milles, desservant seulement le centre industriel de la *Wabush Lake Mining Company*.

Si vous me le permettez, monsieur le président et messieurs les députés, j'aimerais traiter brièvement de certains éléments qui ont conduit au bill actuel. Il est difficile de s'imaginer parfois que, dix ans à peine, toute cette contrée que vous voyez ici n'était pas cartographiée et était, dans la plupart des esprits, un pays de glaces. Des travaux d'exploration y ont d'abord été effectués par une société canadienne, la *Labrador Mining and Exploration Company Limited,* qui s'est associé plus tard la *Hollinger North Shore Exploration Company,* et qui, à son tour, s'associait la *Hollinger Gold Mines Limited.*

Au tout début des années '50, on en est venu à la conclusion que la région du lac Knob, située à 357 milles au nord du Saint-Laurent, contenait suffisamment de minerai pour en motiver l'exploitation, mais à deux conditions. Il fallait d'abord assurer des marchés au minerai et, deuxièment, trouver les fonds nécessaires à une telle entreprise. Conditions étroitement liées entre elles; en effet, les débouchés permettaient d'obtenir le financement de l'entreprise. La production qui allait s'ensuivre, et qu'on évaluait, à l'époque, à plus de 10 millions de tonnes par année, devait excéder le pouvoir de consommation du Canada. On est alors passé à la recherche d'acheteurs éventuels de ce minerai et, à cette fin, on est entré en contact avec la *M. A. Hanna Company* de Cleveland, adonnée depuis plusieurs années à l'exploitation du minerai de fer. Cette société s'est jointe, à son tour, à l'entreprise pour y intéresser, par la suite, cinq autres compagnies américaines d'acier. Ensemble, elles convenaient de se procurer 10 millions de tonnes de minerai par année dans la région de Schefferville.

Fort de cette démarche ou de cette promesse, on s'est adressé aux institutions de prêts, les compagnies d'assurance, tant au Canada qu'aux États-Unis, pour obtenir les fonds nécessaires à la réalisation du projet.

Je ne compte pas vous ennuyer avec tous les menus détails visant les travaux préliminaires, mais je dois vous dire qu'il n'y avait ni route, ni chemin de fer et qu'il leur a fallu s'enfoncer dans cette contrée inconnue et la cartographier. La construction de la ligne ferroviaire et, d'ailleurs, le projet dans son ensemble ont été presque parachevés en moins de quatre ans. Il est vrai qu'on a été quelque peu stimulé, pour ne pas dire poussé, par certaines sphères gouvernementales, car c'était au temps de la guerre de Corée alors qu'il y avait pénurie d'acier et, corrélativement, pénurie de minerai de fer, ce qui a donné une grande impulsion aux travaux de construction. On s'y est installé en octobre 1950 et, en janvier - février 1954, était terminé ce projet qu'on considère comme étant la plus grande base aérienne privée de l'histoire.

Je n'ai pas l'intention de vous citer une infinité de chiffres, mais l'acheminement dans la région de 170 millions de livres de matériel contre un total de 15,263,000 tonnes-milles et le transport par air de 138,000 personnes nous donnent une idée de l'ampleur d'une telle entreprise. On a dû ériger des camps d'accueil et aménager des terrains d'aviation pour y recevoir le matériel et les employés. Les avions ne pouvant transporter telles quelles les pièces d'outillage lourd, il a fallu couper le matériel trop lourd pour le souder par la suite. Il a fallu aménager des installations portuaires, organiser les travaux en vue de l'exploitation minière et domiciliaire, et deux usines hydroélectriques ont été érigées. On a amené par voie d'air 70,000 sacs de ciment ou plutôt 190,000, comme on vient de me le signaler. Je suis heureux de voir qu'il y a ici quelqu'un qui est au courant des faits.

En février 1954, on a pu fixer le dernier crampon au chemin de fer, ce qui a été fait par M. Jules Timmins, président de la Compagnie. Ce fut un jour mémorable dans nos annales; en effet, le thermomètre marquait ce matin-là 56 degrés au-dessous de zéro, mais, lors de l'inauguration de la cérémonie, la température avait passé à 20 degrés au-dessus.

C'est dans un tel contexte que j'aimerais vous exposer les travaux qui ont suivi. On n'a su intéresser au projet les directeurs de la *Steel Company of Canada* en fonctions à l'époque. On les a approchés à cet égard, mais en vain. Bien des gens croyaient à l'impossibilité de soutirer du minerai de fer à ce pays de glaces, et il nous faut admettre que les travaux d'exploitation ne durent encore que cinq ou six mois par année.

Les deux sociétés canadiennes, les cinq compagnies d'acier américaines et la *M. A. Hanna Company* ont formé l'*Iron Ore Company of Canada,* qui a assumé la responsabilité de la majeure partie de l'entreprise, mais en a laissé une part considérable aux deux sociétés canadiennes, encore à l'œuvre dans la région et propriétaires d'une forte tranche d'actions dans l'*Iron Ore Company of Canada.*

La construction d'un chemin de fer s'imposait de toute évidence, et l'on présentait une demande au gouvernement dans ce sens. Il allait s'agir du circuit ferroviaire du Littoral nord du Québec. Personne n'eût songé à l'époque à la possibilité d'autres tentatives semblables dans cette contrée et, le cas échéant, l'on aurait procédé comme à l'ordinaire et constitué en société une entreprise provinciale privée d'exploitation minière. La voie ferrée, cependant, passait à la fois par le territoire du Québec et celui de Terre-Neuve, qui n'était pas alors province canadienne; et il a fallu une charte fédérale.

Dans cette région se trouvent aujourd'hui Sept-Îles, qui compte entre douze et treize mille habitants, ainsi que la localité de Schefferville, et, à l'heure actuelle, s'effectue l'érection d'un petit centre urbain au lac Carol, dont je parlerai plus tard.

Jadis, la *Labrador Mining and Exploration Company Limited* était seule à explorer tout ce territoire; cette société détenait des droits illimités que lui avaient accordés le gouvernement de Terre-Neuve et, jusqu'à un certain point, la province de Québec. Toutefois, une condition frappait ces privilèges: la société devait céder la parcelle de territoire qu'elle ne comptait pas exploiter au cours de l'année et, au départ, elle abandonnait la partie du lac Wabush qu'occupe aujourd'hui la *Wabush Iron Company.*

Cette partie a été transmise à la Nalco qui était, à l'époque, une société de la Couronne appartenant au gouvernement de Terre-Neuve qui, à son tour, vendit la plupart de ses actions à la *Canadian Javelin* ou encore à des corporations.

M. John Doyle était président de ces deux sociétés. La *Canadian Javelin* cédait, à son tour, ses droits de détention à bail à la *Pickands, Mather & Co.* de Cleveland et transférait une large part de ses intérêts à la Nalco. La Nalco est aujourd'hui administrée par la *Wabush Iron,* de sorte que la redevance de 75 cents s'arrête ici.

L'exploitation de la région du lac Knob et Schefferville permettait d'expédier du minerai de fer dont la concentration s'établissait, grosso modo, entre 50 et 53 p. 100 et qui constituait «le minerai destiné à l'acheminement immédiat».

Les aciéries, frappées par la pénurie de minerai de fer, s'arrachaient les réserves disponibles. Mais, comme il arrive presque toujours dans les cas de disette où la demande devient forte, on a poussé les recherches et l'exploitation dans ce domaine, et cette activité a gagné tous les continents.

Un curieux phénomène s'est produit à cet égard; en effet, le minerai étranger, sans excepter le Canada et l'Amérique du Sud, a commencé d'envahir le marché des États-Unis pour fortement concurrencer les producteurs américains, dont la qualité des réserves baissait, ce qui a forcé les exploitants de ce pays à rechercher les procédés technologies susceptibles d'améliorer la teneur en fer de leurs concentrés.

Ils ont réussi à établir un procédé spécial de concentration ou d'amélioration et, aujourd'hui, ces sociétés minières ont repris leur place sur le marché. Le minerai en provenance de l'Amérique du Sud offre une teneur en fer de quelque 64 p. 100 et, en général, n'est pas aussi riche en silice que nos concentrés du lac Knob; mais la silice n'intéresse que de loin les compagnies d'acier.

Des travaux d'exploitation ont alors débuté au Libéria qui avait amorcé une exportation en masse de son minerai de fer, ce qui a créé une situation difficile. Les progrès des travaux laissaient prévoir, toutefois, une exportation de l'ordre de 10 à 15 millions de tonnes dans un délai de quelques années seulement.

La concurrence de la part du Libéria était forte si l'on songe que le taux horaire s'établissait à 4 cents dans ce pays contre un salaire, en Amérique de $1.75 pour ce qui est de la main-d'œuvre non spécialisée et à 14 cents pour la main-d'œuvre spécialisée en comparaison de notre taux américain de $2.95 l'heure.

Loin d'être alors aux prises avec une pénurie de minerai de fer, nous nous trouvions soudain en présence d'un excédent ou encore d'un surplus sensible de concentrés sur le marché. Mais les contrats nous assuraient une certaine protection.

D'autre part, il faut veiller à ne pas décevoir le client qui ne manquera pas de manifester son mécontentement s'il découvre la possibilité de se procurer du meilleur minerai ailleurs. Le lac Carol était riche en concentrés, mais il s'agissait de réserves à faible teneur de fer, et en améliorer la qualité posait un nouveau problème. Cependant, grâce aux progrès de la technologie, on peut maintenant traiter le minerai de qualité inférieure et, deux ans passés, mes clients choisissaient de mettre en œuvre ce procédé.

Ils ont l'intention de se servir de ce minerai qui renferme plus de 60 p. 100 de fer et de le mêler à celui que produit la région de Schefferville. Schefferville même se trouve dans la province de Québec, mais une partie, et même la plus grande partie des concentrés de cette région est tirée du territoire de Terre-Neuve. Toutefois, les travaux d'exploitation dans la zone québécoise se font sur une échelle de 75 ou plutôt de 60 p. 100.

Aucun grand projet n'est encore établi, mais l'on songe à opérer un mélange avec le minerai en provenance du lac Carol dont la concentration en fer se révèle bien supérieure. On est porté à croire que cette possibilité prendra forme au centre d'exploitation minière de Terre-Neuve et qu'elle donnera une impulsion nouvelle à l'industrie de Schefferville.

Lorsqu'on s'est rendu compte de cette possibilité, l'on a tout aussitôt compris la nécessité d'un chemin de fer, et, en février 1959, je présentais, au nom de mon client, une demande à la Chambre des communes où je proposais la création d'un réseau ferroviaire qui relierait le lac Carol au circuit de la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador.

Quelques jours après à peine, le gouvernement de Terre-Neuve protestait énergiquement contre la construction de cette voie ferrée qui devait chevaucher le territoire de Québec et celui de Terre-Neuve et nous engageait à nous joindre au groupe de la *Wabush Iron* et à établir une ligne ferroviaire provinciale qui ne sortirait pas des cadres de la province. Nous nous sommes rendus à la proposition et n'avons pas donné suite à la requête dont nous avions saisi la Chambre.

Le projet élaboré sous l'égide du gouvernement de Terre-Neuve comportait quatre étapes. On allait, tout d'abord, s'adjoindre la *Northern Land Company* qui, en vertu d'une loi de la province, était autorisée à aménager une voie ferroviaire quand autrement elle ne détenait pas de droits à l'exploitation ferroviaire.

La *Carol Lake Company* devenait une société privée de transport minier. C'était là l'intention de la compagnie que nous représentions auprès du gouvernement, mais on permit à celle-ci de desservir à la région du lac Carol.

La *Wabush Lake Railway Company Limited,* qui détenait une charte depuis nombre d'années, fit modifier ses privilèges pour devenir une société générale de transport sur ce parcours de 40 milles qui conduit à sa propre mine.

Chacune de ces dispositions prévoyait la possibilité pour la *Carol Lake Company* et la *Wabush Lake Railway Company Limited* de conclure un accord avec la *Northern Land Company* en vue d'obtenir des droits permanents d'exploitation, mesure non dénuée d'importance.

C'est alors qu'un quatrième arrangement relatif à la *Carol Lake* et à la *Wabush Company* a été sanctionné par décret. Cet accord devait se passer entre la *Carol Railway* et la *Wabush Lake Railway* à l'égard des droits d'exploitation, d'entretien, des frais. Les deux parties n'avaient jusqu'alors jamais manqué de s'entendre.

Nous avons abandonné notre charte fédérale pour ne plus relever que du gouvernement de Terre-Neuve.

Nous n'avions eu aucun contact ni conclu aucun accord avec la Compagnie de chemin de fer Arnaud, qui se trouvait à l'autre extrémité du circuit.

L'accord relatif à la Carol et Wabush était prévu, mais n'accordait pas les droits stipulés aux parties concernées si ces parties ne donnaient d'abord leur adhésion à l'accord.

Deux de ces décrets n'ont été acceptés que l'an dernier. Les travaux de construction entrepris par la *Northern Land Company* sont presque terminés. Aux termes de l'accord, toutefois, ce chemin de fer n'est pas la propriété de cette société; la *Wabush Railway Company* et l'*Iron Ore Company* détiennent chacune 50 p. 100 des parts, et cette dernière compagnie est à la fois propriétaire de la *Carol Lake Company* et de la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador.

En vertu de l'accord, la *Northern Land* appartient, dans une proportion de 50 p. 100, à chacune de ces deux sociétés qui, pour leur part, confiaient les travaux de construction à mon client. Celui-ci a mené la tâche à bonne fin, mais il reste encore quelques petits travaux à faire.

La *Carol Lake Company* est prête à se mettre à l'œuvre. Les accords relatifs au libre parcours sur ce circuit ferroviaire sont en voie de négociations; en effet, ils n'ont pas encore été ratifiés et restent l'objet de pourparlers entre les parties en cause. Autant que je sache, la *Wabush Lake Railway Company* n'a jusqu'ici engagé aucun capital dans l'entreprise ferroviaire. Elle ne détient ni la voie ferrée, ni le droit de passage, ni aucune pièce de matériel. Et, comme M. Williams le faisait remarquer, on cherche à connaître les conditions de l'entreprise avant même la construction du chemin de fer qui conduira au lac Wabush. Si cette société donne suite à son projet, elle pourra se mettre à l'exploitation minière en 1965, c'est-à-dire dans cinq ans environ.

Vous constaterez, monsieur le président et messieurs les députés, que mes clients ne savent à quoi s'en tenir, ayant été amenés à quitter le champ fédéral pour entrer dans l'orbite provinciale et soudain découvrir que les autres adhérents de Terre-Neuve à l'accord cherchaient à se placer sous l'égide de l'administration fédérale. Ils désirent, pour leur part, une réglementation des taux par la Commission des transports, et sans plus tarder j'aborde cette question.

Les promoteurs du présent bill, propriétaire du chemin de fer de la *Wabush,* long de 40 milles, ne requièrent l'aide de qui que ce soit pour établir les taux de transport relatifs à ce parcours; ils sont en mesure d'y voir eux-mêmes. Les promoteurs du présent bill, propriétaires de la Compagnie de chemin de fer Arnaud n'ont besoin de personne pour fixer les tarifs à l'égard de ce parcours. Elle assure à la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador le transport sur une distance de 217 ou 218 milles, dont les taux sont régis par la Commission des transports. Hausser ces taux mettrait tout expéditeur ayant des marchandises à faire transporter en droit de porter immédiatement plainte auprès de cet organisme.

Où voulons-nous en venir alors? On a prétendu ce matin que nos tarifs sont élevés; permettez-moi de discuter de ce point. Les taux visant le transport du minerai de fer, — et je permets à mes collègues de protester s'ils le veulent, — fixés à $3 pour la distance entre Schefferville et Sept-Îles, comparés aux autres listes de tarifs consultées, sont tout aussi bas sinon moins élevés que n'importe quel autre prix en vigueur au Canada dans ce domaine. On a prétendu que les taux demeuraient élevés parce que nous ne pouvions réduire les bénéfices que visent les redevances imposées. Je traite brièvement de cette question. Lorsqu'au tout début il a fallu déterminer ces tarifs, nous ne songions guère qu'une autre compagnie pût s'établir dans la région. Nous n'avions pas à nous préoccuper de transport pour des sociétés rivales; il fallait tout simplement arrêter un taux raisonnable pour une filiale.

Nous avons fait appel à des spécialistes en la matière, qui nous ont assuré que le tarif de $3 était acceptable, après quoi nous le mettions en vigueur. Qu'on se représente un peu ce qu'une telle mesure comportait. Étant une société minière, on l'exemptait, après une année d'exploitation, des impôts fédéraux pour une période de trois ans. Ç'aurait donc été tout à l'avantage de l'*Iron Ore Company* d'obtenir le plus bas tarif quant au transport du minerai de fer et d'accroître les bénéfices de cette société, non frappés par l'impôt, au lieu de laisser cette compagnie ferroviaire poursuivre à profit son activité et la soumettre à un impôt de 50 p. 100 en la soumettant à l'administration fédérale.

Le taux en vigueur, ai-je dit, était aussi bas et même moins élevé que tout autre prix demandé ailleurs, et je pourrais peut-être vous le prouver. La *Pickands Mather Company* de Cleveland a, comme M. Scully le signalait ce matin, longtemps été associée à la *Steel Company of Canada* et, ce groupe détient une mine, la mine Hilton, qui se trouve au nord d'Ottawa, à 325 milles de Hamilton ou plutôt à 321 milles, tout près de Wyman dans le Québec. Le Pacifique-Canadien assure le transport du minerai exploité à un taux de $3.25 la tonne pour ce parcours contre un taux de $3 la tonne pour une distance de 357 milles dans la région du Labrador. Je désire établir une réserve à ce sujet. La majoration consentie il y a quelques mois à l'égard de la subvention a visé le taux de $3.25 pour le porter à $3; la compagnie de chemin, toutefois, reçoit encore $3.25, la différence étant défrayée par cette subvention.

Une autre remarque importante s'impose. Le taux en vigueur sur le circuit Hilton-Hamilton est plus élevé; mais il s'agit ici d'une grande ligne ferroviaire, où, en principe, il y a toujours des marchandises à ramener et, donc, utilisation des mêmes wagons et locomotives. Nos convois, eux, roulent sur une distance de 357 milles pour retourner vides vers leur point de départ. Nous transportons ainsi notre propre produit et n'assurons, contrairement aux grandes compagnies nationales de chemin de fer, le transport d'aucune autre marchandise haut cotée; et les taux, je le pense et ne crois pas me tromper, ne sont pas élevés. Mes collègues m'assurent que nous pouvons obtenir une ordonnance de la Commission des transports à ce sujet . . .

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur O'Brien, voudriez-vous accompagner votre exposé de commentaires?

M. O'BRIEN: Assurément.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): A mon avis, M. Pattillo laissait entendre dans les témoignages produits ce matin qu'il ne s'attaquait pas au taux de $3, mais au tarif proportionnel de $2.50. Pouvez-vous, monsieur O'Brien, tout au long de votre exposé, nous fournir d'autres commentaires?

M. O'BRIEN: Je le veux bien. Ce taux de $3 est entré en vigueur en 1954 ou 1955. Aucune des majorations consenties depuis cette époque par la Commission à l'égard des tarifs de transport ne s'est appliquée à ce taux. Je ne suis pas spécialiste dans ce domaine, mais j'ai eu, — je n'oserais dire la malchance, — mais peut-être bien la bonne fortune de côtoyer toute ma vie des experts en la matière et j'ai appris que, au prorata de la distance, les taux ne sont pas plus bas pour des parcours moins longs. Un trajet de 10 milles ne se calcule pas au dixième du taux qui frappe une distance de 100 milles. Tout ce que je veux dire, — et, au fait, je ne m'en rapporte pas à des paroles mais à une lettre de M. John Doyle, — c'est qu'à l'époque aucun projet n'était en cours et qu'en 1955 on recourait probablement à ce taux pour des raisons financières. «Quel serait le taux normal?» disait M. Doyle; «Environ $2.50 la tonne par wagonnée».

M. PATTILLO: Ce sont vos gens, monsieur O'Brien, qui nous ont renseignés lorsque, à propos du taux, nous vous consultions l'an dernier, et cela n'a rien à voir avec M. Doyle.

M. O'BRIEN: J'arrive justement à ce point. On a établi devant l'autre Chambre que certains représentants de la *Pickands Mather & Company* et d'autres de l'*Iron Ore Company* avaient eu, il y a un an, une discussion et que d'un mémoire on avait tiré le chiffre de $2.50. Je me suis adressé aux gens qui, censément, ont assisté à ces délibérations et tous me disent qu'ils ne se souviennent pas d'avoir cité de taux ni d'avoir traité de cette question. On a pu en faire mention, mais ces messieurs m'ont assuré qu'on n'a aucunement cherché à savoir quel devait être le prix en vigueur à l'époque ni cité de tarif. Il a pu y avoir des débats où l'on a rappelé le taux de $2.50 dont on avait parlé quelques années auparavant.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): J'aurais une question à vous poser, monsieur O'Brien.

M. O'BRIEN: Allez-y.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Vous avez dit que le taux en vigueur à partir des mines Hilton jusqu'à Hamilton était de $3.25. Se sert-on du matériel de transport du Pacifique-Canadien ou de l'outillage ferroviaire de la compagnie minière?

M. O'BRIEN: On se sert de l'outillage ferroviaire de Pacifique-Canadien.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Et le taux que vous proposiez à la société Wabush pour l'utilisation de votre voie ferrée de 218 milles ne visait que les droits de libre parcours sur votre chemin de fer et non l'utilisation de votre matériel de transport; cette société a recours à ses propres convois, n'est-ce pas?

M. O'BRIEN: Elle ne se sert pas de ses propres convois. Oui, les wagons sont la propriété de la compagnie minière, mais les locomotives, le personnel du train et enfin le reste sont fournis par la compagnie de chemin de fer. Pareil cas existe dans nos grandes sociétés ferroviaires du Canada où, en principe, les wagons-réservoirs à pétrole n'appartiennent pas à la compagnie de chemin de fer.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Je veux comparer le taux de $3.25 du Pacifique-Canadien et celui de $2.50 en vigueur sur votre parcours de 218 milles pour établir les droits de libre parcours sur votre voie ferrée. A combien s'élèvent ces droits?

M. O'BRIEN: Non, il ne s'agit pas de «droits de libre parcours». L'expression «droits de libre parcours» comporte un sens particulier et voilà pourquoi je proteste. Il faut entendre par là le droit que vous accordez à une autre compagnie de chemin de fer de se servir de votre voie ferroviaire. Tel n'est pas le cas ici; on voulait savoir quel taux serait exigé pour le transport de leur propre minerai dans leurs propres wagons à minerai. Je ne me suis pas arrêté dernièrement au changement de taux qui résulterait de l'utilisation de ses propres wagons à minerai ou de ses propres wagons-réservoirs à pétrole. Il ne s'agit pas d'une somme considérable et je serai heureux de le produire, si vous le désirez.

Mes amis reconnaissent que, s'ils ont des marchandises à faire transporter, ils peuvent sur-le-champ se présenter devant la Commission et obtenir un taux pour ce parcours de 218 milles. Mais, M. Pattillo déclare franchement, — je ne sais trop par suite de quel processus de pensée, — qu'il se rendrait aujourd'hui même auprès de la Commission si on adoptait le bill et établissait la *Wabush Lake Railway* en vue du bien-être général du pays. Je ne crois pas la chose possible; nous ne sommes pas du même avis et voilà pourquoi les avocats doivent y voir. Cette société nous dit qu'elle n'effectuera pas de transport durant cinq ans. Permettez-moi de signaler, au cas où l'on prétendrait que nous refusons de collaborer, que nous assurons l'acheminement de tout le minerai expédié de leur centre pilote pour la période où le chemin de fer ne sera pas ouvert à la circulation. Nous nous chargeons d'amener le minerai jusqu'à la région des Grands Lacs.

La société estime que, si on la déclarait officiellement favorable au bien-être général du Canada, elle se rendrait auprès de la Commission et obtiendrait un taux qui lui permettrait d'établir son financement. J'ai été trop longtemps en contact avec la Commission des transports pour ne pas m'étonner de ce que quelqu'un prétende qu'il va s'adresser à cet organisme aujourd'hui même et obtenir des renseignements quant au taux qu'on exigera de lui en 1965. Chacun sait que les tarifs sont soumis à des fluctuations périodiques. Les adversaires de la hausse des taux estimaient que, de 1947 à 1957, les taux se sont élevés à 117 p. 100 environ. Je ne dis pas que ce soit juste, mais je veux simplement attirer votre attention sur cette possibilité.

Des pourparlers ont lieu, à l'heure actuelle, entre les employés non exploitants des chemins de fer et les sociétés ferroviaires elles-mêmes en vue d'un renouvellement des conrtats ouvriers. Je ne sais quel en sera le résultat, mais s'il faut se fier à la tournure qu'on pris les négociations dans l'après-guerre, il s'ensuit inévitablement pour les compagnies de chemin de fer une majoration des frais de main-d'œuvre tout aussi inévitable que la hause qui a frappé les taux de transports. Qui peut prévoir les dépenses éventuelles, les tarifs éventuels cinq ans à l'avance? Mes collègues répliqueront peut-être qu'il est possible d'obtenir un taux qui pourrait entrer en vigueur aujourd'hui, mais comment prévoir les salaires ouvriers et les impôts pour l'annnée 1965? Pourquoi cette question semble-t-elle si importante dans l'élaboration de leur budget?

Je voudrais vous faire remarquer que, lorsque l'*Iron Ore Company of Canada*, — les compagnies concessionnaires, comme on les nomme, c'est-à-dire la *Labrador Mining and Exploration et la Hollinger North Shore*, — a investi 300 millions de dollars dans cette entreprise, elle n'avait pas la moindre idée du coût éventuel du transport. Ces sociétés connaissaient les tarifs de transport aérien, qui s'établissaient à compter de 70 cents par livre et, dans le cas d'un puissant avion, le taux était réduit à la modeste somme de 11 cents la livre. Elles se sont adressées aux compagnies d'assurance qui n'exigent pas l'exposé détaillé de tous les frais lorsque le projet est d'importance.

A notre avis, ce désir de s'écarter du principe qui place ces compagnies sous la juridiction de Terre-Neuve ne saurait se justifier par le désir d'obtenir simplement un taux de transport.

M. McPHILLIPS: Vous tissez là une toile très intéressante, mais vous considérez l'affaire comme si ces personnes étaient expéditeurs. Ces sociétés ne veulent pas s'occuper de transport; elles ne revendiquent que le libre parcours sur la ligne ferroviaire, ce qui n'est pas du tout la même chose.

M. O'BRIEN: Il ne s'agit pas de libre parcours sur la voie ferrée de la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec.

M. McPHILLIPS: Mais c'est ce qu'elles cherchent à obtenir et c'est ce qu'elles nous ont expliqué.

M.McGEE: J'ai relevé, dans ce débat, plusieurs contradictions qui me troublent. D'abord, la toute dernière remarque de M. McPhillips; puis, la question de la démarche auprès de la Commission des transports. Vous avez déclaré qu'on pouvait aujourd'hui même s'adresser à cet organisme et M. Pattillo était d'avis contraire ce matin.

M. O'BRIEN: J'aborde d'abord le premier point signalé. Je n'ai jamais entendu dire jusqu'à présent que la *Wabush Lake Railway Company* cherche à obtenir des droits de libre parcours sur le réseau ferroviaire de la Compagnie de chemin de fer du Littoral de Québec et du Labrador. En effet, il y a là contradiction, et c'est la première fois que j'entends parler d'une telle chose.

M. PATTILLO: Je ne vais pas ergoter sur ce point, monsieur O'Brien, mais une chose dont je suis absolument sûr c'est qu'il existe plus d'un moyen pour assurer le transport de notre minerai. On peut, entre autre, d'après la Loi sur les chemins de fer, présenter une demande de libre parcours. On peut également recourir aux tarifs communs, et nous serions alors les producteurs de la marchandise en cause ou il est possible encore de devenir expéditeurs. Ce sont là les trois possibilités que je connaisse.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Vous pouvez maintenant en tant qu'expéditeurs, vous adresser à la Commission des transports; n'est-ce pas?

M. PATTILLO: Oui, en tant qu'expéditeurs; mais en tant qu'expéditeurs éventuels, nous ne le pouvons pas. La Commission ne nous entendra pas avant que nous soyons prêts à expédier du minerai. Toutefois, à mon avis, il nous est loisible de la consulter à titre de société ferroviaire qui doit se relier non à la *Wabush Iron Company* mais à la *Wabush Lake Railway*, qui effectuera du transport à partir de ces lignes et sur les autres voies connexes, par la suite.

M. O'BRIEN: M. Pattillo entend-il pas là, comme il le signalait ce matin, que sa société désire s'approprier les droits de libre parcours?

M. PATTILLO: Je n'ai déclaré rien de tel.

M. O'BRIEN: C'est la première fois que j'entends dire une telle chose car, pour s'approprier des droits de libre parcours, il faut exproprier aux termes de la Loi sur les chemins de fer.

M. McPHILLIPS: Je n'y suis pas du tout. Vous dites que, dans le cas de deux compagnies de chemin de fer nationales dont l'une désire s'approprier les droits de libre parcours de l'autre, cette société-là doit exproprier l'autre à cet égard; est-ce juste?

M. O'BRIEN: Si on ne peut s'entendre par un accord, il faut alors recourir à l'expropriation. Je serais heureux de vous citer l'article en cause.

M. ASSELIN: De quel article s'agit-il?

M. PATTILLO: Il ne s'agit pas d'expropriation, mais d'un mandat de la Commission.

M. MCPHILLIPS: Tout à fait juste.

M. PATTILLO: Il ne s'agit pas d'expropriation.

M. MCPHILLIPS: En fait, non.

M. O'BRIEN: Je n'aime pas déclencher des discussions d'ordre juridique sur la question. Les droits de libre parcours font l'objet de l'article 156, et peut-être le conseil du Comité pourrait-il nous l'expliquer.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous n'avons pas d'avocat en ce moment.

M. O'BRIEN: L'article 156 traite des accords relatifs aux droits de libre parcours mais ne joue pas dans de tels accords. Il s'applique dans les cas où une compagnie désire construire elle-même une ligne ferroviaire, mais où la Commission lui refuse ce privilège et l'oblige à recourir à un autre chemin de fer moyennant le versement d'une certaines indemnité. Voilà l'interprétation officielle qu'on a toujours donnée à cette disposition, c'est-à-dire qu'il s'agit d'expropriation du droit exclusif de propriété détenu par l'autre compagnie. Il ne s'agit pas d'expropriation totale, et pour avoir le droit d'utiliser la voie ferrée d'une autre société, il faut verser une certaine indemnité qui ne prend pas la forme de taux ferroviaires. On paie en dollars, tout comme si l'on expropriait un terrain. Voilà donc ce que prévoit la Loi sur les chemins de fer.

Le VICE-PRÉSIDENT: Cette mise au point répond-elle à vos questions, monsieur McPhillips?

M. MCPHILLIPS: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'aimerais savoir d'abord si ce taux de $3 est le tarif inscrit à la Commission des transports?

M. OBRIEN: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La Commission a-t-elle déjà arrêté une décision ou effectué des recherches à cet égard? Ou encore ce tarif déposé demeure-t-il tel jusqu'à ce qu'une protestation s'élève à ce propos?

M. O'BRIEN: Seule la Commission des transports saurait vous répondre ici. Rien ne s'est fait en public. On doit porter les taux devant la Commission, qui peut accepter la demande et ratifier les tarifs en cause. D'autre part, cet organisme est en mesure de suspendre ou rejeter les taux proposés jusqu'à ce qu'elle entreprenne une enquête. On n'a jamais suspendu ou rejeté ce taux de $3.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Autant que nous le sachions, ce tarif n'a jamais fait l'objet d'une étude. Est-ce que je me trompe?

M. O'BRIEN: Je n'en sais rien.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Autant que nous sachions, il ne s'est effectué aucune recherche dans ce sens.

M. O'BRIEN: Sauf que je présume que les tarifs doivent être soumis à une étude de la part des experts de la Commission en cette matière. Il me faut supposer que tout se passe en bonne et due forme.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Selon vous, le taux de $3.25 de l'*Iron Ore Company* en vigueur à compter des mines Hilton permettrait de ramener, de Hamilton à Ottawa, des marchandises dans des wagons à minerai?

M. O'BRIEN: J'ai prétendu que les wagons pouvaient, le cas échéant, être utilisés à cette fin, soit sur une partie du trajet, soit pour le transport du sable et du gravier, et ainsi de suite. Il y a toujours, en somme, quelques marchandises à ramener, dont certains centres ont besoin. Croyez-moi, je ne sais ce qu'on pourrait, sur le trajet de retour, transporter de Hamilton à Ottawa, mais, en principe, il y a toujours des marchandises à ramener.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): En outre, un tel procédé n'augmenterait-il pas le coût du transport puisque le National ou le Pacifique-Canadien, enfin la compagnie qui assure l'acheminement des marchandises doit accorder ses convois à minerai aux nombreux autres types de wagons à marchandises et à voyageurs? Sur le chemin de fer de Québec et du Littoral nord, par contre, on ne fait que charger le wagon à minerai et l'expédier. On peut ainsi exercer un meilleur contrôle sur le trafic.

M. O'BRIEN: Vous vous êtes engagé dans des domaines de l'exploitation ferroviaire qui dépassent ma compétence. Si vous étiez assuré de convois de marchandises à ramener, vous n'en seriez qu'heureux.

M. FISHER: Le taux de $3 est celui que demande, de fait, votre filiale à la société sœur, n'est-ce pas?

M. O'BRIEN: C'est juste.

M. FISHER: Le ministère du Revenu national a-t-il déjà fait enquête, formulé des plaintes ou protestations à cet égard?

M. O'BRIEN: M. Durrell saurait vous répondre.

M. DURRELL: Nous avons fait une enquête minutieuse, qui nous a révélé qu'il s'agissait là des taux les plus bas du continent nord-américain. Un document, resté à Terre-Neuve, a été vérifié et approuvé quant aux chiffres produits.

M. FISHER: Est-ce un taux très rémunérateur?

M. DURRELL: C'est un taux raisonnable arrêté par les experts en tarifs du Pacifique-Canadien. Après avoir étudié les prix, ils en sont venus à cette somme, estimant que, pour une compagnie ferroviaire telle que la nôtre, c'était là un taux équitable. Deux société concessionnaires canadiennes effectuent, sur cette voie, le transport de quelque trois millions de tonnes par année; ce taux ne leur convenait guère au tout début, mais une enquête à l'échelle du pays leur a appris qu'il s'agissait là d'un prix très raisonnable. Où que vous vous adressiez sur le continent nord-américain, vous constaterez la même chose.

La construction de ce chemin de fer s'est effectuée sans aucune subvention. C'est la voie ferrée la plus coûteuse qui ait été aménagée au cours de ce siècle et, pourtant, les taux en vigueur sont les plus bas qui soient aujourd'hui dans le domaine.

M. FISHER: Il s'agit, en effet, d'un prix très avantageux à celui qu'on exige de Steep Rock à la tête des Grands lacs.

M. DURRELL: Il est de beaucoup inférieur quant à la tonne-mille.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Soumette les tarifs au jugement de la Commission des transports ne serait pas, d'après vous, le véritable but de cette autre compagnie. Quelque motif caché ou mieux quelque visée lointaine commanderait, plutôt, ce désir de réinté-

gration de l'orbite nationale. Nous sommes tous novices en la matière. Tenez-vous à connaître de véritable motif d'un tel désir?

M. O'BRIEN: Je ne crois pas m'être, pour ma part, livré à des conjectures dans ce domaine. Je ne pense pas, non plus, que cette société ait eu l'intention de s'adresser à la Commission pour obtenir un certain taux. A mon avis, elle ne saurait obtenir rien de tel; mais c'est là une question qui n'est pas pertinente au présent débat. Ce que, en réalité, je cherche à connaître, ce sont les effets possibles qu'un tel changement comporterait pour nous à d'autres égards.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Si vous êtes en mesure de nous communiquer vos vues sur le sujet et nous faire part des avantages qui en résulteraient pour vos créanciers . . .

M. O'BRIEN: C'est bien. D'abord, nous avons conclu un acocrd qui associait ces deux compagnies dans l'exploitation de ce chemin de fer de 40 milles. Aux termes de cet acte, cette association est permanente. Nos amis se sont mis en tête d'obtenir des droits de libre parcours sur notre voie. Les droits dont ils veulent user n'auraient jamais pu faire l'objet des ententes passées avec nous. D'abord, nous n'avons même pas signé de tel accord. Il me faut dire, en second lieu, que les accords relatifs au libre parcours sont censés être permanents. L'article 6 du bill stipule que les accords ratifiés par les deux parties demeurent en vigueur; mais, on n'a pas conclu d'accord sur le libre parcours. Les ententes en cause, à caractère permanent, arrêtent les droits des compagnies de chemin de fer qui obtiendront des droits de libre parcours; d'autre part, elles entraînent également des obligations. Aux termes de la Loi sur les chemins de fer, la Commission des transports ne peut ratifier un accord à l'égard d'une période de plus de vint et un ans. Troisièmement, l'article 5 du bill leur permet de vendre ou de louer leurs biens. Pour sa part, l'article 10 du *Wabush-Carol (Agreement) Act* prévoit qu'aucun transport n'est possible sans le consentement de toutes les parties, notre société y compris. Mon collègue déclarait par ailleurs que son groupe cherchait à obtenir de tels pouvoirs sans nécessairement avoir l'intention de s'en servir. Nous ne demandons que votre consentement, disait-il. Les pouvoirs qu'ils cherchent à obtenir ne sont pas prévus dans la lettre ou dans l'esprit de l'accord conclu, auquel nous avons donné notre adhésion à contrecœur, il me faut dire. Nous aurions préféré retenir notre demande initiate auprès du gouvernement fédéral.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous avez déclaré que le taux de $3 en vigueur à partir de Schfferville a fait l'objet d'une étude minutieuse par les experts en tarifs. En a-t-il été de même, avant qu'on en saisisse la société Wabush, du taux de $2.50 proposé à l'origine?

M. O'BRIEN: Comme je l'ai signalé, le taux discuté en 1955 n'est pas entré en vigueur, je pense.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je parle du plus récent.

M. O'BRIEN: C'est M. Durrell qui a écrit la lettre et il serait en mesure de vous répondre.

M. DURRELL: M. John Doyle est venu me voir en 1955 pour me demander un taux estimatif à l'égard de la *Canadian Javelin Ore*. N'étant pas spécialiste en tarifs, j'ai consulté les personnes de notre société qui s'occupent d'exploitation ferroviaire. 82 p. 100 des dépenses en capitaux ont visé le territoire au sud du 224e mille contre 85 p. 100 de frais d'exploitation pour cette même partie. Du 224e mille à Schefferville, le terrain est plat et le transport du minerai y est aisé. De là, en direction du sud, le transport s'effectue en montée sur une distance de 30 milles, après quoi l'on s'engage

dans une longue descente, qui, je suppose, provoque l'usure des freins. Prendre les 82 p. 100 de $3 me paraissait une bonne façon d'en arriver à un taux de transport, et c'est ainsi que j'ai calculté ce tarif de $2.50. C'est moi qui ai écrit et signé la lettre en 1955. J'ai consulté certains membres de la Commission des transports pour leur exposer mon point de vue et leur demander conseil, et ils m'ont répondu que telle n'était pas la façon habituelle de fixer les tarifs, mais que c'était admissible. C'est moi qui suis l'auteur de cette lettre et il me paraissait sensé de procéder ainsi, c'est-à-dire de prendre les 82 p. 100 de $3, ce qui me donnait $2.50. Personne n'a fait une étude à cet égard puisque aucune société n'était en mesure, à l'époque, d'expédier du minerai. Et voilà tout ce qui concernne ce tarif de $2.50.

M. O'BRIEN: Pour avoir répondu à plusieurs questions incidentes, je n'ai pu, il me semble, m'occuper de la question que me posait un des députés. Mon collègue, M. Pattillo, et moi semblons, en effet, n'être pas d'accord sur la possibilité de se rendre devant la Commission. M. Pattillo reconnaît, sans doute, qu'un expéditeur ne peut demander l'avis de la Commission à moins d'avoir des marchandises à transporter.

M. PATTILLO: Je m'y serais adressé depuis longtemps si j'avais pu.

M. O'BRIEN: M. Pattillo semble n'être pas du même avis que moi sur un certain point. En effet, comment une compagnie de chemin de fer qui n'a pas de marchandises à faire transporter peut-elle paraître devant la Commission dans un délai plus court qu'un expéditeur dont la situation est la même? La chose est impossible, à mon avis; M. Pattillo, lui, estime le contraire.

Voici maintenant le deuxième point sur lequel nous ne nous entendons pas. Même si la compagnie pouvait porter le cas devant la Commission, elle ne saurait faire approuver des taux qui n'entreraient en vigueur que dans cinq ans. J'espère que je rends bien compte de la divergence de nos points de vue.

M. FISHER: Pouvez-vous exposer le désavantage que comporterait l'adoption de ce bill?

M. O'BRIEN: Je veux bien. En premier lieu, je me permets de signaler qu'en dépit d'une étude très approfondie on ne sait pas encore à quoi s'en tenir quant à l'interprétation de certains articles de la loi. Je reviendrai à cette question dans quelques instants.

Primo, je dois dire que nous avons conclu quelques accords de base, prévoyant les mettre en œuvre par des traités ultérieurs, qui font encore l'objet de pourparlers. Nous estimons, cependant, dans l'optique de l'accord Carol-Wabush, que les dispositions prévues auraient été obligatoires de par le loi de Terre-Neuve. Le présent bill, dans sa forme modifiée, prévoit que les accords déjà passés resteront inchangés, mais n'aborde pas la question des traités non encore négociés.

En premier lieu, considérons brièvement nos différentes positions en matière de pourparlers. Étant une société à charte provinciale régie par la province, aux termes d'une loi provinciale dans son essence, nous nous trouvons dans une situation tout à fait autre que lorsque nous sommes en pourparlers avec l'administration fédérale. On soutire cette question à la juridiction provinciale.

M. MCPHILLIPS: Entendez-vous par là que quelque loi provinciale assurerait la mise en vigueur d'un accord dont toutes les dispositions ne sont pas encore arrêtées?

M. O'BRIEN: Il n'est pas de telle loi. Toutefois, aussi longtemps que nous agissions dans l'esprit de l'accord en cause, nous relevions du gouvernement de Terre-Neuve. A l'époque, nous avons été forcés à donner notre adhésion à la proposition formulée et

abandonner notre charte fédérale. A mon avis, il faudra de la persuasion de part et d'autre pour passer cet accord qui comporterait des avantages pour les deux parties.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Combien de points restés en plan pourraient faire l'objet d'une décision de la Commision des transports?

M. O'BRIEN: Il y a l'accord relatif au libre parcours, qui, aux termes de la Loi sur les chemins de fer, ne peut durer plus de vingt et un ans.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Et il n'existe pas de tel accord.

M. O'BRIEN: C'est juste. Il y a, toutefois, une lettre de projets, et il se pourrait que mon collègue et moi ne tombions pas d'accord quant à la possibilité de rendre ce document exécutoire de par la loi.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Mais vous ne détenez aucun droit de libre parcours.

M. O'BRIEN: Je ne sais pas.

M. DURRELL: La plupart des accords ont été respectés, si je ne me trompe.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ou seraient-ils hors de la compétence de la Commission des transports?

M. O'BRIEN: En effet. L'accord sur le libre parcours prévoit un accord entre la *Carol Lake Company* et la *Northern Land Company* ainsi qu'entre la *Wabush Lake Railway Company* et cette dernière société; et enfin une entente entre la *Carol Lake* et la *Wabush Lake Railway Company* quant à l'entretien du chemin de fer et du partage des frais d'exploitation. Je sais qu'à l'heure actuelle trois accords sont en voie de négociation et ne sont pas encore ratifiés. Mais comme le domaine des pourparlers et de l'élaboration des accords n'est pas de ma compétence, je ne veux pas établir de façon catégorique ce qui peut ressortir en la matière.

M. FISHER: L'accord en cause menacerait-il de quelque manière le volume du trafic?

M. O'BRIEN: La menace à cet égard ne me semble pas plus forte que celle que comporte l'accord actuel. Nous allions, de toute évidence, assurer le transport de leur minerai. Je suis porté à croire que la loi en cause diminuera le trafic effectué entre Schefferville et le 224e mille; ce sera là une conséquence d'ordre économique indépendante du bill actuel.

La quantité de minerai acheminée depuis le lac Carol, où l'on construit une ville ainsi qu'une usine de concentration du minerai d'où, vers 1962, l'on tirera du minerai à transporter, ajoutée au volume prévu de la *Wabush Iron Company* et à celui qui sera en provenance de Schefferville, surchargera la capacité d'exploitation du chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador à partir du 224e mille. Cette situation ne nécessite, en somme, que des voies de parcours supplémentaires et non un nouveau chemin de fer. Il en résultera ainsi un apport marqué aux capitaux investis.

M. FISHER: A plusieurs reprises, vous avez fait allusion à la question de concurrence entre les deux sociétés. S'agit-il d'une forte concurrence?

M. O'BRIEN: Pour ce qui est des sociétés minières?

M. FISHER: Oui.

M. O'BRIEN: Cette concurrence est, à mon avis, tout aussi marquée qu'entre deux compagnies d'acier. Je ne suis pas au courant de leurs affaires, toutefois. Nous sommes assurés de dix millions de tonnes par année pour une période de vingt-cinq ans, du

moins c'est ce que prévoient les projets établis. Les contrats expirent en 1978, il me semble, et il resterait donc encore dix-huit années, en ce qui a trait à l'*Iron Ore Company of Canada*. La *Labrador Mining and Exploration Company Limited* et la *Hollinger North Shore Exploration Company Limited* opèrent, pour leur part, sur le marché libre.

Cependant, devrais-je préciser que tout le volume d'acier produit n'est pas exporté sur les États-Unis. L'an dernier, lorsque la *Steel Company of Canada* a vu ses approvisionnements diminuer par suite de la grève qui a frappé l'industrie américaine de l'acier, l'*Iron Ore Company of Canada* est venue à sa rescousse en lui fournissant le minerai nécessaire, ce qui a fait échouer la grève en cours. De plus, quelque quatre cent ou cinq cent mille tonnes de concentrés ont été dirigés sur Dosco et Sidney. Cette compagnie offre son minerai à qui le veut au Canada.

M. FISHER: Selon vous, le bill en cause serait-il, dans l'esprit de ses promoteurs, un moyen d'améliorer leur état de concurrence vis-à-vis de l'*Iron Ore Company of Canada?*

M. O'BRIEN: Ils ne le nieraient pas, je pense. Je me garde d'avancer un motif autre que celui qu'ils nous laissent supposer ou de les contredire lorsqu'ils déclarent ouvertement qu'ils essaient d'améliorer leur situation vis-à-vis de la société rivale. Ils se disent lésés, mais je ne crois pas que tel soit leur cas. Il est sûr qu'à tout autre égard en la matière il s'est manifesté une collaboration étroite.

Nos clients sont en voie d'établir la *Northern Land Railway Company* et nous leur assurons tous les services de transport jusqu'au chemin de fer du lac Wabush ainsi que l'acheminement du fer en provenance de leur usine pilote.

Il n'y a eu manque de collaboration à aucun égard. Je ne m'arrête pas aux motifs possibles et je ne cherche pas à les déterminer, tout comme je ne prétends pas que la raison invoquée s'accompagne d'autres motifs. Tout ce que je veux dire c'est qu'il s'agit là d'un motif qui, après un certain temps, risque de nous placer dans une situation différente de celle qu'on eût souhaitée lors de l'adhésion à ce projet ferroviaire de quarante milles. Voilà ce que j'avais à vous apprendre, et je n'insinue aucun autre motif.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quel est le pourcentage du minerai de fer traité au Canada en provenance des diverses compagnies qui se trouvent dans la région de Schefferville?

M. DURRELL: Nous avons, l'an dernier, expédié plus d'un million de tonnes sur Hamilton et quelque 400 mille tonnes sur Dosco.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ies aciéries d'Hamilton sont-elles les centres que vous approvisionnez ordinairement?

M. DURRELL: Nous avons toujours, dans le passé, vendu du minerai de fer à ces compagnies, qui ont, toutefois, des sources d'approvisionnement aux États-Unis. En ce qui nous regarde, nous ne demandons pas mieux que de nous trouver des clients.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quel pourcentage de votre production représente ce million quatre cent mille tonnes?

M. DURRELL: Nous avons expédié treize millions de tonnes l'an dernier, ce qui s'élève à quelque 10 p. 100 de notre production canadienne.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*); Plusieurs compagnies de la région de Schefferville ne sont-elles pas productrices d'acier?

M. DURRELL: C'est juste.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Les compagnies de ce centre minier nourrissent-elles le projet d'ériger des aciéries ou enfin d'établir des installations en vue de la production d'acier au Canada?

M. DURRELL: Non, pas précisément, mais nous envisageons le possibilité d'agrandir les aciéries actuelles, surtout celles des centres actifs de Dosco et Stelco.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Certaines de ces sociétés seraient-elles la propriété totale ou partielle de votre groupe de compagnies?

M. DURRELL: Songez-vous à Dosco?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Oui.

M. DURRELL: Non.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous n'êtes encore que producteurs et marchands de minerai de fer, alors?

M. DURRELL: C'est juste.

M. CAMPBELL (*Stormont*): De quelle façon le bill actuel saurait-il sensiblement améliorer la concurrence éventuelle de l'autre partie? Serait-ce simplement en raison des tarifs qui vont être modifiés dans vingt ans?

M. O'BRIEN: L'avantage qui en résulterait, comme l'ont signalé nos collègues, serait l'obtention ou la détermination immédiate d'un taux qui faciliterait le financement de leurs affaires. Il ne s'agit pas ici d'un tarif qui sera réétudié dans vingt ans. Il me faut bien élucider ce point.

Les taux de transport qui nous occupent à l'heure actuelle ne sauraient être en vigueur pour une période prolongée étant donné qu'ils sont irréguliers. Il est possible d'établir, par contrat, un prix qui, de par la loi, est susceptible de révision à la fin de chaque année. Les autres taux n'ont été arrêtés que pour les besoins du jour et, dans l'optique des circonstances et des conditions présentes, ce sont là des taux raisonnables. Mais que survienne un changement demain, et ces tarifs deviennent impropres et, en conséquence, inadmissibles.

Un accord sur le libre parcours, pour sa part, permet à une compagnie de chemin de fer de se servir des voies ferrées d'une autre société, durant une période limite de vingt et un ans, comme le stipule la Loi sur les chemins de fer. L'accord prévu, lui, concédait ce droit à perpétuité.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Vous prétendez ne pas vous préoccuper de la question des taux puisqu'une telle mesure ne saurait s'appliquer. Pour quelle raison majeure vous opposez-vous donc au bill?

M. O'BRIEN: Nous nous opposons au bill parce que nous nous sommes associés contre notre gré, pour ainsi dire, dans ce projet qui établissait une juridiction permanente de l'administration de Terre-Neuve sur les deux parties en cause. Mais, dans notre optique, l'entrée d'une des deux parties dans la sphère fédérale met l'autre groupe dans une position inacceptable si l'on considère la situation dans laquelle nous nous trouvions lors de la négociation des contrats et à maints autres égards. Et s'il est vrai que nos associés envisagent maintenant l'obtention de droits de libre parcours sur notre ligne ferroviaire, nous n'aurions jamais consenti, dans de telles conditions, à nous joindre à eux. Si leurs revendications sont acceptées, ils se seront alors arrogé des droits de maître et non d'associé.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous nous avez laissé entendre que le gouvernement de Terre-Neuve avait la main haute, pour ainsi dire, dans toute cette affaire, et pourtant cette province n'a posé aucune objection au présent bill.

M. O'BRIEN: Non, voici. L'administration de Terre-Neuve, à mon avis, a cru qu'il s'agissait simplement d'une querelle entre deux compagnies de cette région et qu'il était préférable ne pas s'en mêler.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Quels désavantages comporterait une régie fédérale comparée à la juridiction provinciale?

M. O'BRIEN: Nous allons poursuivre nos travaux dans l'orbite de la *Carol Lake Railway Company* sous l'égide de Terre-Neuve, et cela en tant que société privée de transport minier. Si, pour sa part, la *Wabush Lake Railway Company* a l'intention ferme de s'approprier les droits de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador, elle peut également s'approprier les droits de la *Carol Lake Company*. Dans un tel cas, j'estime en toute sincérité qu'il s'agirait là de pouvoirs coercitifs visant le libre parcours, en fait d'un véritable droit d'expropriation.

M. FISHER: Si cette société n'obtient pas les mêmes privilèges, ne se trouve-elle pas alors en difficulté avec la Compagnie de chemin de fer Arnaud?

M. O'BRIEN: La Compagnie Arnaud est sa propriété; cette société ferroviaire détient une charte qui, en l'occurrence, ne lui aurait jamais été accordée par l'administration fédérale. Nos associés ont toute liberté de faire jouer une préférence injustifiable vis-à-vis la société filiale et une compagnie étrangère. Mais jamais le gouvernement fédéral, vu les dispositions de la Loi sur les chemins de fer, ne lui aurait décerné de tels pouvoirs. C'est pourquoi la compagnie s'est présentée devant l'administration provinciale du Québec et a reçu ce droit qui lui permet d'exiger tel tarif de la Wabush et tel autre d'une autre société.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ne serait-elle pas régie par le fédéral si, devant la transports si elle entrait en possession de ce chemin de fer?

M. O'BRIEN: Excusez-moi, mais pourriez-vous répéter?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ne serait-elle pas régie par le fédéral si, devant la Commission des transports, elle s'établissait société générale de transport?

M. O'BRIEN: La clause 3 du bill S-24 stipule que:

> 3. (1) Rien dans la présente loi ne doit s'interpréter comme portant atteinte à quelque disposition des lois de la législature de la province de Terre-Neuve ou de la loi de la législature de la province de Québec que mentionne le préambule, ni comme rendant inopérante quelque disposition des lois en question. Ces compagnies ont respectivement tous les droits, pouvoirs et privilèges que confèrent, sous réserve des limitations et restrictions que leur imposent, lesdites lois et la convention statutaire mentionnée dans The *Wabush-Carol* (Agreement) Act, 1959, et toutes autres lois de la législature de la province de Terre-Neuve ou de la législature de la province de Québec jusqu'ici édictées.

Et la clause 4, pour sa part, prévoit que:

> 4. Nonobstant l'article 3, chacune des compagnies et tout successeur corporatif ou les successeurs corporatifs de celles-ci, à l'égard de leurs taux et tarifs respectifs, ainsi que de l'exploitation, de la construction, de l'amélioration, de l'entretien et du contrôle des chemins de fer et entreprises ferroviaires

que l'une ou l'autre peuvent posséder ou exploiter au Canada, auront désormais tous les pouvoirs, droits et exemptions, et seront assujetties à toutes les obligations, que prévoit la *Loi sur les chemins de fer* en ce qui concerne les chemins de fer et entreprises ferroviaires assujettis à l'autorité législative du Parlement du Canada.

Non, je ne saurais dire.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La clause 3 ne vous protège-t-elle pas en quelque sorte dans les droits que vous accorde la loi de Terre-Neuve?

M. O'BRIEN: Oui, dans la mesure où la loi précise ces droits; mais cette loi ne formule aucune disposition formelle à l'égard de l'accord qui doit se faire conformément à ses visées mais qu'on n'a pas encore négocié. Je ne sais s'il se trouve parmi vous des experts en matière de projets d'accord, de traité.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Nous sommes tous avocats reçus.

M. O'BRIEN: A mon avis, la clause 3 du bill pourrait être interprétée de façon à porter atteinte à tout autre disposition des lois de la province de Terre-Neuve ou de la loi de la législature de la province de Québec ou encore à rendre inopérante quelque disposition des lois en question. Cependant, si cette loi permet la préférence injuste dont nous avons fait mention, nous n'en sommes guère atteints. Et la clause 4, me signale-t-on, stipule que, nonobstant l'article 3, la Loi sur les chemins de fer s'applique, mais j'ignore si elle joue dans les cas qui suivent. Avant l'introduction de l'article 6, j'ai tenté avec certaines personnes d'élucider la portée des clauses 3 et 4, mais sans succès car nous ne pouvions arriver à une seule et unique interprétation.

(*Texte*)

M. PIGEON: J'aimerais poser une question, mais en français. Elle sera interprétée.

Si vous ne permettez pas à une société «compétitrice» d'utiliser votre chemin de fer, ou bien si vous le lui permettez en fixant des tarifs, par le fait même vous pouvez décider oui ou non du «développment du Nord». Autrement dit, vous vous rendez roi et maître de cette région du Québec.

(*Traduction*)

M. O'BRIEN: C'est inexact, monsieur. Ce droit, nous ne l'avons pas. La Compagnie de chemin de fer du Littoral nord, pour ce qui est du tronçon auquel nous avons recours, est une société générale de transport; en d'autres termes, elle effectue le transport de toutes marchandises à acheminer à des tarifs établis par la Commission des transports. Nous n'avons pas le choix. La Loi sur les chemins de fer nous oblige à effectuer le transport de toute marchandise qu'on vient nous présenter.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): N'est-ce pas là une question de topographie? Il est évident que les marchandises confiées à la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador lui parviennent, selon toute vraisemblance, à la limite d'un embranchement ou d'une ligne ferroviaire contiguë. N'en est-il pas ainsi?

M. O'BRIEN: En effet. C'est ce qui se produit pour une grande partie des marchandises en provenance de divers centres industriels du Canada, dont un grand nombre ont leurs propres embranchements ferroviaires.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ce sont là des embranchements pour le moins extraordinaires.

M. O'BRIEN: Permettez-moi de vous signaler qu'il ne s'agit pas ici d'un cas inusité dans l'histoire des chemins de fer canadiens. On se souvient de la compagnie ferro-

viaire *Normetal,* dans les années quarante, qui a construit son propre embranchement, un embranchement de douze milles et non pas de quarante et vingt milles. Je cite de mémoire.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il me plairait de poursuivre cette question. A supposer qu'une nouvelle entreprise s'installe, qu'une autre compagnie minière commence des travaux d'exploitation dans une région et qu'elle y aménage, de par une charte fédérale, un chemin de fer d'une longueur de 40 ou 50 milles, cette société ne se trouvera-t-elle pas exactement dans la même situation que celle que recherche la Wabush Railway vis-à-vis de la Compagnie du Littoral nord de Québec

M. O'BRIEN: Oui, vis-à-vis de la Compagnie du littoral nord de Québec, mais non pas vis-à-vis de la *Carol Lake Company*. Cette dernière constitue une partie dans l'accord.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je considère la situation d'un point de vue plus général, plutôt que d'y voir une dispute entre deux grandes sociétés minières. Je songe au domaine de l'expansion. Alors n'en serait-il pas ainsi?

M. O'BRIEN: Je puis me tromper; mais, en ce qui regarde l'expansion du pays entier, je dois dire que la question de tarifs à appliquer y compris les tarifs à l'égard de l'exploitation, revient à chaque jour devant la Commission des transports. Point n'est besoin d'avoir son propre chemin de fer ni de le placer sous la régie fédérale pour établir ce point. Il existe des taux d'exploitation par tout le pays et on en saisit la Commission qui entreprend aussitôt une enquête et se prononce là-dessus.

M. MCGEE: J'aimerais qu'on nous illustre un tel cas sur la carte. Qu'arriverait-il si une personne découvrait un gisement ou avait certains droits d'exploitation dans cette région-ci, par exemple, qui serait partie de la province de Terre-Neuve, et qu'elle décidât de construire un quai à la limite de l'embranchement prévu ici-bas?

A supposer que je sois cet individu et que je veuille faire l'exploitation de cette réserve minière, étendre mes installations de transport à ce point-ci et assurer l'expédition du minerai de fer, devrai-je, dans les conditions actuelles, entamer des pourparlers avec votre société?

M. O'BRIEN: Non, en ce qui touche cet endroit, car la loi de Terre-Nneuve nous défend d'effectuer tout transport de marchandises, dans cette région, pour le compte d'une autre personne ou société. Je parle de la *Carol Lake Company;* c'est la seule qui soit établie dans ce territoire.

M. ASSELIN: A partir de que endroit vous permet-on d'assurer le transport des marchandises?

M. O'BRIEN: La Compagnie du Littoral nord de Québec se trouve ici et fait fonction de société générale de transport. La *Wabush Lake Railway Company* a le droit d'effectuer l'acheminement des marchandises dans la région que vous venez de m'indiquer; mais, en vertu de la loi, la *Carol Lake Company* ne peut transporter les marchandises, d'aucun particulier, d'aucune société.

UNE VOIX: N'est-ce pas là une mesure préférentielle?

M. O'BRIEN: Non; c'est une pratique courante, pour ce qui est des sociétés privées de transport dans une province, de désigner une compagnie qui ne verra qu'à ses propres besoins en matière de transport.

M. MCGEE: Si je ne m'abuse, la discussion porte en partie sur le fait que vous ayez aménagé cette voie ferrée et que d'autres en ait profité pour étendre leur exploi-

tation. Ces gens estiment qu'il est dans l'intérêt public qu'on leur donne droit à une vue personnelle comme le laissait entendre M. Pattillo ce matin, ou encore à une décision individuelle quant au tarif qui, le cas échéant, leur semblerait plus avantageux qu'un taux négocié. Et si quelqu'un s'avise d'appliquer à ces gens la méthode même dont ils se sont servi à l'égard de la voie principale, on prétend que la chose est impossible.

M. O'BRIEN: Ce n'est pas exact. Vous m'avez demandé s'il nous était permis d'effectuer le transport des marchandises, ce à quoi j'ai répondu que nous n'en avions pas le droit. Seule la *Wabush Lake Company* est autorisée à le faire.

M. MCGEE: Dans ce cas, les pourparlers se feraient-ils avec la *Wabush Lake Company* ou avec la Commission des transports?

M. PATTILLO: Les négociations devraient d'abord se faire avec la *Wabush Lake Company* et, si le tarif exigé était exorbitant, la société en cause pourrait alors porter la question devant la Commission.

M.MCGEE: Et j'aurais le droit de me présenter devant la Commission et protester contre le taux exigé?

M. PATTILLO: Oui.

M. O'BRIEN: Nul doute.

M. MCGEE: Mais il n'en est pas ainsi à l'heure actuelle.

M. O'BRIEN: Mais la compagnie en cause a tous les droits de se présenter. En ce qui a trait au circuit de la Compagnie du Littoral nord de Québec, on peut s'adresser à la Commission aujourd'hui même.

M. PATTILLO: C'est inexact. Je croyais que, de part et d'autre, nous avions reconnu que nous n'avions pas effectué une telle démarche.

M. O'BRIEN: J'avais l'impression que l'honorable député discutait le cas de deux parties ayant du minerai de fer à expédier et pouvant toutes deux porter leur problème devant la Commission.

M. FISHER: Il me faut élucider ce point.

Croyez-vous que le sens de l'initiative et les fonds dont vos clients ont contribué à la réalisation du projet il y a quelques années ont ouvert de nouvelles voies au pays entier et que la motion actuelle va, de fait, vous empêcher de . . .

M. O'BRIEN: Rien de tel.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Pourquoi donc vous opposez-vous au présent bill?

M. O'BRIEN: Nous nous opposons au bill pour une seule et unique raison. On nous a demandé de nous associer dans une entreprise régie par une législature provinciale et visée par toute les dispositions contenues dans une charte provinciale; les accords allaient être gouvernés par l'administration provinciale; les accord à négocier allaient tomber sous le coup de la loi provinciale, et c'est pourquoi nous considérons qu'il y a dérogation à l'esprit des ententes conclues.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): S'il n'y avait pas eu de dispute entre vos deux sociétés avant 1959 et que la compagnie rivale eût désiré une charte fédérale, vous ne vous trouveriez pas ici aujourd'hui, n'est-ce pas?

M. O'BRIEN: Si cette compagnie avait, au tout début, comme nous, demandé une charte fédérale, l'affaire ne nous aurait aucunement concernés.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): D'autre part, si cette compagnie avait demandé auparavant la charte qu'elle désire aujourd'hui, encore là ce ne vous aurait pas concernés.

M. O'BRIEN: En effet.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Au fond, il s'agit ici d'une dispute entre deux compagnies à l'égard de contrats provinciaux.

M. O'BRIEN: Dans l'ensemble, c'est juste.

M. FISHER: Les tribunaux sauraient-ils régler cette question?

M. O'BRIEN: Je signale que la loi en cause prévoit des modifications possibles à ce sujet. Nos collègues s'arrogent des droits et s'attribuent des obligations que ne permet qu'une seule des deux législatures.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La province de Terre-Neuve n'exerce-t-elle pas le droit commun?

M. O'BRIEN: Je suis porté à le croire, mais je ne m'entends pas en la jurisprudence de cette province.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Et les huit autres provinces, à l'exception du Québec, appliquent le droit commun. Il va de soi que la loi visant les contrats à Terre-Neuve ne diffère guère de celle qui est en vigueur dans le reste du pays.

M. O'BRIEN: La loi concernant les contrats de libre parcours.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): De sorte que seules la Loi sur les chemins de fer et la Commission des transports peuvent réglementer dans votre cas et opérer à l'égard des contrats existants ou éventuels.

M. O'BRIEN: C'est juste.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): L'affaire reste donc dans cette compétence. En somme, vous refusez d'accorder à la *Wabush Lake Railway Company*, par-devant la Commission des transports, des tarifs qui pourraient dépasser les taux exigés à l'heure actuelle. N'est-ce pas, en vérité, le fond de l'affaire?

M. O'BRIEN: En partie, oui; mais il ne s'agit pas seulement de ce que la Commission peut faire. Cet organisme est limité dans ses pouvoirs par les dispositions de la Loi sur les chemins de fer, ce qui l'empêche de confirmer certains accords.

M. MCPHILLIPS: Votre thèse ne m'apparaît pas très claire; des points m'échappent. Vous vous trouvez devant un groupe de parlementaires fédéraux. Nous avons l'habitude de traiter avec les sociétés ferroviaires dont l'activité se poursuit dans l'intérêt général du pays et qui relèvent de la Commission des transports. Vous nous demandez de ne pas adopter ce bill quand, de fait, l'objet de votre pétition n'est que très faible. Vos collègues désirent entrer dans l'orbite de la Commission et faire reconnaître que leur activité sert le bien-être du Canada. Comme je le signalais, de telles démarches sont chose courante pour nous. Que vous arrive-t-il? Vous méfiez-vous des décisions que pourrait prendre la Commission?

M. O'BRIEN: Non, mais nos collègues craignent un peu. Dire, d'abord, qu'une activité d'ordre provincial sert le bien-être du Canada est un cas extrêmement rare dans l'histoire du gouvernement canadien.

Nos associés se sont reportés au passé et le premier cas découvert remonte à quelque vingt ans. C'est un droit qu'on n'a guère exercé. Au tout début de la Confédération, c'était pratique courante, mais la Section judiciaire du Conseil privé a établi certains règlements à cet égart et, depuis, on n'a eu recours à cette mesure que très rarement. De toute façon, je considère notre situation bien différente.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Mais, selon nous, tout ce qui, dans l'ordre du commerce et de l'emploi, est susceptible, même d'une façon éloignée et dans cinq ans, de créer des possibilités d'emploi fortes et nouvelles pour les habitants de Terre-Neuve sert le bien commun ou enfin les gens du Québec; les deux parties y trouvent des avantages. Nous reconnaissons le bien-fondé d'une telle demande eu égard au bien-être du Canada, quels que soient les précédents d'ordre juridique qui ont pu survenir au cours des soixante-quinze dernières années.

M. O'BRIEN: De fait, monsieur, j'établis une distinction, dans mon esprit, entre l'exploitation du fer et le produit lui-même. Si la demande de fer se maintient, l'exploitation des gisements se poursuivra, quoi qu'il arrive au bill. Somme toute, il s'agit de savoir si la possibilité de fixer un tarif quelques années à l'avance sert le bien du pays.

M. FISHER: Je me permets de vous signaler qu'il y va de votre intérêt. Vous reconnaissez aisément que le tarif de $3 exigé de vous est raisonnable.

M. O'BRIEN: Oui.

M. FISHER: M. Durrell prétend que le taux de $2.50 proposé à l'origine serait acceptable. Pourquoi refuser alors la régie d'un autre organisme en la matière?

M. O'BRIEN: Là n'est pas le problème. On ne se soucie guère de cette question. On pourra obtenir un tarif dès qu'il y aura du minerai à transporter. Ce n'est pas ce à quoi nous nous opposons.

M. SMITH: (*Simcoe-Nord*): Vous chercher tout simplement à les empêcher de paraître devant la Commission.

M. O'BRIEN: C'est inexact.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Une régie provinciale en la matière, dites-vous, suppose certains faits. Il me semble que notre débat tourne en rond, que nous argumentons dans le vide. En quoi consiste au juste ces faits dont vous nous parlez, et vous entendez, sans doute, par là des avantages qui votre société perdrait si le bill était adopté. Désirez-vous ces avantages particuliers?

M. O'BRIEN: D'abord, le premier accord nous concède le droit de négocier une entente permanente à l'égard du libre parcours, Pour la *Wabush Lake Railway Company* il s'agit là d'un avantage qui entraîne, toutefois, une obligation. Il faut disposer d'énormes sommes. Mon collègue signalait auparavant une clause de l'accord selon laquelle nous étions libres de résilier l'entente si l'autre partie s'abstenait de verser la location. Mais, de part et d'autre, nous refusions cette possibilité. Nous avons signé un contrat à caractère permanent et avions l'intention de le respecter.

Si le bill actuel entre en vigueur, le caractère permanent de l'accord relatif à la *Wabush Railway Company,* dont on veut saisir la Commission des transports, ne sera pas reconnu. La loi ne le permet pas.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Je ne suis pas un des experts du comité. Un tarif de $3 vous est appliqué et vous en proposez un de $2.50. Vos associés semblent considérer qu'il s'agit là d'un taux raisonnable et cherchent à se présenter sur-le-champ devant la Commission. En conséquence, ils s'adressent à la Chambre afin de placer leur compagnie sous la régie fédérale.

Les droits accordés par les provinces de Québec et Terre-Neuve ne nous concernent guère et, si vos deux sociétés se querellent à cet égard, il faut alors porter la question devant les tribunaux. En ce qui nous touche, notre seule tâche ici consiste, vu notre statut d'organisme législatif fédéral, à reconnaître une compagnie, comme on nous le demande.

M. O'BRIEN: Je m'excuse, monsieur McDonald, mais je ne crois pas que ce soit là le but du bill. Une fois son activité reconnue comme étant pour le bien commun du pays, cette société passe da la juridiction provinciale à la régie fédérale.

(*Texte*)

M. PIGEON: En voulant fixer vous-même (c'est-à-dire votre société) les tarifs sans passer par la Commission des transports, par le fait même vos «compétiteurs» sont à la merci de votre société; autrement dit, il n'y a plus de juste concurrence.

(*Traduction*)

M.O'BRIEN: Il ne nous est permis d'établir aucun tarif sans l'assentiment de la Commission des transports. Nous pouvons seulement soumettre des prix à son étude.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): En conséquence, la société qui demande une charte fédérale à l'heure actuelle, a-t-elle le droit de paraître devant la Commisison et y contester vos tarifs?

M. O'BRIEN: Que le bill soit adopté ou non, je ne crois pas que la société ait ce droit.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Nous aurions donc perdu notre temps jusqu'ici. Vous nous signaliez, entre autre, que la Commission ne peut accorder des droits de libre parcours que pour une période de vingt et un ans.

M. O'BRIEN: Elle ne fait que reconnaître la validité de l'accord.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): D'accord; mais n'entérine-t-elle pas également le renouvellement des accords? On ne met pas fin à des droits de libre parcours après une période de vingt et un ans.

M. O'BRIEN; C'est juste, mais on exige un nouvel accord.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Est-ce là un obstacle insurmontable?

M. O'BRIEN: Je vais vous expliquer. Nous ne parvenons pas à nous entendre sur le sujet. On ne sait qui régira nos associés au cours des vingt et une prochaines années et nous préférons qu'une telle disposition fasse l'objet d'une mesure législative provinciale.

M. PATTILLO: Savez-vous de qui vous allez relever?

M. O'BRIEN: Non, mais notre groupe directeur ne change pas aussi rapidement que certains autres.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Une telle mesure favoriserait la société dans son financement tandis que vous avez été en mesure d'assurer tous les frais de l'entreprise sans accords au préalable. Il reste toutefois que votre société a été la première en lice dans ce projet, que la guerre de Corée a forcé la production, qu'il y avait pénurie de minerai de fer autrefois, circonstances qui facilitaient le financement de l'entreprise. Mais la vente du minerai de fer aujourd'hui n'est-elle pas plutôt une question de prix concurrentiels?

M. O'BRIEN: C'est juste. Il en est de même, je pense, de toute société industrielle qui projette investir dans cinq ans les sommes à des fins de production ou de non-exploitation.

M. VALADE: Pour quelle raison ne vous êtes-vous pas placés dès le début sous l'égide de la loi fédérale sur les chemins de fer au lieu de vous en remettre à la régie provinciale?

M. O'BRIEN: Peut-être n'étiez-vous pas ici lorsque nous avons fait la demande d'une charte fédérale et que le gouvernement de Terre-Neuve nous persuadait de ne pas donner suite à cette pétition mais de nous associer plutôt à nos collègues actuels dans une entreprise commune régie par l'administration provinciale.

M. VALADE: Mais le loi de Terre-Neuve ne vous garantissait-elle pas contre une telle demande de la part de vos associés?

M. O'BRIEN: Non.

M. VALADE: Mais ne pouviez-vous prévoir cette difficulté?

M. O'BRIEN: On ne s'y est pas arrêté à l'époque. Nous aurions, de fait, préféré une charte fédérale.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ce qui aurait établi deux compagnies de chemin de fer.

M. O'BRIEN: Oui, si l'autre société avait poursuivi son activité.

M. ASSELIN: Toute la question repose sur les tarifs?

M. O'BRIEN: Oui, dans l'esprit de mes collègues, des promoteurs du bill, mais non d'après nous. Nous estimons qu'il est d'autres de nos droits essentiels qui sont lésés.

M. ASSELIN: Je voudrais poser une deuxième question. Comment voulez-vous qu'une société comme la *Wabush* puisse espérer consacrer plusieurs millions de dollars sans être fixé auparavant sur les tarifs qu'elle aura à payer?

M. O'BRIEN: Permettez-moi de vous citer le cas de la *Steel Company of Canada* qui construisait un centre industriel. Aucune société ne peut être assurée, par décret, des tarifs qu'elle aura à verser dans cinq ans. Une telle mesure serait contraire à la loi.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

M. O'BRIEN: J'aimerais citer quelques-unes des dispositions formulées par la loi. Elle ne sont pas particulièrement importantes en ce qui nous concerne, mais je veux simplement signaler, sans m'étendre sur le sujet, que plusieurs parlementaires sont persuadés qu'on ne peut déclarer un projet et l'entreprendre dans l'intérêt général du pays. Il ne s'agit ici que d'une remarque de ma part, qui n'a rien à voir au bill. Il en est question dans l'article 3 et, sans doute, obtiendrez-vous de meilleurs renseignements d'ordre juridique que je n'en ai eus.

Je vous ai déjà signalé la contradiction qui semble exister entre les articles 3 et 4, mais je ne m'étendrai pas là-dessus.

En ce qui touche l'article 3(2), je ne prétends pas avoir parcouru toutes les mesures législatives qui permettent d'accorder une charte à une compagnie de chemin de fer, mais toutes les dispositions dont j'ai pris connaissance portent que le point de départ et le point d'arrivée de la ligne ferroviaire y soient précisés. C'est la première fois que je prends conscience d'un cas où l'on autorise la construction d'une voie ferrée dont on ne spécifie ni le point de départ ni le point d'arrivée.

J'aimerais formuler une seule autre remarque à l'égard de cet article 3(2). Les promoteurs du bill ont déclaré au Sénat qu'ils n'avaient pas l'intention d'aménager ces voies ferrées s'ils n'obtenaient pas un tarif raisonnable. Alors cette clause n'existe que pour signifier à la Commission des transports que, si le tarif fixé ne convient pas au pétitionnaire, la société ira s'établir ailleurs. Je ne pense pas que la Chambre

ait de telle intention en autorisant la construction du chemin de fer. La société est décidée à ne pas effectuer de travaux de construction si les tarifs sont excessifs.

L'article 5, ai-je fait remarquer, leur permet de vendre, louer ou opérer le transfert de leurs biens tandis que l'article 10 de l'accord de la *Wabush* et *Carol* en interdit la cession. Notre position de longue échéance se trouve atteinte, à mon avis. Nous étions convenus d'être associés à un groupe donné et non pas à une société à laquelle ils auraient vendu, loué ou cédé leur part.

Je n'ai rien d'autre à ajouter et vous remercie tous du temps précieux que vous nous avez accordé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous aviez également un mot à dire, n'est-ce pas, monsieur Pattillo?

M. PATTILLO: Je ne m'étendrai pas en commentaires car une grande partie des observations formulées par M. O'Brien, j'ai le regret de le reconnaître, sont tout à fait hors du sujet qu'on doit traiter.

La thèse de M. O'Brien se résume ainsi, à mon avis: «Tant que nos associés seraient demeurés une compagnie de chemin de fer provinciale, nous aurions été prêts à accepter tout le minerai qu'ils désiraient expédier. Nous sommes convenus d'effectuer le transport de leurs concentrés, à des tarifs qu'établirait la Commission des transports; mais dès qu'on a cherché à devenir une société fédérale, régie par la Commission, nous avons considéré que le chemin de fer nous appartenait et soupçonné anguille sous roche. Nous sommes donc venus ici pour vous demander de mettre un point final à toute cette affaire».

Il aimerait que vous nous bannissiez de l'entreprise parce que, prétend-il d'abord, on a cherché à établir deux sociétés aux droits de libre parcours sur ce chemin de fer de quarante milles, qui assurerait la correspondance avec la ligne ferroviaire de la Compagnie du Littoral nord de Québec et du Labrador au 224e mille, compagnies qui devaient être associées en permanence. Voici ce qu'on a cherché à faire: la *Carol Lake Company* recevait un droit perpétuel de libre parcours en vertu d'un accord passé avec la *Northern Land* qui détenait les voies et le droit de passage. D'aucune façon, nous n'entravons ce droit de la *Carol Lake* qui, pour autant que nous soyons en cause, ne sera pas lésée dans ce privilège puisque cette question ne nous concerne pas; elle concerne la *Northern Land* et la *Carol Lake*. En ce qui nous regarde, dit-il, on nous accordait des droits permanents de libre parcours sur cette ligne ferroviaire. Si nous devions recevoir un tel privilège, il nous viendrait de la *Northern Land* tout comme ce sera le cas pour la *Carol Lake*.

La loi sur les chemins de fer stipule, en effet, qu'il est impossible d'obtenir des droits de libre parcours à perpétuité une fois qu'on passe sous la régie fédérale. Toutefois, si nous sommes prêts à courir le risque d'un refus de la part de la Commission des transports, dans vingt et un ans d'ici, pour ce qui est du renouvellement de nos droits de libre parcours, cela ne concerne que nous seuls et ne saurait leur nuire de quelque façon que ce soit.

Pour notre part, nous avons dû verser une certaine somme à la *Northern Land* pour lui permettre de construire ce chemin de fer. Nous avons produit, de concert avec l'autre groupe, sur une base égale, le montant établi. Mais, vous détenez un privilège permanent, nous dira-ton. C'est inexact, car l'accord porte qu'une des compagnies est libre en tout temps de vous céder ses droits.

M. O'BRIEN: Où?

M. PATTILLO: Si la société renonce à ses droits, elle peut en être déchue et les perdre. Libre à vous de courir ces risques. Nous nous sommes acquittés de la somme que nous avions à verser pour la construction de ce chemin de fer. Il ne s'agit pas du cas où nos associés risqueraient de ne pas recevoir de nous la part dont ils ont contribué dans la construction de cette ligne ferroviaire.

M. O'Brien a mentionné le droit de cession. Nous ne sommes libérés d'aucune obligation contractuelle; le bill est bien explicite à cet égard. La question est vite réglée si on nous refuse ce droit. M. O'Brien et nous ne sommes pas nécessairement du même avis sur ce point, mais à ce comité tout comme au Sénat il n'a fait aucune proposition positive. Il se contente de dire que sa société s'oppose au bill et n'en reconnaît pas le bien-fondé. Bref, il déclare que sa société s'oppose au bill parce qu'elle refuse une charte fédérale à ces compagnies de chemin de fer.

Il a également parlé de jurisprudence. L'article 6 de la Loi sur les chemins de fer stipule en termes clairs et nets que les compagnies de chemin de fer passent sous la régie de la Commission de transport en faisant reconnaître leur activité pour le bien-être général du pays. Au dire de l'un d'entre vous, le projet en cause servirait les intérêts du Canada; j'estime, pour ma part, que tout projet susceptible de fournir de l'emploi, de produire les sommes nécessaires sert le bien-être de notre pays.

Je me permets de consacrer quelques minutes aux observations formulées plus tôt par M. O'Brien et, à mon avis, étrangères à l'objet du présent débat car je ne veux pas qu'elles s'inscrivent aux dossiers non accompagnées de commentaires. Terre-Neuve voulait un chemin de fer provincial, prétend M. O'Brien. J'ignore, pour ma part, ce que cette province avait en vue, mais il me semble qu'elle ne voulait pas voir deux compagnies faire de l'exploitation ferroviaire presque côte à côte dans le Grand Nord. Elle n'y trouvait aucun avantage d'ordre économique tout comme je n'en vois aucun à construire une voie ferrée du lac Wabush jusqu'à Sept-Îles en passant par un territoire presque parallèle à celui de la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador. Vous avez pris connaissance des dépenses qu'une telle entreprise entraînerait. Les prévisions à cet égard indiquent que nous pourrions construire le chemin de fer requis et assurer l'acheminement de notre minerai à un taux inférieur au tarif de $2.50 que nos amis nous citent.

Brièvement, je veux considérer ce tarif de $2.50 dont parlent nos collègues et que proposait M. Durrell en 1955, ainsi que la façon dont il y est parvenu. D'abord, pourquoi se soucier de l'usure des freins et d'autres choses si le transport doit s'effectuer avec notre propre matériel de transport? En second lieu, — malheureusement nous ne disposons pas de ce renseignement ici aujourd'hui, mais nous l'avons produit au comité du Sénat, — on lit dans le compte rendu du 12 mai 1960, à la page 37 du fascicule 2 des délibérations du Comité des transports et des communications le passage suivant:

> Nos experts diffèrent grandement d'avis et pour ce qui est des faits, ce que M. O'Brien a dit ce matin m'a fort étonné. J'ai ici un mémoire relatif à une réunion des deux groupes, qui eut lieu le 2 février 1959.

Il s'agit ici de la *Wabush Iron Company* et de *l'Iron Ore Company*.

> Je n'en ferai pas lecture, mais il mentionne que nous étions impatients de connaître le tarif de transport qu'il nous faudra payer sur leur ligne. On mentionna un chiffre que nous avons trouvé trop élevé et tous les ans nous revenons à la charge et essayons de négocier sur ce point. Enfin, nous sommes venus ici parce que le temps passe et que nous n'aboutissons à aucun résultat.

Je ne crois pas que M. O'Brien veuille mettre en doute la véracité de cette déclaration.

M. O'Brien a également parlé du tarif de $3. Notre situation d'associés, à l'heure actuelle, est la même qu'a connue l'*Iron Ore Corporation*. Si nos collègues n'avaient pas agi d'après l'avis d'experts pour fixer ce tarif de $3, il serait avantageux d'abaisser ce taux et de faire en sorte qu'ils soient exemptés de l'impôt durant trois ans. M. O'Brien a oublié de mentionner que l'*Iron Ore Corporation* est une société du Delaware et non pas canadienne.

Il a traité des tarifs en vigueur à partir de la mine Hilton jusqu'à Hamilton. Il va de soi que ces prix ne se comparent pas aux tarifs du Pacifique-Canadien qui fournit les wagons et tout le matériel de transport, tandis que nous n'avons qu'à produire

le minerai et à en payer le transport. Il est question, dans notre cas, de nous servir de notre propre matériel de transport.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Comprendrait-il les locomotives?

M. PATTILLO: Oui.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Tout ce qu'il faut pour le transport?

M. PATTILLO: En effet, nous songeons à l'équipement dans son entier.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Aux hommes, à tout l'appareillage roulant y compris la force motrice, les locomotives?

M. PATTILLO: Oui, c'est ce que nous nous proposons de faire. Quand on discute de tarifs, il faut se rappeler, comme mon collègue M. DeRoche vient tout juste de le mentionner, nous allons nous servir de nos propres wagons à minerai. Si, aux termes de l'article 196 de la Loi sur les chemins de fer, l'on formulait une demande à l'égard des droits de libre parcours et qu'on les obtenait, il faudrait alors avoir tout l'appareillage nécessaire au transport et se servir des voies comme le Pacifique-Canadien fait sur le réseau du National Canadien, et vice-versa.

M. MCGEE: Que doit-on au juste entendre par «nous nous proposons»? La procédure des tribunaux m'est presque inconnue. Allez-vous de fait procéder ainsi ou n'est-ce là qu'une possiblité?

M. PATTILLO: A l'heure actuelle, nous voulons que les choses aillent bon train. Si on adopte le bill, nous nous présenterons sur-le-champ devant la Commission des transports, car nous désirons savoir aussi vite que possible à quoi nous en tenir. En m'adressant à la Commission, je vais évidemment considérer les possibilités car il faut absolument faire la part des choses dans l'affaire.

M. O'BRIEN: Quelles seraient ces possibilités?

M. MCGEE: Par «possibilités» entendez-vous les droits de libre parcours?

M. PATTILLO: Il y a trois possibilités: d'abord, les droits de libre parcours; puis un tarif commun, et dans ce cas nous serions la source de production de l'entreprise et le minerai circulerait sur trois chemins de fer; ou enfin être simplement expéditeur.

M. MCGEE: Et quatrièmement, comme vous l'avez signalé, ce serait de construire une voie ferrée jusqu'au Littoral nord et d'y faire l'exploitation ferroviaire à moins de $2.50.

M. PATTILLO: En effet, à un tarif inférieur à $2.50. Je ne crois pas avoir d'autres remarque à formuler.

Le VICE-PRÉSIDENT: Estimez-vous, messieurs, que le Comité doive se réunir ce soir?

M. PATTILLO: Voilà tout ce que j'avais à dire.

M. O'BRIEN: Nous parlions des impôts au Canada et signalions qu'une société qui poursuit ses travaux au pays et est visée par la loi canadienne de l'impôt s'en trouve exemptée durant trois ans.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quand a eu lieu cette dispense de trois ans?

M. O'BRIEN: Elle s'applique dès que la production débute.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Mais quand s'est-elle appliquée?

M. DURRELL: Elle s'applique ordinairement lorsqu'on en arrive aux deux tiers de la capacité de production. Dans notre cas, il s'agit de 1956, 1957 et 1958.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ce sont là les trois années où vous avez été exemptés de l'impôt?

M. PATTILLO: Au cours de cette même période n'étiez-vous pas visés par la loi américaine de l'impôt?

M. DURRELL: Au Canada, tous les impôts que nous avons dû verser étaient d'ordre canadien; les impôts américains venaient par surcroît.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous a-t-on accordé une dispense d'exploitation minière de trois ans?

M. DURRELL: Oui.

M. DEROCHE: M. Pattillo ne semble pas avoir saisi. Nous ne faisions nullement allusion aux impôts que vous avez dû verser de par les exigences de la loi canadienne. Nous considérons le cas de M. O'Brien du point de vue de l'exemption d'impôts au Canada, exemption qui exerçait un effet sur les tarifs de sa société. Qu'une compagnie soit visée par le loi américaine de l'impôt, il ne s'ensuit pas pour elle une exemption d'impôt au Canada; cela n'y est pour rien.

M. O'BRIEN: Mais je proteste; il y a eu des conséquences.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

M. VALADE: Dans le calcul du tarif de $3, avez-vous tenu compte des impôts versés au Canada et aux États-Unis?

M. O'BRIEN: Non, monsieur. La Loi sur les chemins de fer et la Commission des transports nous obligent à proportionner nos tarifs à ceux qui sont en vigueur à travers le pays. On ne se préoccupe pas de nos impôts ni de rien d'autre.

M. VALADE: Des spécialistes auraient arrêté ces tarifs, avez-vous dit?

M. O'BRIEN: Ils les établissent en les proportionnant à ceux qui sont en vigueur à travers le pays. Une mesure législative d'ordre national préside à l'établissement des taux de transport pour tout le pays; elle se trouve contenue dans la Loi sur les chemins de fer.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous sommes saisis du bill. Si on n'a plus de questions à poser, peut-être devrait-on adopter le préambule?

Le préambule est adopté.

Les articles 1, 2, 3, 4, 5 et 6 sont adoptés.

Adoptez-vous le titre?

Le titre est adopté.

Approuvez-vous le bill sans amendement?

Approuvé.

Doit-on approuver le bill sans amendement?

Approuvé.

Je vous remercie, messieurs.

M. MCPHILLIPS: Étant donné la difficulté qu'on a éprouvée ces derniers temps à réunir le quorum, j'aimerais proposer, avant l'ajournement de la séance, qu'on demande à la Chambre de fixer ce nombre de 15 à 11 membres à compter de maintenant.

Le VICE-PRÉSIDENT: Quelqu'un appuie-t-il la proposition de M. McPhillips?

M. ASSELIN: J'appuie la motion.

Le VICE-PRÉSIDENT: Une motion a été formulée; l'accepte-t-on?

Adopté.

Nous avons saisi le Comité d'un autre bill touchant la loi sur la marine marchande du Canada. Je ne sais si nous pourrons en aborder l'étude jeudi; si la chose est impossible, alors ce sera remis à mardi prochain.

M. MCDONALD (*Hamilton-Sud*): Je propose l'ajournement de la séance.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: W. MARVIN HOWE

CANADA
SEP 30 1960
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROCÈS-VERBAUX

Fascicule 25

Bill C-80, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada
Y compris le treizième rapport à la chambre

SÉANCE DU MARDI, 5 JUILLET, 1960

TÉMOINS:

L'honorable George Hees, ministre des Transports; M. C.S. Booth, sous-ministre adjoint senior; Capitaine F.S. Slocombe, chef, *service de la navigation et du pilotage, ministère des Transports;* M. Jean Brisset, C.R., avocat et M. Charles-J. Gélinas, avocat, *de la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent;* M. W.J. Fisher, directeur, de l'Association des propriétaires de navires.

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960

COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Vice-président: W. Marvin Howe,

et MM.

Allmark
Asselin
Badanai
Baldwin
Bell *(Saint-Jean-Albert)*
Bourbonnais
Bourget
Bourque
Brassard *(Chicoutimi)*
Brassard *(Lapointe)*
Browne *(Vancouver-Kingsway)*
Bruchési
Cadieu
Campbell *(Stormont)*
Campeau
Chevrier
Chown
Creaghan
Crouse
Denis
Deschatelets
Drysdale
Dumas
Fisher
Garland
Grills
Horner *(Acadia)*
Horner *(Jasper-Edson)*
Johnson
Keays
Kennedy
Lessard
MacInnis
MacLean *(Winnipeg-Nord-Centre)*
Martin *(Essex-Est)*
Martini
Michaud
McBain
McDonald *(Hamilton-Sud)*
McGee
McGregor
McPhillips
Monteith *(Verdun)*
Pascoe
Payne
Peters
Phillips
Pigeon
Pratt
Rapp
Rogers
Rynard
Smith *(Calgary-Sud)*
Smith *(Lincoln)*
Smith *(Simcoe-Nord)*
Thompson
Tucker
Valade
Wratten—60

Secrétaire du Comité:
Eric H. Jones.

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

LUNDI 27 juin 1960

Il est ordonné—Que le bill C-80, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
L.-J. RAYMOND.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

TREIZIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le Bill C-80, intitulé «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada», et il est convenu d'en faire rapport avec les amendements suivants:

Article 2 du Bill

1. Page 2. Modifier le nouvel article projeté 375B de la loi en y insérant, immédiatement après le paragraphe (2) dudit article, ce qui suit comme paragraphe (3):

   «(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à un navire immatriculé au Canada ou aux États-Unis,

   a) qui est en service sur les Grands lacs ou fait le service entre des ports des Grands lacs et du fleuve Saint-Laurent, ou

   b) dont le service est principalement celui que décrit l'alinéa *a)* et qui fait à l'occasion des voyages à des ports situés dans les provinces maritimes du Canada.»

2. Page 2. Renuméroter le paragraphe (3) dudit article comme paragraphe (4).

Votre Comité recommande que le nouvel article projeté 375B de la loi, qui apparaît à l'article 2 du Bill C-80, soit de plus modifié en comité plénier par l'adjonction des paragraphes suivants:

«(5) L'autorité conférée par le paragraphe (1) aux pilotes inscrits des États-Unis ou aux personnes de ce pays détenant des brevets délivrés par le gouvernement des États-Unis n'est valable que tant que le gouvernement des États-Unis accorde aux pilotes canadiens inscrits ou aux officiers canadiens possédant les qualités prescrites par le gouverneur en conseil une semblable autorité dans les eaux des Grands lacs, leurs eaux tributaires et de communication, et les eaux du fleuve Saint-Laurent, vers l'est, jusqu'à Saint-Régis, province de Québec, placées sous la juridiction des États-Unis.

«(6) L'exemption accordée par le paragraphe (3) à un navire immatriculé aux États-Unis et décrit audit paragraphe ne vaut que tant que le gouvernement des États-Unis accorde une exemption semblable à un navire immatriculé au Canada et décrit audit paragraphe, dans les eaux des Grands lacs, leurs eaux tributaires et de communication, et les eaux du fleuve Saint-Laurent, vers l'est, jusqu'à Saint-Régis, province de Québec, placées sous la juridiction des États-Unis.»

Ci-joint un exemplaire des procès-verbaux et des témoignages relatifs audit Bill.

Respectueusement soumis,

Le vice-président,
W. M. HOWE.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 5 juillet 1960
(41)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 heures et demie du matin, sous la vice-présidence de M. W. M. Howe.

Présents: MM. Badanai, Browne *(Vancouver-Kingsway)*, Chevrier, Chown, Howe, Keays, Martini, McBain, McGee, McPhillips, Monteith *(Verdun)*, Payne, Pigeon, Rapp, Rogers, Smith *(Calgary-Sud)*, Smith *(Simcoe-Nord)* et Thompson (18).

Aussi présents; du ministère des Transports: L'honorable George Hees, ministre; M. C. S. Booth, sous-ministre adjoint senior; M. Alan Cumyn, directeur, division des Règlements maritimes; le capitaine F. S. Slocombe, chef, service de la navigation et du pilotage; et le Capitaine D. R. Jones, surintendant du pilotage, service de la navigation et du pilotage; *de l'Association des propriétaires de navires:* M. W. J. Fisher, directeur: de la *Shipping Federation of Canada Inc.:* M. Jean Brisset C.R. avocat, et le capitaine J. E. Matheson, directeur général adjoint; *de la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent:* M. Jean-Guy Chartier, vice-président, et M. Charles J. Gélinas, avocat.

Le Comité entreprend l'étude d'un bill d'intérêt public, à savoir, le Bill C-80, loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada.

Le secrétaire donne lecture de l'ordre de renvoi en date du 27 juin 1960 en vertu duquel ledit bill a été renvoyé au Comité.

Article 1

Sur la proposition de M. McBain, appuyée par M. McPhillips,

Il est décidé,—Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français du Procès-verbal et des Témoignages concernant le Bill C-80.

Le Président communique ensuite les noms des personnes présentes à titre de représentants d'organisations intéressées audit bill comme ci-dessus indiqué.

Les représentants des deux dernières organisations précitées, ayant manifesté le désir de faire des observations au sujet du bill, le Comité consent à les entendre.

M. Booth est appelé; il explique l'objet du bill et est interrogé à ce sujet. M. Brisset est appelé; au cours de ses observations il propose certaines modifications au bill que le Comité examinera lorsqu'il fera une étude détaillée de la mesure. On l'interroge à ce sujet.

M. Gélinas est appelé. Il fait certaines observations sur le projet de loi et on l'interroge à ce sujet. Au cours de son interrogatoire, M. Booth répond aux questions qu'on lui pose.

Étude article par article

L'article 1 est adopté

A 11 heures 58 du matin le Comité s'ajourne jusqu'à deux heures de l'après-midi aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 5 juillet 1960
(42)

A deux heures de l'après-midi le Comité reprend l'étude du Bill C-80, sous la vice-présidence de M. W. M. Howe.

Présents: MM. Allmark, Bourque, Brassard *(Chicoutimi)*, Chown, Denis, Fisher, Keays, MacInnis, Martini, McBain, McGee, McPhillips, Monteith *(Verdun)*, Pascoe, Payne, Phillips, Smith *(Calgary-Sud)*, Smith *(Lincoln)* Smith *(Simcoe-Nord)*, Thompson et Tucker (21).

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance du matin de ce jour.

Suite de l'étude article par article du Bill C-80.

Article 2

M. Booth et le capitaine Slocombe expliquent les modifications proposées au bill et sont interrogés à ce sujet.

Sous la rubrique «Partie VIA, Pilotage sur les Grands lacs» du Bill, l'article projeté 375A de la loi, est adopté.

Sur le paragraphe (1) de l'article 375B de la loi, proposé

M. Brisset fait des commentaires au Comité et est interrogé à ce sujet.

Sur la proposition de M. McPhillips, appuyé par M. Smith (Lincoln),

Il est décidé,—Que l'article 375B (1) proposé, soit adopté,

Paragraphe (2) de l'article 375B de la loi, proposé

M. Booth et M. Gélinas sont interrogés.

Sur la proposition de M. Browne (Vancouver-Kingsway), appuyée par M. McPhillips,

Il est décidé,—Que l'article 375B de la loi, proposé, soit modifié en ajoutant, après «aux exigences du paragraphe (1)» aux lignes 29 et 30 ce qui suit:

> Le paragraphe (1) ne s'applique pas à un navire immatriculé au Canada ou aux États-Unis,
>
> *a)* qui est en service sur les Grands lacs ou fait le service entre des ports des Grands lacs et du fleuve Saint-Laurent, ou
>
> *b)* dont le service est principalement celui que décrit l'alinéa *a)* et qui fait à l'occasion des voyages à des ports situés dans les provinces maritimes du Canada.»

Le paragraphe (2) de l'article 375B de la loi, proposé, est adopté ainsi que modifié.

Les projets d'articles 375C et 375D de la loi sont adoptés

L'article 2 est adopté ainsi que modifié.

L'article 3 est adopté.

Le titre et le préambule sont adoptés.

Le bill est adopté ainsi que modifié

Il est ordonné—Que le Comité fasse rapport à la Chambre du Bill C-80 ainsi que modifié.

Le Comité reprend l'examen de l'article 2 du bill. A la suite d'une discussion, le Comité décide que M. Booth, en consultation avec les légistes de la Couronne, rédige un ou des paragraphes appropriés au projet d'article 375B de la loi afin d'y insérer des dispositions réciproques concernant les privilèges des pilotes et des navires du Canada et des États-Unis de naviguer dans les eaux de l'un et de l'autre, de manière à les rendre conformes aux dispositions contenues dans une mesure législative récemment adoptée aux États-Unis.

Le Comité convient aussi que le paragraphe ou les paragraphes ainsi rédigés constituent la substance d'une recommandation du Comité à la Chambre demandant que le Comité plénier apporte une autre modification au bill C-80.

Lesdits paragraphes dont il est question ci-dessus, rédigés par M. Booth en collaboration avec les Légistes de la Couronne, se lisent comme suit:

«(5) L'autorité conférée par le paragraphe (1) aux pilotes inscrits des États-Unis ou aux personnes de ce pays détenant des brevets délivrés par le gouvernement des États-Unis n'est pas valable que tant que le gouvernement des États-Unis accorde aux pilotes canadiens inscrits ou aux officiers canadiens possédant les qualités prescrites par le gouverneur en conseil une semblable autorité dans les eaux des Grands lacs, leurs eaux tributaires et de communication, et les eaux du fleuve Saint-Laurent, vers l'est, jusqu'à Saint-Régis, province de Québec.

«(6) L'exemption accordée par le paragraphe (3) à un navire immatriculé aux États-Unis et décrit audit paragraphe ne vaut que tant que le gouvernement des États-Unis accorde une exemption semblable à un navire immatriculé au Canada et décrit audit paragraphe, dans les eaux des Grands lacs, leurs eaux tributaires et de communication, et les eaux du fleuve Saint-Laurent, vers l'est, jusqu'à Saint-Régis, province de Québec.»

A 3 heures 55 de l'après-midi, le Comité s'ajourne au jeudi 7 juillet 1960, à 9 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

MARDI 5 juillet 1960
Neuf heures et demie du matin.

Le VICE-PRÉSIDENT: La séance est ouverte, messieurs.

Ce matin nous sommes saisis du bill C-80, loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada. Le secrétaire voudrait-il lire l'ordre de renvoi.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Ordre de renvoi de la Chambre en date du lundi 27 juin 1960: Il est ordonné que le bill C-80, loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Le VICE-PRÉSIDENT: Quelqu'un voudrait-il faire une proposition au sujet de l'impression du compte rendu. Il est question d'imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français.

La proposition de M. McBain, appuyée par M. McPhillips, est adoptée.

Article 1—Exemption pour les pilotes brevetés aux États-Unis.

Le VICE-PRÉSIDENT: M. C. S. Booth, sous-ministre adjoint senior du ministère des Transports est présent aujourd'hui. Je lui demanderai de nous présenter ses collègues.

M. C. S. BOOTH, *(sous-ministre adjoint senior, ministère des Transports):* Monsieur le Président, ces hauts fonctionnaires sont M. Alan Cumyn, directeur de la division des règlements maritimes; le Capitaine F. S. Slocombe, chef, service de la navigation et du pilotage, et le Capitaine D. R. Jones, surintendant du pilotage.

Le VICE-PRÉSIDENT: M. W. J. Fisher, directeur, Association des propriétaires de navires, est aussi présent. Il assiste à notre séance en qualité d'observateur et si les membres du Comité désirent l'interroger il est à votre disposition.

Nous avons aussi M. Jean Brisset, C.R., avocat de la Shipping Federation of Canada, Incorporated, et le Capitaine J. E. Matheson directeur général adjoint. M. Jean-Guy Chartier, vice-président de la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent, et M. Charles J. Gélinas, avocat, sont également présents.

Ces deux derniers groupements désirent se faire entendre. Quel est votre bon plaisir à ce sujet, messieurs? Les entendrons-nous après qu'on aura expliqué le bill?

Il en est ainsi décidé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je demanderai maintenant à M. Booth de nous expliquer le projet de loi.

M. BOOTH: Monsieur le président, si vous voulez bien me permettre de faire l'historique de ce bill, je crois que l'interrogatoire s'en trouverait facilité. La question du pilotage maritime sur les Grands lacs est à l'étude, tant aux États-Unis qu'au Canada, depuis quelques années. Il y a environ cinq ans les Américains nous ont indiqué clairement qu'ils avaient l'intention d'a-

dopter une mesure législative concernant le pilotage sur les lacs. Nous nous sommes consultés avec eux et en effet ces consultations n'ont pas cessé jusqu'à présent. Il est évident, vu qu'il s'agit d'eaux internationales, que la collaboration entre ces deux pays est essentielle à l'efficacité de tout système de pilotage.

Les honorables membres savent sans doute qu'on a présenté un bill à la Chambre il y a environ un an, mais comme on ne savait pas alors exactement quelle serait la ligne de conduite des États-Unis à ce sujet, on a retiré ce projet de loi, ou du moins on ne l'a pas étudié. Depuis lors on a continué les consultations et, si l'on me le permet, je vous énumèrerai en termes généraux les accords et les ententes qui ont été conclus entre les deux pays. Je crois qu'il y a lieu de le faire ici, parce que d'après notre méthode de légiférer notre bill renferme certaines dispositions et pouvoirs généraux et nous avons l'intention conformément à cette autorité, d'établir au moyen de règlements le fonctionnement détaillé de ce système de pilotage.

Voici ces ententes:

1) Que le pilotage soit obligatoire dans ces eaux des Grands lacs qui, à cause de leur peu d'étendue et leur caractère dangereux, rendent la chose nécessaire dans l'intérêt de la sécurité;
2) Que dans les eaux autres que les «eaux désignées» il ne sera pas nécessaire de prendre un pilote à bord pourvu que l'un des officiers du bord possède un minimum de compétence, y compris une connaissance des règles de la navigation sur les Grands lacs, une connaissance suffisante de l'anglais pour lui permettre de se servir efficacement du téléphone radiophonique, et certaines connaissances locales des eaux à franchir;
3) Que la «désignation» touchant le caractère «international» des eaux des lacs (dans lesquelles la course du navire traverse la frontière internationale) soit déterminée par entente entre les deux pays et désignée par eux;
4) La désignation d'eaux de caractère «non international» fera le sujet de consultations entre les deux pays et chacun prendra l'initiative à l'égard de ses propres eaux.

Le port de Chicago et le port de Toronto pourraient être des exemples d'eaux de caractère non international. La responsabilité et les prérogatives à l'endroit de ces eaux incombent tout d'abord au pays intéressé, que ce soit le Canada ou les États-Unis; mais il y aurait consultation à leur égard. Nous pensons qu'il devrait y avoir une certaine mesure d'équilibre, d'uniformité, quant à la désignation des deux côtés.

5) Les navires des Grands lacs, tant du Canada que des États-Unis, seront soustraits aux exigences du pilotage (parce qu'ils n'ont pas besoin de pilotes), aussi les navires du gouvernement.

La raison en est qu'ils connaissent parfaitement ces eaux et n'ont pas besoin de pilotes.

6) Chaque pays convient, sur une base de réciprocité, que les pilotes de l'autre pourront opérer dans ces eaux;
7) Que la répartition du travail entre les pilotes du Canada et des États-Unis se fera équitablement;
8) Qu'il y aura consultation continue entre les deux gouvernements relativement aux questions comme le nombre de pilotes à inscrire de chaque côté; aux droits à imposer à l'égard des services de pilo-

tage; à l'organisation des services de pilotage et des réserves de pilotes des deux côtés sur une base de coordination du point de vue de l'efficacité et de l'économie.

Monsieur le président, la forme que prend la mesure législative est nécessairement bien différente dans les deux cas. Pour notre part nous adoptons des dispositions générales que nous mettons en vigueur au moyen de règlements. Les États-Unis insèrent beaucoup plus de détails dans leur mesure. Vous avez là un aperçu de la situation. Pouvons-nous maintenant passer au projet de loi?

Le VICE-PRÉSIDENT: Avant de passer à l'étude du bill, nous ferions mieux, je crois, d'entendre les autres personnes qui désirent faire des observations

M. CHEVRIER: Puis-je poser certaines questions au Brigadier Booth?

Le VICE-PRÉSIDENT: Certainement.

M. CHEVRIER: J'aimerais poser une ou deux questions au sujet du bill qu'on a retiré l'an dernier. Je crois savoir qu'on l'a retiré en attendant la conclusion d'un accord avec les États-Unis. Vous avez laissé entendre, je crois qu'il en était ainsi. Vous avez dit qu'on s'était entendu au sujet d'un certain nombre de points, mais ceci me porte à poser cette question: n'est-il pas vrai qu'on avait l'intention alors d'en arriver à une mesure législative comparable et que l'accord conclu ne devrait pas se trouver seulement dans la loi des États-Unis mais aussi dans la loi canadienne? Il ne me semble pas qu'il en soit ainsi après avoir lu le bill.

M. BOOTH: Je ne puis qu'exprimer ma façon de voir, c'est-à-dire que la consultation visait à la conclusion d'un accord sur les objectifs. Il serait bien impossible, je crois, de préparer un bill qui répondrait à la fois aux normes des États-Unis et à celles du Canada.

M. CHEVRIER: Je le reconnais; nous ne pourrions pas préparer deux bills rédigés dans les mêmes termes. Cependant, ce n'est pas là que je veux en venir. A mon avis, cette législation devrait être concordante. D'après ce que je comprends, la concordance existe dans certains cas, mais non pas partout dans le bill. Je n'ai pas eu l'occasion d'étudier la mesure législative des États-Unis. C'est la première fois que je la vois. Il me semble qu'on devrait nous expliquer ce que le gouverneur en conseil entend faire non seulement au sujet des eaux désignées — le ministre l'a déjà expliqué à la Chambre — mais aussi au sujet des pilotes. Par exemple, le paragraphe (2) de 375B dit:

> Aux conditions qu'il juge opportunes, le Ministre peut soustraire tout propriétaire ou capitaine aux exigences du paragraphe (1).

Je ne crois pas qu'on puisse exiger du ministre une explication détaillée à ce sujet, mais on devrait nous renseigner sur l'intention afin que les pilotes qui sont ici, par exemple, puisse savoir ce que le gouvernement pense. C'était mon seul but quand j'ai formulé l'espoir que ces deux mesures législatives pourraient être concordantes.

M. BOOTH: Au début de mes observations j'ai esquissé plusieurs points sur lesquels il y a accord. J'emploie ce terme librement, parce qu'on y est parvenu surtout en discutant. Il y a eu des échanges de notes. Nous avons étudié tous ces points au cours de nos discussions. Si l'honorable député veut bien répéter ses questions une à la fois je pourrais y répondre. Je n'entreprendrai pas de traiter tous les points auxquels il a touché sans une indication plus précise des points qu'il désire mettre en lumière.

M. CHEVRIER: Je ne veux pas retarder les délibérations du Comité en ce moment. La seule chose que je désire souligner porte sur ce point de caractère général. Lorsqu'on a retiré le bill j'imaginais que les mesures législatives présentées seraient concordantes. Je n'entends pas que le texte de notre bill devrait être le mot à mot de ce qu'est le bill des États-Unis, ce serait impossible. Mais j'imaginais que la loi canadienne donnerait suite à l'accord conclu de la même manière qu'on le fait dans le texte de loi des États-Unis. Je comprends qu'il n'en est pas ainsi.

M. BOOTH: Me permettra-t-on de traiter ce point d'abord. C'est la partie VI de la loi sur la marine marchande du Canada qui traite de la question du pilotage. Elle est fort volumineuse et renferme de cinquante à soixante articles qui traitent de façon fort détaillée tous les aspects du pilotage. Ces dispositions régissent le pilotage au Canada d'après les conditions existant au Canada. Elles constituent la loi fondamentale du pilotage. Il s'agit de la situation du côté canadien. La nouvelle partie VIA y ajoute simplement quelques dispositions spéciales qui s'appliqueront à la situation tout à fait unique des Grands lacs où nous devons travailler avec nos voisins les États-Unis.

Du côté des États-Unis la situation est entièrement différente. A ma connaissance, il n'y a rien dans les lois fédérales de ce pays qui traite du pilotage de la même manière que le fait la loi sur la marine marchande du Canada. Il existe des règles en vertu desquelles les pilotes obtiennent des permis du service des gardes côtières et ainsi de suite, mais on n'y a pas de lois fondamentales touchant le pilotage comme nous en avons; il leur faut donc partir de zéro pour édifier une loi qui fonctionnera d'après leurs conditions. Je sais qu'ils ont eu beaucoup de mal à ce sujet et ils ont fini par en confier la tâche au ministère du Commerce, tandis qu'au Canada cette question est du ressort du ministère des Transports. Il leur a fallu élaborer un système qui ne gênerait pas l'autorité de la Garde côtière, dont le principal souci est la sécurité, et qui délivre des permis de compétence à tous les pilotes. Ainsi, en vertu du système en vigueur aux États-Unis, il y aura un groupe de pilotes qui possèdent les qualités fondamentales exigées par la Garde côtière en matière de compétence et en plus il y aura l'inscription qui les autorise à servir comme pilotes dans cette région des Grands lacs.

Monsieur le président, il y a plusieurs autres raisons qui font que nos lois diffèrent considérablement. Cependant, je suis d'avis que la chose est inévitable.

M. MCGEE: Monsieur Chevrier a soulevé la question du bill des États-Unis. Certains membres en ont des exemplaires. Pouvons-nous tous en obtenir? En avez-vous des exemplaires pour les membres du Comité?

M. BOOTH: J'en ai un nombre limité d'exemplaires. J'en ai environ une douzaine ici.

Le PRÉSIDENT: C'est bien assez.

Ces observations répondent-elles à votre question, monsieur Chevrier?

M. CHEVRIER: Nous pourrions, je crois, entendre les témoignages pour faciliter la tâche du Comité, et s'il y a lieu de poser des questions, j'aimerais les réserver jusqu'après cela.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Je n'ai que deux questions à poser à M. Booth. La réponse à la première question me sera peut-être nécessaire parce que je ne connais pas très bien la loi. Je ne trouve aucune disposition dans la loi sur la marine marchande du Canada portant qu'un pilote canadien inscrit doit être soit un citoyen canadien, soit un sujet britannique. Y a-t-il une disposition à cet effet?

M. BOOTH: Je ne le crois pas, mais je pourrais peut-être consulter les spécialistes, monsieur.

La réponse est non, monsieur.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* N'est-il pas prévu dans les modifications qu'un pilote canadien inscrit doit être soit un citoyen canadien, soit un sujet britannique?

M. BOOTH: On a l'intention de le prévoir dans les règlements, mais il n'en est pas question dans la loi.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Mon autre point se rattache plus ou moins à des détails. Elle serait probablement plus appropriée un peu plus tard. Pourquoi l'expression «pilote inscrit canadien» n'est-elle pas employée dans l'article 375B (1) (b) (i) à la place de «un pilote inscrit» qui s'y trouve?

M. MCPHILLIPS: C'est parce qu'on peut recourir aux services d'un pilote américain.

M. BOOTH: Ce n'est peut-être pas une réponse complète mais c'est une explication. A l'alinéa *c*) de l'article précédent, on donne la définition d'une pilote inscrit. Cette expression désigne une personne n'appartenant pas à un navire mais en ayant la conduite et qui est inscrite comme pilote, (i) par le secrétaire du ministère du Commerce des États-Unis, et (ii) en conformité de règlements édictés par le gouverneur en conseil.

Monsieur le président, j'ai sous la main un avant-projet de règlements sur le pilotage, qui n'a aucune valeur si ce n'est comme avant-projet, et sous la rubrique «inscription comme pilote» je lis ceci: une personne pourra être inscrite comme pilote par le ministre des Transports si: *a*) elle est citoyen canadien, et *b*), et *d*), et ainsi de suite.

M. MCGEE: Avez-vous des copies de cet avant-projet pour les membres du Comité?

M. BOOTH: Non, monsieur, nous n'en avons pas.

Le PRÉSIDENT: On ne les a pas encore approuvés. Ce ne sont que des règlements qui devront être approuvés par le gouverneur en conseil. Il en est bien ainsi, n'est-ce pas, monsieur?

M. BOOTH: Monsieur le président, non seulement il en est ainsi, mais il nous faudra consulter les États-Unis touchant certains aspects de cette question qui pourront peut-être influer sur le contenu de ces règlements.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Y a-t-il une raison majeure pour ne pas indiquer dans les modifications à la loi qu'un pilote canadien inscrit doit être soit un citoyen canadien, soit un sujet britannique?

M. MCGEE: Une des raisons pourrait être que la définition d'un pilote inscrit américain dans la loi des États-Unis ne décrit pas cette personne comme étant un citoyen des États-Unis.

M. BOOTH: Monsieur le président, c'est possible. Je ne crois pas, cependant, que ce soit la pratique suivie d'ordinaire, et en effet, ces dernières années nous avons eu des difficultés lorsque nous avons exigé que certains travaux spéciaux soient confiés à des citoyens canadiens, parce que nous n'en avions pas un nombre suffisant.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Faites-vous allusion au pilotage dans les Grands lacs?

M. BOOTH: Non, pas au pilotage.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions, messieurs?

Si vous n'avez pas d'autres questions à poser à M. Booth, peut-être pourrais-je demander à M. Brisset, l'avocat de la Shipping Federation of Canada, et au Capitaine J. E. Matheson, le directeur général adjoint, d'avancer. Voulez-vous avoir la bonté d'avancer jusqu'ici, messieurs?

Je crois que vous avez un mémoire à présenter ou des observations à faire?

Messieurs, voici M. Brisset.

M. JEAN BRISSET C.R. *(avocat, Shipping Federation of Canada, Incorporated):* Monsieur le président, honorable ministre des Transports et messieurs les membres du Comité, je me présente ici en qualité d'avocat de la Shipping Federation of Canada, Inc.

Je devrais peut-être vous expliquer brièvement ce qu'est la fédération. C'est une association de propriétaires et d'armateurs de navires faisant le service entre les ports d'outre-mer et les ports de l'Est du Canada, les ports du Saint-Laurent et les ports des lacs au Canada et aux États-Unis.

Le fédération parle ici également au nom de la *Chamber of Shipping* du Royaume-Uni, de l'*Internationale Chamber of Shipping* de Londres et de la Conférence maritime internationale de la Baltique, de Copenhague. Les armateurs de navires qui sont membres de la fédération représentent les propriétaires de navires océaniques qui battent les pavillons de tous les pays maritimes du monde. Je peux dire que nous parlons au nom de presque toute, sinon de toute, l'industrie de la navigation maritime.

Je regrette beaucoup que le temps à notre disposition après avoir reçu le bill que vous étudiez présentement, ne nous ait pas permis de préparer un mémoire écrit. Je devrai donc en quelque sorte improviser. Je vous prie de m'excuser si je ne suis pas aussi bien préparé que j'aurais dû l'être.

Je tiens à dire tout de suite que nous appuyons la mesure dont vous êtes saisie en ce moment. Nous vous proposerons certaines modifications, mais nous appuyons cette mesure législative, comme nous avons appuyé une mesure similaire qui est devenue loi, ai-je appris de source digne de confiance, jeudi dernier aux États-Unis lorsqu'elle a été signée par le président; le bill sur le pilotage dans les Grands lacs.

J'ajouterai, ce que vous savez tous, je crois, que les Etats-Unis, après des années de discussions, ont fini par accepter le point de vue du Canada sur la question du pilotage dans les Grands lacs. Nous sommes tous fort reconnaissants envers votre ministre et ses fonctionnaires de l'excellente lutte qu'ils ont livrée afin de faire prévaloir leur point de vue.

Avant d'aborder les modifications que nous avons l'intention de proposer, je vous ferai également l'historique de la question. A cette fin il me faudra vous dire pourquoi nous avons combattu et combattu si longtemps et si énergiquement la première mesure législative présentée aux États-Unis, il y a environ trois ans, et la mesure parallèle qui a été présentée au Canada en 1958 et retirée plus tard. Pour vous expliquer les motifs de notre opposition à cette mesure, — et je crois que c'est très important, — je devrai d'abord vous dire ce qu'on entend par le mot «pilote» aux États-Unis et ce que signifie le mot «pilote» ici au Canada. Je vous donnerai un exemple.

Supposons que je sois un jeune Américain et que je désire naviguer sur les Grands lacs. J'ai dix-huit ans. Je deviens membre d'un syndicat et je monte à bord d'un navire en qualité de matelot de pont. A ce titre j'accom-

plirai la besogne d'un matelot de pont; je gratterai la peinture, je remplirai le rôle de vigie; et je tiendrai la roue pendant deux heures au cours de mes quatre heures de garde; mais je ne dirigerai pas le navire. Je ferai ce travail pendant trois ans. Au cours de la dernière année, j'aurai acquis un peu d'expérience et je tiendrai le gouvernail plus souvent. C'est-à-dire que je serai dans la timonerie et que je manierai le gouvernail sous la direction de l'officier de quart. Je désire avoir de l'avancement et, dans mes moments de loisirs, j'étudierai les règles de la route et la navigation élémentaire et les mathématiques, et, après ces trois années de service, je m'adresserai à la Garde côtière pour obtenir un brevet de pilote de première classe. J'ai travaillé à bord des navires de la *Pittsburg Steamship Company,* par exemple. J'ai fait du service à bord de navires qui transportent du minerai de fer des montagnes Mesabi en bordure du lac Supérieur jusqu'à Buffalo. J'ai fait ce travail pendant trois ans. Je subirai l'examen de la Garde côtière et j'obtiendrai un brevet de pilote de première classe. A partir de maintenant je suis un pilote et j'ai le droit de porter ce titre. C'est le seul permis que j'aurai à obtenir pendant ma carrière. Je suis un pilote des États-Unis.

Maintenant, il me faut obtenir un emploi. Je m'adresserai à la compagnie qui m'a déjà employé, la *Pittsburg Steamship Company,* je lui dirai que je détiens un brevet de pilote de première classe, et je lui demanderai de me prendre à bord de l'un de ses navires. Comme je suis un garçon intelligent, la compagnie m'engagera comme second lieutenant à bord du plus petit navire de sa flotte. Je débute comme second lieutenant à bord du plus petit navire de la compagnie. J'y travaillerai à ce titre pendant un an. Un second lieutenant fait toujours le même quart que le capitaine; en d'autres termes, lorsque le second lieutenant est sur le pont, le capitaine est toujours avec lui et il lui apprend comment diriger un navire. Après un certain temps, le capitaine fera rapport à la compagnie que je mérite de l'avancement et on me nommera lieutenant. On me prendra à bord d'un plus gros navire. J'y acquerrai de l'expérience et après quelques années de service on me nommera second. Je débuterai comme second à bord du plus petit navire et graduellement je passerai à de plus gros navires et on augmentera mes responsabilités. Pour commencer, je piloterai, ou je dirigerai des navires dans des eaux libres, et en dernier lieu le capitaine me permettra de diriger un navire dans des eaux restreintes. Après un grand nombre d'années, je finirai par obtenir le commandement du plus petit navire, et ainsi de suite, jusqu'à ce que, après vingt années de service, je devienne capitaine du plus gros navire de la *Pittsburg Steamship Company.*

C'est la conception qu'on a aux États-Unis de ce qu'est un pilote. En d'autres termes, à 21 ans, et c'est la limite d'âge, je peux obtenir mon brevet de pilote de première classe sans avoir jamais piloté un navire de toute ma vie, ou plutôt durant mes trois premières années de service à bord d'un navire.

Au Canada, un pilote est quelque chose d'entièrement différent. Vous savez, par exemple, que dans le district de Québec, entre Québec et Les-Escoumains, avant qu'on puisse devenir pilote il faut posséder certaines connaissances. Il faut détenir un brevet de capitaine ou d'officier à long cours, ou un brevet de capitaine ou de second sur un caboteur. Puis cet individu doit subir un entraînement très sévère comme apprenti-pilote. En sa qualité d'apprenti-pilote, il doit être sous la direction d'un pilote breveté comptant plusieurs années d'expérience, à bord d'un navire. On exige, je crois, une période de formation de cinq années durant lesquelles l'apprenti doit établir sa compétence. Après cette période de cinq années, il recevra un brevet de pilote qui l'autorisera à piloter un navire dans une zone dite d'eaux restreintes.

Compte tenu de la différence entre ce qu'est un pilote américain et ce que nous entendons par un pilote au Canada, nous étions en butte à un bill aux États-Unis qui stipulait que tous les navires océaniques qui navigueraient dans les Grands lacs devraient être dirigés par un pilote détenant un brevet de la Garde côtière pour la navigation en eaux restreintes des Grands lacs, qui sont les eaux difficiles indiquées sur cette carte — la rivière Sainte-Marie, la rivière Détroit, le lac Ste-Claire, la rivière Ste-Claire, et l'étendue entre Kingston et Montréal. En eaux libres il suffira d'avoir une personne à bord qui détient un brevet de pilote délivré par la Garde côtière, prête à conseiller le capitaine, au besoin. Pour obtenir les chiffres exacts, il me faudrait communiquer avec le vice-amiral Richmond, commandant de la Garde côtière des États-Unis, qui a comparu devant les comités des deux chambres. Cependant, on doit avoir émis de 2,000 à 4,000 de ces brevets de pilotes aux États-Unis. En d'autres termes, on nous a dit que toute personne, âgée de 21 ans, détenant un brevet de pilote de première classe était autorisée à monter à bord de tout océanique dans les Grands lacs et d'en prendre la direction du point de vue de la navigation. Eh bien, aucun propriétaire de navire ne voulait se soumettre à ce régime. Aucun capitaine n'aurait voulu confier son navire à un pilote qui n'aurait d'autre certificat de compétence qu'un brevet de pilote émis par la Garde côtière. C'est du point de vue de la sécurité que nous avons combattu cette mesure.

Il y avait aussi l'aspect économique, car on en est venu à demander qu'en plus de l'effectif complet de l'équipage du navire, à savoir le capitaine et les officier de pont, on prenne trois de ces pilotes à bord sans être certain de leur compétence. En conséquence, nous avons protesté,— et à ce sujet j'aimerais vous faire part des seules qualités requises que nous étions prêts à accepter à l'égard des pilotes sur les Grands lacs.

Voici ce que nous avons dit:

à l'égard des pilotes qui offraient leurs services pour la navigation en eaux libres dans les Grands lacs, les qualités requises devraient être:

i) un brevet de pilote de première classe pour toute la région des Grands lacs située en territoire des États-Unis, ou un brevet de capitaine délivré par le ministère des Transports,

Chez nous, le système est entièrement différent; le ministère émet les brevets de capitaine et de second

ii) preuve de service comme capitaine à bord de navires d'une jauge brute d'au moins 300 tonneaux, en service sur les Grands lacs depuis au moins cinq ans,

iii) certification en vertu de l'accord entre le Canada et les États-Unis pour assurer la sécurité sur les Grands lacs au moyen de la radio.

Aux fins d'établir son droit à un brevet de pilote en eaux libres— dix années d'expérience comme officier de quart en service dans la zone des Grands lacs ou cinq ans de service comme capitaine de navigation et ou pilote dans toute région désignée des Grands lacs seront considérées l'équivalent de cinq années de service comme maître.

A l'égard des régions de navigation restreinte, les qualités que nous avons recommandées étaient les suivantes;

i) une personne qui demande un brevet de pilote pour les zones des Grands lacs où la navigation est restreinte doit être en possession d'un brevet de pilote de première classe délivré par la Garde côtière des États-Unis ou un brevet de capitaine émis par le ministre des Transports pour les eaux des Grands lacs y compris la zone particu-

lière de pilotage pour laquelle le pilote veut obtenir un brevet, posséder un certificat conforme à l'accord conclu entre le Canada et les États-Unis pour assurer la sécurité sur les Grands lacs au moyen de la radio et avoir servi pendant une période de trois ans en qualité de capitaine ou de cinq ans à titre de second sur des navires d'une jauge brute de plus de 300 tonneaux effectuant un service régulier dans la zone particulière de navigation restreinte.

Puis, nous avons prévu une période stagiaire:

iii) durant la période stagiaire, le futur pilote continuera son entraînement à bord de navires d'une jauge brute de 2,500 tonneaux en compagnie d'un pilote breveté. En plus, au cours de sa période stagiaire le futur pilote sera affecté à d'autres navires d'une jauge brute d'au plus 2,500 tonneaux en qualité de pilote stagiaire et sera tenu d'accomplir avec succès au moins douze missions de ce genre au cours de la saison.

iv) Après avoir terminé la période de formation susmentionnée, le pilote stagiaire devra se présenter à un examen en vue d'obtenir un brevet de première classe et il devra se présenter à cet examen quand on le lui demandera.

Vous avez là, messieurs, une idée du degré de compétence que les pilotes des Grands lacs devraient posséder à notre avis.

On a fini par accepter ces recommandations, en principe, et vous constaterez maintenant, que d'après la loi des États-Unis il ne suffit pas à l'aspirant pilote de posséder un brevet de la Garde côtière. L'expérience sera dorénavant un facteur déterminant avant qu'un pilote puisse devenir un pilote inscrit.

Ayant remporté la victoire sur ce point, nous avons eu de longues négociations et discussions avec les autorités aux États-Unis jusqu'à ce qu'on présente et adopte un bill que nous avons jugé acceptable. Bien entendu, le Canada a participé à toutes ces négociations, et il a maintenant saisi le Parlement d'un bill qui, nous croyons, est censé être une mesure parallèle à celle des États-Unis; en d'autres termes, les deux mesures législatives devraient se compléter l'une l'autre de manière à supprimer toutes les divergences, afin d'assurer la sécurité de la navigation sur les Grands lacs.

Ayant posé ces prémisses, messieurs, je passerai maintenant aux amendements que je désire proposer à votre Comité.

M. McPHILLIPS: Est-ce que les sociétés de navigation canadiennes font partie de votre fédération?

M. BRISSET: Oui.

M. McPHILLIPS: Le Pacifique-Canadien, et les autres?

M. BRISSET: Oui. Nous avons la liste de nos membres, si elle vous intéresse.

Le VICE-PRÉSIDENT: Monsieur Brisset, avez-vous l'intention d'expliquer ces amendements?

M. BRISSET: Oui, je les expliquerai.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je me demandais si cela faciliterait le travail du Comité, vu que nous n'avons encore abordé aucune disposition du bill, si nous entendions maintenant les représentants de la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent, puis à mesure que nous étudierions un article du bill, nous pourrions discuter en même temps vos recommandations?

M. BRISSET: Oui, je crois que ce serait une excellente idée. Cependant, j'aimerais ajouter quelques mots en ce moment, car je crois que ce serait utile même s'il ne s'agit pas des modifications elles-mêmes. En me servant de cette carte, j'aimerais vous donner une idée de l'organisation.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, comme le témoin n'a pas encore terminé son exposé et, comme vous dites, nous ne pouvons pas aborder les détails de ces modifications tant que nous n'étudierons pas les articles, j'allais proposer que le témoin nous dise, en termes généraux, quel est l'objet de ces modifications, car tout ceci me semble bien technique et compliqué.

M. BRISSET: C'est ce que j'allais faire avant d'aborder les amendements mêmes.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous pouvez commencer.

M. BRISSET: Aux fins d'organiser un système de pilotage solide et efficace sur les Grands lacs, dont le but primordial serait d'assurer la sécurité, on a divisé les eaux des Grands lacs en deux catégories. L'une est désignée sous le nom d'eaux restreintes,— ce sont les eaux qui exigent une connaissance spéciale de la part du pilote pour y diriger les navires; le pilote doit connaître les courants, les hauts-fonds, les routes et les conditions qu'on y rencontre en tout temps de l'année,—et ces conditions varient, dans certains cas, de jour en jour et d'heure en heure. Ainsi, les lacs ayant été divisés en eaux restreintes et en eaux libres, les eaux restreintes ont été subdivisées en diverses zones qui sont indiquées sur cette carte. Il y a la zone de Montréal ou de St-Régis,— dont il est question dans le bill,— à Kingston, où les eaux sont étroites,— et vous connaissez sans doute ce parcours. Il y a ensuite le canal Welland, qui exige des connaissances particulières de la part du pilote. Il y a aussi le parcours qui s'étend du haut-fond sud-est à l'extrémité supérieure du lac Érie, qui passe par la rivière Détroit, le lac Ste-Claire et la rivière Ste-Claire; et en dernier lieu il y a la rivière Ste-Marie et le canal des Chutes entre le lac Huron et le lac Supérieur. Dans toutes ces zones restreintes on a l'intention d'exiger des pilotes spécialisés, des pilotes dont la formation leur permet de diriger des navires de toutes sortes dans ces zones spécifiques. Aux États-Unis ils devront obtenir leur brevet de la Garde côtière et du Secrétaire du Commerce, en tenant compte du brevet qu'ils détiennent et de leur expérience. Chez nous, naturellement, ils obtiendront leur brevet du ministre des Transports, qui est l'autorité en matière de pilotage, et ils seront affectés à chacune de ces zones et y dirigeront les navires. Ils seront ce que la loi définit comme pilote inscrit pour ces eaux restreintes, et on les affectera à ces zones.

Pour le reste des lacs, que nous désignerons sous le nom d'eaux libres,— les grandes étendues des lacs,— on n'a pas l'intention de recourir aux services de pilotes, dans le sens où nous entendons cette expression, si le capitaine et les officiers des océaniques qui s'y rendront possèdent un minimum des qualités requises. Autrement dit, on considère qu'en eaux libres sur les Grands lacs, il n'y a pas de problème de pilotage; il s'agit plutôt de problèmes de navigation semblables à ceux que les capitaines et officiers rencontrent partout ailleurs dans le monde. Les capitaines de navires à long cours détiennent des brevets délivrés par leur pays d'origine qui les autorisent à naviguer partout au monde,— en Méditerranée, dans la Baltique, dans la mer Noire, et sur tous les océans du monde. Les problèmes qui se posent à eux dans toutes les eaux du globe sont les mêmes que ceux qu'ils rencontrent dans les Grands lacs, si ce n'est que sur les Grands lacs les règles de la navigation sont différentes. Elles ne sont pas entièrement semblables aux «règles de la route» internationales, mais vous pouvez être certains, messieurs, que toute personne pourvue d'une intelligence moyenne peut en une heure apprendre quelles sont les différences entre les Règles de la Route sur les Grands lacs et les Règles internationales de la Route.

Il y aurait une autre condition portant que les capitaines et officiers, pour conduire leurs navires en eaux libres, devraient posséder une connaissance suffisante de l'anglais pour leur permettre de se servir du radio-téléphone. C'est l'habitude maintenant sur les lacs de recourir fréquemment au radio-téléphone pour communiquer entre navires afin de se renseigner les uns les autres sur leurs positions, leurs courses et ainsi de suite. En conséquence, on ne saurait se servir de cette aide à la navigation sans connaître la langue d'usage courant sur les lacs.

Il y a d'autres conditions, mais je n'en parlerai pas en ce moment. Si les officiers d'océaniques possèdent ce minimum des qualités requises, ils sont tout a fait aptes à diriger leurs navires dans ces eaux. Cependant, s'ils ne possèdent pas ce minimum ils devront se servir dans ces eaux libres d'un aide — un pilote — qui devrait être un pilote inscrit. Par pilote inscrit on entend une personne qui a été désignée par l'un ou l'autre gouvernement pour aider les océaniques en eaux libres, quelqu'un sur qui le gouvernement peut exercer une surveillance et un contrôle et à qui il peut imposer des mesures disciplinaires au besoin. Autrement dit, le pilote en eaux libres devrait être traité de la même manière que le pilote en eaux restreintes en ce qui concerne la surveillance et le contrôle de la part de l'autorité en matière de pilotage du gouvernement intéressé.

Ce sont là les systèmes prévus pour assurer des services de pilotage efficaces sur les lacs. Je terminerai mes observations maintenant et j'expliquerai, quand le président le désirera, l'objet de nos amendements.

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Brisset.

Nous entendrons maintenant, M. Chartier, qui est vice-président de la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent, et M. Gélinas, l'avocat de cette fédération.

M. CHARLES J. GÉLINAS *(Avocat, Fédération des Pilotes du Saint-Laurent)*: Monsieur le président, monsieur le ministre et messieurs les membres du Comité, j'agis en qualité d'avocat de la «Fédération des Pilotes du Saint-Laurent», qui se compose de 235 pilotes en service sur le Saint-Laurent et les Grands lacs. M. Chartier est le vice-président de cette organisation.

Au nom de la fédération je désire vous exprimer notre satisfaction à l'égard du bill que vous étudiez présentement. Je n'en ai reçu le texte qu'hier après-midi, et en conséquence je n'ai pas eu le temps de préparer quoique ce soit par écrit. Vous m'excuserez donc de ne pas avoir un mémoire écrit.

A vrai dire, le seul point que nous désirons soulever est celui dont a parlé M. Chevrier; il a trait aux exceptions mentionnées dans la paragraphe (2) de l'article 375B, qui autorise le ministre à soustraire tout propriétaire ou capitaine aux exigences du paragraphe 1. Les pilotes, en étudiant cet article en particulier, se sont demandés si cette disposition autorisait le ministre, par exemple, à exempter, disons, la *Canada Steamship Lines,* à titre de propriétaire, de l'obligation de prendre un pilote à bord de tous ses navires, ou si elle s'applique à chaque navire individuellement. Nous supposons qu'il s'agit d'un navire particulier et non pas du propriétaire à l'égard de tous ses navires.

Bien que ce ne soit pas le moment de proposer des modifications, nous nous demandons si, en exemptant le navire, on ne satisferait pas l'intention des législateurs. Nous sommes d'avis que le ministre devrait être autorisé à exempter le navire au lieu du propriétaire du navire. Dans le paragraphe 3 de 375B on dit: «Nonobstant le paragraphe (1), un navire d'une jauge brute

de deux cent cinquante tonneaux ou plus peut naviguer»... tandis qu'au début du paragraphe (1) on trouve les mots «propriétaire ou capitaine» et la même chose au paragraphe (2) «propriétaire ou capitaine». Nous voudrions qu'on emploie la même phraséologie dans tout l'article 375B. Par exemple, qu'au début on devrait lire «nonobstant toute disposition de la Partie VI, aucun navire d'une jauge brute de deux cent cinquante tonneaux ou plus ne doit naviguer...», et que le même texte s'applique au paragraphe (2) — «Le Ministre peut, aux conditions qu'il juge opportunes, soustraire tout navire aux exigences du paragraphe (1)». Puis la même chose au paragraphe (3): «Un navire ne peut naviguer sans pilote». A notre avis, ce texte restreindrait plus ou moins l'effet de cette disposition à une exemption qu'on pourrait accorder à chaque navire individuellement, au lieu de l'appliquer à un propriétaire pour tous ses navires en général.

Nous avons aussi remarqué que la loi des États-Unis, qu'on a adoptée récemment, renferme une disposition de réciprocité portant que cette réciprocité ne vaudra qu'en tant que le Canada accordera une réciprocité semblable. J'ai constaté, dans les modifications proposées par l'avocat de la fédération des armateurs, qu'on désire que cette modification soit ajoutée comme paragraphe (1) *c*) à l'article 375B.

Les autres parties de ce bill semblent tout à fait acceptables aux pilotes. Ce sont les seules observations qu'on m'a demandé de faire au Comité.

Le VICE-PRÉSIDENT: Y a-t-il des membres du Comité qui désirent poser des questions?

M. CHEVRIER: A-t-on accordé un grand nombre d'exemptions aux propriétaires de navires en vertu de la loi sur la marine marchande du Canada?

M. GÉLINAS: Je ne saurais dire. Je sais que dans le bill des États-Unis on n'accorde pas d'exemptions, tandis que la mesure canadienne autorise le ministre à accorder des exemptions. En parcourant le bill des États-Unis nous avons vu que les navires n'étaient pas exemptés, tandis que dans le projet de loi canadien le ministre a le pouvoir d'exempter tout propriétaire. Nous ne savons pas quelle a été la pratique par le passé.

M. MCPHILLIPS: Vous proposez que le navire soit exempté. N'est-ce pas impossible, parce que si vous exemptez entièrement un navire vous ne savez pas qui peut conduire ce navire.

M. GÉLINAS: Vous serez en butte au même problème si vous exemptez le propriétaire de l'obligation de prendre un pilote à bord.

M. MCPHILLIPS: Mais il s'agit de circonstances entièrement différentes. Je ne comprends pas votre raisonnement à l'effet qu'on devrait exempter le navire, parce qu'un jour il pourrait avoir un équipage compétent à bord et qu'une autre fois il n'y ait que des gens inexpérimentés à bord.

M. CHEVRIER: Du point de vue de la loi quelle est la situation en ce qui concerne l'exemption du propriétaire ou du navire?

M. GÉLINAS: Dans le paragraphe (3), on dit «un navire» et, au début de l'article, on dit «propriétaire ou capitaine d'un navire». Si l'on spécifie que le navire devra être conduit par un pilote dans des eaux désignées, je crois qu'on met en cause également le propriétaire et le capitaine. Il doit voir à se procurer un pilote. Ce qui me préoccupe c'est que dans le paragraphe (2) on exempte tout propriétaire, et un propriétaire peut posséder plusieurs navires. Vous pourriez dire «nous exemptons la *Canada Steamship Lines* de l'obligation de prendre des pilotes à bord de ses navires, et il me semble que c'est d'une trop grande portée.

M. CHEVRIER: Si cela se produisait tous les pilotes affectés aux navires de la *Canada Steamship Lines* seraient sans emploi.

M. GÉLINAS: Oui.

M. CHEVRIER: Je suppose que c'est le motif de votre opposition.

M. GÉLINAS: Oui.

M. MCGEE: Pour quelle raison exempterait-on toute une grosse compagnie de navigation?

M. GÉLINAS: Nous ne savons pas quel est le but de ce paragraphe. C'est pourquoi nous avons soulevé cette question.

M. CHEVRIER: Le sous-ministre adjoint ou le ministre, ou peut-être M. Booth pourraient nous dire quelles étaient les intentions des hauts fonctionnaires du ministère à ce sujet? Je suis certain que, dans un cas de ce genre, le ministre compterait sur eux. Quelle est l'intention de vos fonctionnaires au sujet de cette disposition? Qui avez-vous l'intention d'exempter?

M. BOOTH: Monsieur le président, si vous me le permettez, je répondrai à cette question. Je dirai, comme je l'ai fait au début de mes observations, qu'au nombre des ententes et accords conclus entre nous et les États-Unis, il y en a un que j'ai énuméré comme le numéro cinq:

> Les navires des Grands lacs, tant du Canada que des États-Unis, seront soustraits aux exigences du pilotage (parce qu'ils n'ont pas besoin de pilotes), aussi les navires du gouvernement,

Parce qu'ils n'ont pas besoin de pilotes.

J'aimerais expliquer, monsieur, si vous le permettez, comment il se fait que nous trouvons dans le bill cette disposition autorisant le ministre à accorder ces exemptions.

M. CHEVRIER: Je vous demande pardon, mais en quoi consiste le numéro cinq encore une fois?

M. BOOTH: Les navires des Grands lacs, tant du Canada que des États-Unis, seront soustraits aux exigences du pilotage, et j'ai ajouté entre parenthèse, «parce qu'ils n'ont pas besoin de pilotes».

Puis-je ajouter, monsieur, que dans la première version du bill des États-Unis, qui a été présenté au Congrès, il y avait une disposition stipulant que le Président des États-Unis désignerait les eaux qui seraient restreintes et exigeraient des pilotes, et qu'il désignerait aussi les navires qui seraient soustraits à l'application des dispositions de la mesure, à savoir, les navires des Grands lacs. A la dernière minute, et je crois que c'est au Sénat, les législateurs ont apporté une modification dans laquelle ils indiquaient les vaisseaux qui seraient désignés ou exemptés en vertu de cette loi. Avec votre permission, monsieur, je vous donnerai lecture de l'article 2 *f*):

> «Navires étrangers» signifie tous les navires marchands étrangers, excepté les navires canadiens qui sont en service exclusivement sur les Grands lacs ou font le service entre des ports des Grands lacs et du fleuve Saint-Laurent, ou dont le service tout en étant surtout comme il est ci-dessus indiqué ne l'est pas exclusivement à cause de voyages occasionnels à un port ou des ports situés dans les provinces Maritimes du Canada en faisant du cabotage canadien.

Comme je l'ai dit, monsieur, aux États-Unis on avait l'intention de confier cette tâche au Président, et en rédigeant notre mesure législative nous avions l'intention de rendre ces deux mesures aussi parallèles que possible.

Il est évident qu'aucune raison ne nous empêche d'insérer la même exemption, ou cette disposition d'exemption des navires des Grands lacs, dans notre bill. Il nous serait bien facile de l'y insérer.

M. CHEVRIER: Vous ne verriez aucun inconvénient à insérer la même disposition dans la loi canadienne?

L'hon. GEORGE HEES *(ministre des Transports)*: Pas du tout.

M. CHEVRIER: Est-ce que cela répondrait à vos objections, monsieur Gélinas?

M. GÉLINAS: Cela répondrait à nos exigences.

L'hon. M. HEES: Nous le ferons, oui.

M. BOOTH: Il est entendu qu'il faudra confier la rédaction de ce texte aux fonctionnaires du ministère de la Justice afin d'y employer les mots appropriés.

M. KEAYS: Monsieur le président, comme nous n'étudions aucun article en particulier, ne pourrions-nous pas faire comme nous avons fait avec l'autre avocat, et procéder du commencement, et à mesure que nous aborderons ces articles ou paragraphes, nous les étudierons.

Le PRÉSIDENT: C'est très bien.

Y a-t-il d'autres questions de caractère général qu'on aimerait poser à M. Gélinas?

M. CHEVRIER: Puis-je poser seulement une autre question. Je ne crois pas qu'on s'y oppose, mais je me demande si vous êtes d'avis qu'on devrait ajouter l'alinéa *f*) à notre bill?

M. BOOTH: Monsieur le président, la disposition proposée vise à biffer de l'article 375B (2) ... «Aux conditions qu'il juge opportunes, le Ministre peut soustraire. . .» et à remplacer ces mots, dirai-je, par une phraséologie appropriée qui énoncerait la chose en détail.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, a-t-on l'intention de substituer cela au texte actuel?

M. CHEVRIER: Non, il faudrait insérer des mots complémentaires dans ce texte.

M. MCPHILLIPS: Oui, parce que vous ne voulons pas supprimer les pouvoirs discrétionnaires du ministre. Il pourra se présenter des cas où le ministre voudra outrepasser les mots restrictifs.

M. CHEVRIER: C'est peut-être une question qu'on pourrait discuter pendant l'heure du déjeuner. Le point soulevé par M. Gélinas semble avoir reçu l'approbation du ministre et du sous-ministre, et peut-être qu'ils pourraient préparer quelque chose pendant l'ajournement.

Puis-je poser une autre question qui se rapporte peut-être à un autre sujet. Vous avez dit, monsieur Gélinas, que le bill des États-Unis renfermait un article de réciprocité qu'on devrait aussi inclure dans le bill canadien, à votre avis. Désirez-vous expliquer ce point davantage.

M. GÉLINAS: Il s'agit en somme de la modification que M. Brisset a proposée.

M. CHEVRIER: Merci.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser d'autres questions à M. Gélinas au sujet du bill?

Nous vous interrogerons de nouveau, monsieur Gélinas, en étudiant les articles du bill.

Revenons maintenant au bill C-80, messieurs, Loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada; l'article 1 est-il adopté?

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je croyais qu'il y avait d'autres témoins qui désiraient se faire entendre.

Le PRÉSIDENT: M. Fisher, directeur de la *Canadian Shipowners Association,* est présent. Il est disposé à répondre à toute question concernant ce projet de loi, mais il n'a pas d'observations particulières à faire, n'est-ce pas, monsieur Fisher?

M. W. J. FISHER *(Directeur, Canadian Shipowners' Association):* Oui, monsieur le président.

La *Canadian Shipowners' Association* appuie le bill. Je devrais faire une réserve à ce sujet et ajouter que nous l'appuyons avec les modifications que la *Shipping Federation of Canada* proposera.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Fisher.

Quelqu'un désire-t-il poser une question de caractère général à M. Fisher? Sinon nous passerons à l'étude de notre bill.

L'article 1 est-il adopté?

M. MCPHILLIPS: Un instant, monsieur le président — c'est peut-être le meilleur moment de soulever cette question. Si je comprends bien, cette modification vise à accorder aux pilotes canadiens et américains des droits complets et entiers en matière de pilotage, et qu'ils sont interchangeables?

M. BOOTH: Il y a entière réciprocité, monsieur. Tout ce que nous accordons aux Américains, ils nous l'accordent de leur côté.

M. MCPHILLIPS: Je ne saisis pas très bien. Un propriétaire de navires canadien peut, s'il le désire, employer des pilotes américains exclusivement dans n'importe quelle partie des Grands lacs?

M. BOOTH: Parfaitement, monsieur.

M. MCPHILLIPS: Et les États-Unis confèrent les mêmes droits à nos pilotes?

M. BOOTH: Oui, monsieur.

Cependant, j'ajouterai que, comme cette conception est entièrement nouvelle aux États-Unis, on a demandé au ministère du Commerce de mettre ce projet à exécution, mais on n'y a pas encore arrêté tous les détails de cette organisation. Du côté américain il n'est pas question que le gouvernement engage les pilotes. On aura recours à des groupements de pilotes, des syndicats et des associations, quelle que soit leur nature, mais on n'a pas encore arrêté de plans détaillés quant à l'endroit où ces pilotes auront leur base, aux modalités de leur service, aux régions particulières où ils seront affectées, à la possibilité de piloter sur toute l'étendue des Grands lacs, et à quel point on les confondra avec nos pilotes. Ces questions n'ont pas encore été étudiées, du moins, pas au point d'en arriver à des conclusions. Nous savons quelle est notre situation. Nous employons quelques cinquante pilotes, surtout dans la région du canal Welland. Nous savons exactement comment nous pouvons

conduire notre barque. La difficulté c'est que nous ne savons pas, et les États-Unis ne le savent pas non plus, comment ils s'organiseront. Ils ont l'intention d'y voir, et ils sont convaincus qu'ils y réussiront. Ainsi vous avez parfaitement raison, monsieur, de dire que les pilotes sont entièrement interchangeables, et ce projet de loi permettra aux navires d'employer des pilotes canadiens ou américains. Cependant, ce ne sera qu'en conformité d'un accord à conclure entre nous et les États-Unis.

Il se peut que dans certaines zones il soit impossible de retenir les services soit d'un pilote canadien, soit d'un pilote américain.

M. McPHILLIPS: Vous voulez dire que ce serait physiquement impossible, mais la loi le permettrait?

M. BOOTH: Oui.

M. CHEVRIER: Pour faire suite à cette question, un navire pourrait-il éprouver des difficultés,— un navire étranger, ou même un navire des États-Unis,— a engager un pilote canadien à Montréal et de continuer ainsi jusqu'à la tête des lacs, par exemple?

M. BOOTH: Nous ne prévoyons pas cette possibilité, monsieur.

M. CHEVRIER: Et, vice-versa, un navire canadien prenant un pilote américain à bord à Montréal, pour continuer ensuite jusqu'au bout de sa course.

M. BOOTH: Ça ne serait pas possible. La présente loi limite l'extrémité est du «bassin des Grands lacs» à St-Régis.

M. CHEVRIER: Eh bien, laissez-moi poser ma question en d'autres termes — pour commencer à St-Régis, Québec, ou à la frontière internationale. C'est ce que vous envisagez?

M. BOOTH: Oui.

M. CHEVRIER: Puis, je songeais à Kingston; disons un pilote de Kingston.

M. BOOTH: Nous prévoyons la possibilité pour un navire de retenir un pilote pour toute la durée de sa course, s'il le désire — et ce pilote pourrait être soit un Américain, soit un Canadien.

M. CHEVRIER: Est-ce qu'un navire canadien pourrait engager un pilote américain à la tête des lacs et descendre jusqu'à la frontière internationale à St-Régis?

M. BOOTH: Du point de vue de la loi, il le pourrait.

M. CHEVRIER: Vous avez dit que vous ne prévoyez pas de difficultés à ce sujet; pourrait-il y en avoir?

M. BOOTH: Je n'en prévois pas, monsieur.

M. CHEVRIER: Et bien, vous n'ignorez pas qu'il y en a eu l'an dernier.

M. BOOTH: Mais c'était hors de notre compétence. Oui, il y en a eu, monsieur.

M. CHEVRIER: Va-t-on triompher de ces obstacles?

M. BOOTH: On ne saurait prévoir ce que les représentants des pilotes des États-Unis feront. Nous savons qu'il y a eu des pourparlers entre les fonctionnaires du ministère du Commerce aux États-Unis et les représentants des pilotes. On nous dit que les groupements de pilotes appuient ce projet de loi, et sont disposés à collaborer. Cependant, je ne voudrais pas me prononcer à ce sujet.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* On a l'intention de limiter le nombre de pilotes canadien inscrits et, de même, le nombre de pilotes américains inscrits, aux besoins approximatifs de la zone de pilotage, mais il ne sera pas question de permettre à tous ceux qui ont les aptitudes voulues de se présenter, de subir un examen, et d'obtenir un brevet de pilote.

M. BOOTH: En effet. Il y a réellement plus que cela, car la quantité de travail disponible est limitée. Nous ne savons pas ce qu'elle est, mais nous savons qu'elle est limitée.

En second lieu les pilotes des États-Unis ont droit à environ la moitié du travail,— du moins, ils ont droit à une répartition équitable entre les Américains et les Canadiens. Nous admettons ce point de vue.

En troisième lieu, à toutes fins pratiques les pilotes en service présentement sont presque tous des Canadiens. On ne les appelle pas pilotes, mais capitaines de navigation, en service dans cette région, et les fonctionnaires américains reconnaissent qu'on ne peut pas remplacer ces gens immédiatement. Il faudra donc procéder graduellement.

Nous ne prévoyons pas de difficultés parce qu'il n'y a presque pas de pilotes américains en service. Il est évident que l'absorption graduelle des pilotes américains ne devrait pas présenter de problème grave à résoudre. Je le répète, les fonctionnaires américains nous sont tout à fait sympathiques à cet égard.

M. MONTEITH *(Verdun):* Est-ce que les propriétaires de navires, ou les capitaines, auront le privilège de choisir leur pilote, ou est-ce qu'il y aura une rotation des pilotes et qu'il leur faudra prendre quiconque est en ligne?

Est-ce que le service du pilotage sera organisé de manière que si le no 1 est un Canadien, le no 2 devra être un Américain, ou est-ce que les propriétaires de navires auront le privilège de choisir qui ils voudront?

M. BOOTH: Aucune décision n'a été prise à ce sujet, mais la coutume établie dans nos districts de pilotage comporte la rotation, et dans le Saint-Laurent, ou dans certaines zones du Saint-Laurent, nous avons différentes catégories de pilotes,— je ne suis pas certain de la désignation. Je dirais que les pilotes de première classe sont affectés aux gros navires de première classe, surtout ceux qui font le service des voyageurs. Mais sous réserve de ce genre de distinction, le système de rotation serait certainement en vigueur.

M. CHEVRIER: Vous avez l'intention d'adopter le système du tour de rôle, comme nous l'avons au Canada.

M. BOOTH: Oui, c'est notre intention.

M. CHEVRIER: Dans les zones d'eaux restreintes, de St-Régis en amont, disons jusqu'au pied du lac Ontario, et aussi dans la région du canal Welland, la grande majorité des pilotes sont Canadiens?

M. BOOTH: Oui.

M. CHEVRIER: Et, j'imagine que dans la région de Détroit — St-Clair, c'est le contraire.

M. BOOTH: Oui. Actuellement, ce sont des Canadiens, monsieur.

M. CHEVRIER: Je comprends. Où sont les pilotes américains?

M. BOOTH: Il n'y en a presque pas actuellement. Nous faisons le service de ces navires les premiers, parce qu'ils entrent d'abord dans les eaux canadiennes; du moins, c'est ainsi que les choses se sont passées jusqu'à présent. Naturellement, les pilotes américains ont protesté de temps à autre, ce qui se comprend très bien.

M. CHEVRIER: Eh bien, tâchons de maintenir cette situation.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet de l'article 1, messieurs?

M. CHEVRIER: Où le premier amendement s'insère-t-il?

Le VICE-PRÉSIDENT: Il n'en est pas question avant l'article 375B.

L'article 1 est-il approuvé?

M. CHEVRIER: Je ne m'oppose pas à son adoption, mais cette disposition vaut sous réserve, j'imagine, de l'adoption de la mesure de réciprocité dont il est question dans la modification proposée.

M. BOOTH: Oui. Me permettez-vous de donner des explications à ce sujet?

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui, faites.

M. BOOTH: Cet article dépend de l'adoption de la Partie VIA, et en voici la raison, aux termes de la présente Partie VI qui, comme je l'ai expliqué plus tôt, constitue la charte légale de notre système de pilotage, nul autre qu'un pilote canadien breveté ne peut être employé dans un district de pilotage canadien. En ce moment, il se trouve qu'une partie d'un district, à savoir le district Montréal-Kingston, est comprise dans les Grands lacs, selon le définition donnée ici. Actuellement, la ligne de démarcation est à St-Régis, de sorte que la partie St-Régis — Kingston de ce district tombe sous le coup de cette nouvelle Partie VIA, et, pour donner suite à l'accord de réciprocité conclu avec les États-Unis, il nous faut permettre aux pilotes américains de servir dans cette zone, sans enfreindre la loi canadienne. C'est l'objet de cette disposition. Si d'autres districts de pilotage étaient établis dans les Grands lacs, cette disposition s'y appliquerait. Mais, en ce moment, la seule région à laquelle elle s'appliquerait est celle dont je vous ai parlé.

M. CHEVRIER: Qui aurait le pouvoir de désigner un pilote à un navire, s'il y avait désaccord entre les autorités des États-Unis et celles du Canada?

M. BOOTH: C'est une des questions que nous devrons régler, et nous avons l'intention de le faire. De fait, pas plus tard qu'hier nous avons reçu un message par les voies ordinaires, nous invitant à rencontrer les fonctionnaires des États-Unis le plus tôt possible afin d'entreprendre l'étude de ces questions de détails, parce que la loi des États-Unis n'a été adoptée que ces jours derniers.

Le VICE-PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet de l'article no 1?

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: J'aimerais faire la lumière sur un point. Il en est question dans le bill des États-Unis...

Le VICE-PRÉSIDENT: A quel endroit?

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: C'est au haut de la deuxième page 3019-2. On y dit que cette disposition n'est valable que tant que le Canada accordera des privilèges réciproques aux pilotes inscrits des États-Unis. Quelle disposition trouve-t-on dans notre bill à ce sujet? Faudrait-il apporter une modification à notre projet de loi afin d'y insérer une disposition semblable, ou est-ce implicitement compris dans la mesure?

M. BOOTH: Cette disposition ne se trouve pas dans notre bill. Cependant, si l'on désire y insérer une disposition semblable, on pourrait facilement le faire. Le fait est que le bill des États-Unis est maintenant loi, et on y a prévu une mesure de réciprocité. Toutefois, si l'on croyait que les États-Unis pourraient changer d'idée, nous pourrions alors voir s'il ne conviendrait pas d'insérer cette disposition dans notre loi.

Le VICE-PRÉSIDENT: C'est la modification que la *Shipping Federation of Canada* a proposée, et nous y viendrons lors de l'étude de l'article 375B.

M. ALLMARK: Croyez-vous qu'il y aura deux zones de pilotage entre Montréal et Kingston,— l'une de Montréal à St-Régis et l'autre de St-Régis à Kingston?

M. BOOTH: L'une serait entièrement en eaux canadiennes. Je le répète, il y a le district de pilotage actuel qui s'étend jusqu'à Kingston. A mon avis, il ne saurait y avoir de doute qu'il faudra maintenir un district exclusivement canadien de Montréal à St-Régis, et l'autre partie de cette zone, de St-Régis en amont, pour laquelle il faudra trouver des pilotes. Je ne saurais dire si on en fera un district, ou si on comprendra cette section dans un plan d'ensemble, car on n'a pas encore décidé de la chose.

M. CHEVRIER: Il n'est pas question de supprimer le district de pilotage de Montréal-Ottawa-Kingston?

M. BOOTH: Non pas de le supprimer; il faudra peut-être le diviser afin de ne pas violer cette nouvelle loi.

M. CHEVRIER: Il y aurait un district à l'Est de St-Régis et un autre à l'Ouest de St-Régis.

M. BOOTH: Oui.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, il est 11 heures et il serait probablement sage de lever la séance en ce moment.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Ne pourrions-nous pas approuver l'article 1?

L'article 1 est approuvé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Comme nous avons approuvé l'article 1, nous allons suspendre la séance jusqu'à 2 heures cet après-midi, messieurs.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 5 juillet 1960
2 heures de l'après-midi.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous sommes en nombre, messieurs. Ce matin nous avons terminé l'étude de l'article 1 et nous l'avons approuvé. L'article 2 est-il approuvé?

Article 2

Le VICE-PRÉSIDENT: Je propose, messieurs, que nous l'étudions comme les articles 375A, 375B, 375C et 375D. Est-ce le bon plaisir du Comité de procéder ainsi?

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Monsieur le président, en ce qui concerne l'article 375A, eaux désignées, je vois sur la carte qui se trouve là que la rivière Ste-Marie entre vraisemblablement dans la catégorie des eaux désignées. Est-ce l'intention de désigner la rivière Ste-Marie comme des eaux restreintes immédiatement?

M. BOOTH: Si vous me le permettez, monsieur le président je répondrai à cette question. Nous nous sommes entendus avec les États-Unis au sujet des eaux qui sont partagées; autrement dit, où les routes de navigation traversent la frontière internationale. Il y a eu une entente au sujet du Saint-Laurent à partir de St-Régis jusqu'au lac Ontario, des eaux qui relient le lac Érié et le lac Huron, et des eaux qui relient le lac Huron et le lac Supérieur. Le canal Welland, naturellement, n'a pas fait le sujet d'un accord avec les États-Unis, car cette eau ne leur appartient pas. Cependant, c'est une des quatre principales régions au sujet desquelles nous voulons *absolument* nous entendre.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Y a-t-il eu des discussions — où de quel endroit viendront les pilotes de la région de la rivière Ste-Marie?

M. BOOTH: Il n'y a eu aucune discussion à ce sujet.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Y a-t-il eu discussion au sujet de l'endroit d'embarquement ou de débarquement?

M. BOOTH: Monsieur le président, le capitaine Slocombe pourrait dire au Comité quel serait l'endroit logique pour le faire; mais il n'y a pas eu de discussions avec les États-Unis en vue d'un accord à ce sujet.

M. FISHER: Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire? Est-ce que la rivière Ste-Marie a été comprise dans les eaux désignées à la demande des États-Unis?

M. BOOTH: Non pas à la suite d'une demande. Il y a eu consultation et accord. Nous n'en sommes pas encore arrivés au point de donnant donnant à ce sujet.

Je crois qu'il y a eu unanimité d'opinion chez les fonctionnaires des deux pays au sujet des quatre étendues d'eau dont il a été question.

M. MCGEE: Monsieur le président, en examinant cette carte de plus près j'ai constaté qu'on avait marqué au crayon rouge d'autres régions, plus petites. Je me demande ce que ces marques veulent dire. Par exemple, aux environs de Toronto et le long de la rive sud du lac Ontario, ainsi qu'à Chicago.

Le capitaine F. S. Slocombe *(Chef, service de la navigation et du pilotage, ministère des Transports):* Ce sont des phares. Les marques rouges sur la carte indiquent l'emplacement de phares.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Monsieur le président, M. Booth nous a dit que le capitaine Slocombe pourrait peut-être nous renseigner sur la question du pilotage dans la zone de la rivière Ste-Marie.

Le CAPITAINE SLOCOMBE: Comme question de fait, il y a déjà un groupe de pilotes qui sont en service dans la région de la rivière Ste-Marie d'après des mesures prises par la *Shipping Federation of Canada.* Je ne sais pas si M. Brisset voudrait nous dire exactement quel rôle joue la Federation à cet égard. Il y a des pilotes américains.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Est-ce l'intention que ces pilotes se fassent inscrire aux termes de la loi, ou de les laisser continuer leur service automatiquement, en tant qu'employés de la *Shipping Federation of Canada?*

M. BOOTH: Puis-je répondre à cette question, monsieur le président? Dès que la loi à l'étude entrera en vigueur, seuls les pilotes qui auront alors été inscrits soit par le secrétaire du Commerce, soit en conformité de la loi canadienne, seront autorisés de servir en conformité des dispositions et des exigences de cette loi relativement au pilotage sur les Grands lacs. Il n'y aura pas de place pour les indépendants.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Ainsi les pilotes qui seront inscrits pour la zone de la Ste-Marie devront subir un nouvel examen?

M. BOOTH: Oui.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Où obtiendront-ils automatiquement leur brevet?

M. BOOTH: Ils ne l'obtiendront certainement pas automatiquement. Il y aura vraisemblablement des concours; ou des conflits d'autorité, et autres choses de cette nature. On n'a pas arrêté la procédure à suivre d'avance.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: A-t-on l'intention d'en faire des employés du ministère des Transports?

M. BOOTH: Je crois savoir que les pilotes en service du côté canadien, les pilotes canadiens, seront des employés du ministère des Transports.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Dans chaque cas, je suppose.

M. BOOTH: Oui.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Est-ce que les pilotes canadiens en service sur la Ste-Marie seront des employés du ministère des Transports?

M. BOOTH: C'est notre intention.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Et ils seront employés aux mêmes conditions que les pilotes sur le canal Welland?

M. BOOTH: Oui, à des conditions semblables, j'imagine.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: A des conditions semblables: je comprends qu'elles ne sauraient être identiques.

M. FISHER: J'ai une autre question supplémentaire à poser, monsieur le président. Y a-t-il lieu de croire qu'il vous faudra peut-être faire des échanges à cet endroit parce que les pilotes canadiens ont la plus forte partie du travail à Welland?

Comme la plus grande partie du traffic qui emprunte la Ste-Marie passe par les écluses du côté américain prévoyez-vous qu'on y emploiera surtout des pilotes des États-Unis?

M. BOOTH: Comme je l'ai expliqué ce matin, l'entente avec les États-Unis, qui se trouve dans leur mesure législative, porte qu'il y aura une répartition équitable du travail entre les pilotes des deux côtés; et il est certain que le service dans les eaux des États-Unis sera effectué par des pilotes américains dans la mesure où ce sera possible; et vice-versa. Par exemple, la région de Welland est toute désignée pour les pilotes canadiens. Il en sera inévitablement ainsi, je crois. Mais il ne s'ensuit pas que cette entente exclurait,— comme M. Chevrier l'a laissé entendre ce matin,— la possibilité de prendre un pilote à St-Régis et de continuer avec le même jusqu'à l'extrémité des lacs.

M. FISHER: Dans vos ententes avec les États-Unis,— vous y avez peut-être traité cette question,— vous avez peut-être pris des mesures équitables à l'égard des droits à imposer?

M. BOOTH: La loi des États-Unis,— je m'excuse d'y revenir continuellement,— mais, je le répète, comme je l'ai dit ce matin, les États-Unis ont tout inséré dans le texte de leur loi parce qu'il s'agit de quelque chose de nouveau pour eux; et elle renferme une disposition autorisant le Secrétaire du Com-

merce à s'entendre avec le Canada au sujet des droits à imposer. En tout cas, il y aura consultation; et je pense qu'il est inévitable que les droits devront être uniformes.

M. FISHER: Vous dites «inévitable»; vous voulez dire, qu'autrement les propriétaires de navires choisiraient les moins coûteux?

M. BOOTH: Eh bien, autrement le projet serait voué à la ruine. Il s'agit d'un système intégré qui devrait bien fonctionner, mais il ne réussira que s'il y a collaboration sous tous ses aspects.

M. SMITH *(Lincoln):* Y aura-t-il des pilotes américains disponibles sur le parcours Port-Weller — Sarnia? Autrement dit, il est bien naturel que les pilotes américains désirent avoir leur part du travail sur le parcours de Port-Weller.

M. BOOTH: La loi stipule qu'ils peuvent y prendre du service; mais nous n'avons pas encore discuté avec le ministère du Commerce les modalités de cette organisation. La raison en est que les États-Unis n'en sont qu'au début de cette organisation; leur bill n'a été adopté qu'il y a quelques jours seulement. Ils n'ont pas encore décidé ce qu'ils feront et comment ils procéderont?

M. SMITH: Vous ne savez pas s'ils relèveraient du surintendant canadien des pilotes, ou comment on procéderait?

M. BOOTH: Ils n'ont pas encore pris de décision.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* J'ai lu dans les journaux que la fédération des armateurs emploie ses propres pilotes dans le port de Toronto. Est-ce l'intention,— je ne peux pas voir la carte d'ici,— qu'en vertu de ces modifications à la loi, il y ait un pilote en service dans le port de Toronto qui serait un employé du gouvernement, plutôt qu'un employé de la fédération des armateurs.

M. BOOTH: C'est là un autre détail qu'on n'a pas encore réglé. Ces dernières semaines nous avons eu des pourparlers avec la Commission du havre de Toronto au sujet de l'affectation d'un pilote ou plus au port de Toronto. Il n'a pas été question d'y installer un pilote de l'État présentement, parce que nous ne voulons pas embrouiller nos discussions avec les États-Unis. Nous ne savons pas quelles sont leurs intentions par rapoprt à Chicago, ou à d'autres de leurs ports. Nous savons quelles sont nos exigences: nous avons un peu l'idée ce que seront les leurs; mais quant à dire si oui ou non, et le cas échéant, dans quelle mesure l'affectation de pilotes, disons à Toronto d'une part, et à Chicago d'autre part, entrera en ligne de compte dans la répartition équitable du travail, nous n'avons encore rien décidé à ce sujet. Pour ma part je crois que la répartition devrait se faire en fonction des chenaux principaux et que pour les parcours secondaires, en ce sens qu'ils ne sont pas compris dans les chenaux principaux, comme Toronto ou Chicago, on devrait en décider selon les dispositions de la loi mais individuellement et non du point de vue de l'interchangeabilité.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* En effectant la répartition équitable des pilotes, tiendra-t-on compte du nombre de milles de voie maritime entièrement en territoire canadien ou entièrement en territoire américain?

M. BOOTH: Je crois que les pilotes s'intéressent surtout aux résultats, autrement dit, à ce qu'ils en retireront.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Je ne songe pas aux pilotes en ce moment, mais plutôt à la répartition en fonction du pourcentage de pilotes canadiens et de pilotes américains qu'on emploiera. Est-ce que la situation des eaux restreintes, soit directement en eaux territoriales du Canada ou des États-Unis, influera sur la répartition?

M. BOOTH: Oui. Il pourra y avoir des zones ou sphères d'influence américaines et aussi des canadiennes.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Ainsi il est possible que la situation et le chenal de la voie maritime du Saint-Laurent influent sur le pourcentage ultime de pilotes canadiens et de pilotes américains employés.

M. BOOTH: Dans une zone particulière?

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Ou pour l'ensemble, si vous faites l'addition des milles de parcours.

M. BOOTH: Non, pour l'ensemble je crois que des deux côtés on visait à en venir à une répartition équitable, ce qui veut dire moitié, moitié.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Est-ce qu'une répartition équitable signifie, moitié, moitié, présentement?

M. BOOTH: Pas nécessairement; mais en ce moment la plus grande partie des navires océaniques se rendent aux ports des États-Unis et pour eux il pourrait sembler «équitable» de réclamer les deux tiers du travail.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* C'est bien vrai. A-t-on songé, en ce qui concerne l'extrémité de la voie maritime à Kingston, à quel endroit on embarquera et débarquera les pilotes.

Le CAPITAINE SLOCOMBE: A la pointe Alexandria, du côté sud de l'île Wolfe.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Où est-ce que les pilotes habitent, en grande partie?

Le CAPITAINE SLOCOMBE: A Kingston.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Ainsi il leur faut se rendre de Kingston à l'île Wolf, puis au navire.

Le CAPITAINE SLOCOMBE: Nous avons un service de transport à cette fin.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Si l'on creusait le chenal aux abords de Kingston, à l'extrémité est de l'île Wolfe, je suppose que les navires pourraient passer à Kingston, et que le point d'embarquement des pilotes pourrait être à Kingston même.

Le CAPITAINE SLOCOMBE: Peut-être.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* C'est possible.

Le CAPITAINE SLOCOMBE: Il y aurait plus de milles.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Combien de milles de plus?

Le CAPITAINE SLOCOMBE: Je ne saurais dire. Il faudrait mesurer la distance.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Mais ce serait possible.

Le CAPITAINE SLOCOMBE: Les petits navires l'ont déjà fait.

M. SMITH *(Sincoe-Nord):* Je crois que tous les navires le faisaient avant l'aménagement de la voie maritime.

Le CAPITAINE SLOCOMBE: Avant la venue des gros navires.

M. ALLMARK: La question de Kingston m'intéresse, c'est certain. Le capitaine Slocombe sait probablement qu'avant l'aménagement de la voie maritime, 90 p. 100 des navires passaient du côté canadien de l'île Wolfe plutôt que du côté américain comme on le fait maintenant.

Le CAPITAINE SLOCOMBE: Oui.

M. ALLMARK: Ainsi c'est simplement parce qu'on n'a pas creusé cette petite partie de la voie que les navires à fort tirant d'eau doivent passer du côté américain. N'est-ce pas?

Le CAPITAINE SLOCOMBE: C'est parce que le chenal n'est pas assez profond pour les gros navires qui empruntent la voie maritime.

M. ALLMARK: Combien lui manque-t-il en profondeur?

Le CAPITAINE SLOCOMBE: Pas grand'chose; ce n'est qu'à l'extrémité est.

M. ALLMARK: Jusqu'où à l'ouest la région d'eaux restreintes de Ste-Marie s'étend-elle? Atteint-elle Whitefish?

M. BOOTH: On n'a pas encore arrêté les limites.

M. ALLMARK: Si elle s'étendait jusqu'à Whitefish, comment y feriez-vous embarquer et débarquer le pilote?

M. BOOTH: J'imagine qu'en délimitant la zone restreinte, nous tiendrions compte des aspects pratiques du problème comme ceux dont vous parlez. Je ne saurais répondre à cette question.

M. ALLMARK: En vertu de l'accord actuel on permet aux navires étrangers de traverser les lacs sans pilote.

M. BOOTH: Oui.

M. ALLMARK: Dans la zone des eaux libres des lacs.

M. BOOTH: Dans toute la région des lacs en ce qui nous concerne.

M. ALLMARK: Ils sont aussi autorisés à entrer dans tous les ports où l'activité est fort considérable?

M. BOOTH: Oui.

M. ALLMARK: A votre avis est-il moins dangereux d'entrer dans les ports de Toronto, Cleveland, Duluth, ou dans tout autre grand port des lacs que de naviguer dans les eaux que vous considérez comme zones restreintes.

M. BOOTH: Monsieur le président, je ne suis pas un spécialiste en la matière. Je suis un aviateur plutôt qu'un marin. Je ne saurais répondre à cette question.

M. ALLMARK: Nous stipulons présentement que les services d'un pilote sont nécessaires en eaux restreintes, mais par ailleurs nous disons que «tout navire étranger peut naviguer dans les eaux libres des lacs et pénétrer dans les ports» où la navigation est aussi difficile que dans les eaux restreintes où les services d'un pilote sont exigés.

M. BOOTH: J'ai mal compris la question posée plus tôt. Aux termes du bill il est facultatif pour les deux côtés,— c'est-à-dire pour le Canada à l'égard des eaux canadiennes et pour les États-Unis à l'égard des eaux de ce pays,— de désigner comme restreintes ou non leurs eaux respectives. L'une des premières propositions soumise par la Garde côtière fut qu'un grand nombre des ports du côté des États-Unis soient désignés comme eaux restreintes.

Comme je l'ai dit ce matin, jusqu'à présent nous nous sommes entendus au sujet des trois régions désignées comme zones restreintes. Nous sommes convenus de nous consulter au sujet des autres, parce que de part et d'autre nous reconnaissons le droit souverain de l'autre de dire ce qui constitue un danger dans ses propres eaux et qu'en conséquence les navires devront se servir de pilotes à ces endroits; ou de dire que ces eaux ne sont pas dangereuses. Il est indubitable, à mon avis, que dans les ports occupés le pilotage sera obligatoire.

Le PRÉSIDENT: Cela veut-il dire que chaque port pourra établir ses propres règlements en ce qui concerne l'entrée des navires dans ses eaux.

M. BOOTH: Non, monsieur le président. Du côté des États-Unis aussi bien que du côté canadien ce sont ces lois respectives qui font autorité en matière de pilotage. Si une commission de port particulière jugeait que ses eaux sont tellement dangereuses qu'il y a lieu d'y rendre le pilotage obligatoire, elle consulterait le ministre et, selon les conclusions auxquelles on en serait arrivé une décision serait prise à l'effet de désigner ces eaux particulières. De même, si de l'avis du ministre ou du ministère un port particulier requérait les services d'un pilote, alors nous désignerions ces eaux nous-mêmes.

M. FISHER: Il n'est pas nécessaire qu'il y ait une décision bilatérale pour que la commission du port de la tête des lacs réussisse à convaincre le ministre. Il n'y a pas lieu d'entâmer des négociations avec les États-Unis à ce sujet.

M. BOOTH: Non, monsieur.

M. FISHER: Mais la commission du port ne peut pas prendre cette décision elle-même.

M. BOOTH: C'est vrai.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: C'est un fait, je crois, que les Américains exigent des pilotes à bord des navires qui entrent dans le port de Chicago.

M. BOOTH: Oui.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Toronto est notre port des Grands lacs le plus occupé actuellement.

M. BOOTH: Je le crois.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Et nous n'exigeons pas de pilotes à bord des navires qui entrent dans le port de Toronto.

M. BOOTH: En ce moment le pilotage n'est exigé nulle part dans les Grands lacs à l'ouest de St-Régis.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Je ne faisais qu'indiquer spécifiquement ce que je considère être notre port le plus achalandé en ce moment.

M. BOOTH: Le capitaine Slocombe dit qu'aucune loi n'exige le pilotage à Chicago.

CAPITAINE SLOCOMBE: Nos pilotes canadiens entrent à Chicago depuis des années.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: En qualité de pilotes: mais les navires étrangers n'entrent pas,— ou est-ce qu'ils entrent sans pilotes.

CAPITAINE SLOLOMBE: Certains le font.

M. FISHER: L'une des pricipales difficultés à surmonter dans une entente bilatérale de cette nature serait l'attitude du capitaine Rollo Johnson et de son équipage. Y a-t-il quelques dispositions dans la loi des États-Unis qui nous assurent qu'ils n'interviendront pas auprès de nos pilotes et fonctionnaires canadiens?

M. BOOTH: Cette question est fort compliquée, mais je suis sûr que son auteur ne l'a pas fait délibérément. Il n'y a rien que nous ou les États-Unis pourrons faire au sujet de l'activité des syndicats ouvriers: nous n'y pouvons rien parce qu'elle s'exerce en dehors de notre territoire; et le gouvernement des États-Unis ne pourra rien y faire parce qu'il s'abstient délibérément d'exercer toute contrainte ou autres mesures à l'égard des syndicats.

M. FISHER: Ce qui m'inquiète au sujet de l'application de ce bill,— je suppose qu'on l'adoptera, et je ne vois pas pourquoi on le rejetterait,— c'est là que semble être son point faible. Je voulais simplement avoir une idée de ce que vous pensiez à ce sujet. Par exemple, ce syndicat surveillera tout particulièrement cette question d'équité. Une chose qui me préoccupe à ce sujet, c'est qu'ils sont libres et n'hésitent jamais à saisir l'opinion publique de leur cause, ainsi que les membres du Congrès et du Sénat des États-Unis, tandis que nos pilotes canadiens ne jouissent plus de ce privilège. Ainsi il y aura rupture de l'équilibre, déformation et pression de la part des Américains à l'avenir. Je n'aime pas que nous nous lançions dans cette aventure un bras attaché derrière le dos.

M. BOOTH: Je ne peux certes pas vous répondre à ce sujet. Mais aux termes de la loi des États-Unis le Secrétaire du Commerce est responsable de l'administration du système de pilotage des États-Unis. Aucun pilote ne peut prendre du service sous l'autorité du régime des États-Unis sans être inscrit par le Secrétaire du Commerce; ainsi ils sont en mesure d'exercer un certain cotrôle sur le nombre et, vraisemblablement, sur la manière de choisir les pilotes qu'ils désirent affecter à ce travail. Il semble probable que ça dépendrait en grande partie du rôle que joueraient les gens de M. Johnson à ce sujet. S'ils sont de la partie, je n'aurais aucun commentaire à faire; je ne saurais dire. S'ils n'en sont pas, je suis d'avis que les lois générales des États-Unis peuvent les empêcher d'agir en contravention de la loi des États-Unis dans son application. Il est certain que, s'ils ne sont pas désignés ou inscrits par le Secrétaire du Commerce, ils n'ont absolument aucun droit de pilotage dans ces eaux.

M. FISHER: Prenons un cas hypothétique. La chose pourra fort bien arriver, et j'attire votre attention à ce sujet. Les pilotes américains, malgré l'inscription obligatoire, sont organisés en syndicat, et ont le droit de faire la grève. N'est-ce pas?

M. BOOTH: Oui.

M. FISHER: Représentez-vous maintenant les pilotes canadiens, en qualité d'employés de l'État, comme de futurs briseurs de grève à l'occasion de la rupture d'une entente unilatérale. Je veux simplement vous signaler le danger de cette situation et la position difficile dans laquelle se trouverait nos fonctionnaires et nos pilotes. Je ne prétends pas que vous avez la moindre chance d'obtenir du gouvernement des États-Unis qu'il transforme ses pilotes en fonctionnaires; mais je voulais simplement signaler cette faiblesse au sujet de négociations futures possibles.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Monsieur Booth, n'est-il pas possible que le gouvernement des États-Unis se voit obligé par la force des choses à transformer leurs pilotes en une sorte de fonctionnaire de l'État? N'est-ce pas une possibilité?

M. BOOTH: C'est possible, mais mes pourparlers avec ces gens m'ont laissé l'impression,— et elle est bien ancrée,— que la dernière chose au monde qu'ils feront est: *a*) les employer comme fonctionnaires de l'État, et *b*) leur imposer le montant d'argent qu'ils toucheront. Ils ne feront ni l'une ni l'autre de ces choses.

M. FISHER: C'est l'impression que j'ai eue en lisant le compte rendu des délibérations de leurs comités. Tant que le ministre et le ministère se rendront compte de cette situation délicate, subtile, il faudra, j'imagine, qu'en tout temps nous ayons un fin diplomate comme notre agent de liaison.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Aux termes de la loi des États-Unis, le Secrétaire jouit de pouvoirs assez étendus — pour fixer les taux, droits et conditions de service.

M. BOOTH: Cela ne comprend pas le salaire.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Est-ce que le gouvernement des États-Unis ne se verrait pas dans l'obligation de combler l'écart, si nous ne voulions pas contribuer suffisamment pour rendre le régime indépendant et s'ils ne voulaient pas rompre le traité?

M. FISHER: J'entrevois la possibilité, aussi, que les pilotes américains deviendraient des meneurs aux fins d'obtenir des salaires plus élevés pour les pilotes canadiens, si les droits doivent être équitables.

Le VICE-PRÉSIDENT: L'article 375A, qui est une partie de l'article 2 du bill, est-il approuvé?

Approuvé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous passerons maintenant à l'article 375B, et il y aurait probablement lieu de demander à M. Brisset de s'avancer.

Un instant, messieurs, le brigadier Booth désire proposer une modification de peu d'importance à l'article 375A.

M. BOOTH: Monsieur le président, si vous voulez bien me permettre quelques mots d'explications et d'excuses pour ne pas avoir présenté ces modifications plus tôt. J'ai travaillé jusqu'à une heure avec un fonctionnaire du ministère de la Justice aujourd'hui à examiner les points soulevés et à préparer ces textes. Malheureusement mon personnel de sténographes n'a pas pu préparer un assez grand nombre de copies pour tout le monde. Cependant, j'ai environ 15 copies des modifications proposées.

Le VICE-PRÉSIDENT: C'est suffisant.

M. FISHER: J'aimerais adresser une demande à M. Booth. Cette question du pilotage me semble fort intéressante relativement à la tête des lacs, et j'aimerais savoir s'il serait possible de faire parvenir le compte rendu de nos délibérations aux diverses commissions portuaires le long des lacs. Je crois que la chose en vaudrait la peine, s'il était possible d'obtenir un nombre suffisant d'exemplaires qu'on enverrait à ces commissions.

M. BOOTH: Je crois que nous pourrions le faire, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'on pourrait le faire, monsieur Booth.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, à la lecture de ce document qu'on vient de me remettre, je constate qu'on a fait une nouvelle rédaction de tous ces articles, et non pas d'un seul.

M. BOOTH: Monsieur le président, si chaque membre a une copie du document en main, je l'expliquerai maintenant.

Il est vrai qu'on a apporté un certain nombre de modifications dont on n'a pas parlé ce matin, mais il découle des modifications qu'on a proposées, et en particulier, de celle qu'on a accepté en principe, je crois, portant que nous devrions insérer dans notre loi une disposition de réciprocité semblable à celle qu'on trouve dans la loi des États-Unis. Autrement dit, s'ils ne permettent pas l'accès de leurs eaux à nos pilotes nous n'accepterons pas les leurs dans les nôtres.

Monsieur le président, j'aborderai maintenant la première des modifications proposées.

Le PRÉSIDENT: La première a trait à l'article 375A de la loi dans l'article 2 du bill.

M. BOOTH: Oui. Il s'agit de la définition de l'expression «pilote inscrit» qui, dans le texte imprimé déclare qu'un pilote inscrit désigne une personne n'appartenant pas à un navire mais en ayant la conduite et qui est inscrit comme pilote (i) par le Secrétaire du ministère du Commerce des États-Unis d'Amérique. Après avoir consulté les hauts fonctionnaires du ministère de la Justice, on a jugé que la bonne manière d'insérer cette disposition de réciprocité dans la loi canadienne consisterait à procéder en vertu des pouvoirs de réglementation du gouverneur en conseil. Nous avons un texte qui viendra plus loin à ce sujet.

La modification qui à cause de cela s'impose à (c) (i) consiste en l'addition des mots «et autorisé par le gouverneur en conseil», et c'est pour cette raison que nous l'insérons à cet endroit.

M. MCPHILLIPS: Pendant que vous êtes sur ce point, laissez-vous entendre dans la modification proposée que les pilotes seraient autorisés par deux autorités; soit, par le Secrétaire du ministère du Commerce des États-Unis et par le gouverneur en conseil? C'est une nouvelle conception, n'est-ce pas? Je croyais qu'on accepterait un pilote approuvé par l'une ou l'autre autorité?

M. BOOTH: Monsieur le président, il s'agit de l'article 375 (c), qui confère l'autorité au gouverneur en conseil d'établir des règlements, en vertu duquel nous établirions des règlements de caractère général qui spécifieraient les conditions auxquelles les pilotes américains inscrits pourraient servir.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: J'invoque le règlement, monsieur le président. M. Booth a dit qu'on avait rédigé ces modifications en vue de l'accord unanime qu'on avait obtenu au comité ce matin à ce sujet. Je crois qu'on n'a pas signalé ces modifications à l'attention du Comité. Pour ma part, il n'y a certainement pas eu unanimité quant à une partie de ces modifications. Si j'ai bien compris, la discussion qui a eu lieu ce matin démontrait que le Comité acceptait de façon générale la partie 2 de la modification proposée par M. Brisset, mais il n'y avait pas unanimité au sujet de la première partie. Cependant, les règlements que nous présente en ce moment M. Booth semble le supposer, car je lis ici: «prescrivant les qualités requises des capitaines et autres membres de l'effectif régulier d'un navire...». Je suis bien certain, en ce qui me concerne, et d'après les discussions que j'ai eues avec d'autres membres, que nous n'avons aucunement accepté cette proposition de M. Brisset.

M. HEES: Je pourrais dire ici, monsieur le président, que j'ai donné instruction à M. Booth de préparer ces modifications croyant que le Comité désirait qu'on les insère dans le bill. Cependant, si le Comité ne veut pas que nous les insérions dans la mesure, nous ne les y mettrons pas.

M. McPHILLIPS: Nous pourrions certes aborder une chose à la fois.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Nous n'étudions qu'une chose à la fois.

M. McPHILLIPS: Vous discutez maintenant d'une chose qui est tout à fait au bas de la page.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Je vous demande pardon. J'invoque de nouveau le règlement; mais les mots dans l'alinéa *a)*, qui font l'objet de notre étude présentement, et qui se rapportent à la modification proposée sont les suivants: «ou autres membres de l'effectif régulier d'un navire . . .» Or, si nous acceptons cette modification, il nous faudra vraisemblablement accepter l'autre modification qu'on a proposée.

Le PRÉSIDENT: Où trouverez-vous ces mots dans l'article 2 du bill qui modifie l'article 375A de la loi?

DES VOIX: Ces mots se trouvent dans l'article 375B.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Ces mots se trouvent à la première page du projet de modification de M. Booth, aux lignes 2 et 3. C'est vraisemblablement la première modification que nous étudions, et on y dit:

> Biffer l'alinéa c) et le remplacer par ce qui suit: c) «prescrivant les qualités requises des capitaines ou autres membres de l'effectif régulier d'un navire»

et les mots auxquels je m'oppose en ce moment sont: «. . . ou autres membres de l'effectif régulier d'un navire. . .». Ce texte est évidemment rédigé en supposant que plus tard, au cours de nos délibérations, nous accepterons la proposition présentée par la Fédération des armateurs du Canada relativement à la modication qu'elle désire apporter à l'article 375B. Je ne crois pas qu'il soit entendu à l'unanimité que nous accepterons cette proposition.

Je le regrette, on m'a remis ces feuilles dans le mauvais ordre.

Sur une question d'appel au règlement, j'aimerais à tout événement déclarer bien clairement qu'il n'y a pas eu unanimité à l'égard de toutes ces modifications.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. SMITH: *(Simcoe-Nord)*: Je m'excuse, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Voici celle que nous étudions présentement. J'étais confus moi-même, monsieur Smith.

Au sujet de l'alinéa (c), article 375A, la modification proposée et dont vous êtes saisie présentement se lit comme suit:

> biffer l'alinéa c) et le remplacer par c) l'expression «pilote inscrit» désigne une personne n'appartenant pas à un navire mais en ayant la conduite et qui est
>
> (i) inscrite comme pilote par le secrétaire du ministère du Commerce des États-Unis d'Amérique et autorisée par le gouverneur en conseil ou (ii) inscrite comme pilote en conformité de règlements édictés par le gouverneur en conseil, pouvant naviguer toutes ou l'une quelconque des eaux du bassin des Grands lacs.

Y a-t-il des questions à ce sujet?

M. McPHILLIPS: Monsieur le président je dirai tout d'abord que je n'aime pas l'expression «la conduite». Cette expression se trouve peut être dans le vocabulaire des marins d'eau douce, mais pour ce qui est des marins en eau

salée, cette expression devrait être «la navigation». Les mots «la conduite» pourraient avoir trait à la régie interne du navire. On devrait certes les remplacer par «la navigation».

M. BOOTH: Monsieur le président, la loi sur la marine marchande du Canada définit l'expression pilote au paragraphe 64 de l'article 2, ainsi qu'il suit: «pilote désigne toute personne n'appartenant pas à un navire mais en ayant la conduite».

M. MCPHILLIPS: Très bien, c'est l'explication de cette partie-là. Venons en maintenant à l'autre partie qui est tout à fait contraire aux renseignements que M. Booth m'a donnés ce matin portant qu'un pilote inscrit, qu'il soit autorisé par le Secrétaire du ministère du Commerce des États-Unis d'Amérique, ou qu'il soit approuvé par notre propre autorité, jouit de droits égaux dans toutes ces eaux. La modification qu'on propose maintenant porte qu'il doit être autorisé par deux autorités: par le Secrétaire du ministère du Commerce des États-Unis d'Amérique aussi bien qu'autorisé par le gouverneur en conseil. C'est une situation entièrement différente.

M. BOOTH: Monsieur le président, j'aimerais expliquer la chose. J'avais compris que c'est un des points que le Comité avait décider de n'étudier qu'au cas où il accepterait d'insérer dans le bill la disposition de réciprocité qu'on a proposée.

M. MCPHILLIPS: Oui, mais la disposition de réciprocité porte simplement que nous reconnaissions leurs pilotes et qu'ils reconnaissent les nôtres. Ici vous insérez une disposition portant qu'un pilote doit être approuvé par deux autorités. C'est une toute autre proposition.

Le VICE-PRÉSIDENT: Naturellement, cette disposition renferme le mot «ou». Vous voyez le mot «ou» à la fin du premier paragraphe, monsieur McPhillips.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Monsieur le président, je ne trouve aucune disposition dans ce texte au sujet de droits réciproques. Est-ce que cet article vise à autoriser le gouvernement du Canada à empêcher les produits des États-Unis d'entrer chez nous, si ce pays ne se conforme pas aux règlements? Est-ce l'objet de cette disposition?

M. BOOTH: On a fait remarquer ce matin que les États-Unis ont inséré une disposition dans leur loi qui stipule que les pilotes canadiens jouiront de ce privilège dans la mesure ou le Canada l'accordera aux leurs.

On a proposé alors que nous insérions dans notre bill une disposition semblable et ceci, avec une modification à venir, nous permettrait de le faire.

Je ne crois pas que le Comité se soit encore prononcé sur ce principe, et tant qu'il ne l'aura pas fait, il ne saurait être question d'effectuer le changement proposé sur ce bout de papier.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Il me semble que nous nous donnons bien du mal à ce sujet. Tout ce que nous désirions c'est ajouter quelques mots — et d'après le texte de la loi des États-Unis il est dit bien clairement que cette disposition n'est valable que tant que le Canada accordera la réciprocité aux États-Unis.

Le VICE-PRÉSIDENT: Ne pourrions-nous pas ajouter ces mots quelque part au cours de nos délibérations?

Si nous revenions au texte du bill, et étudiions la chose. Nous en sommes encore à l'alinéa *a*) de l'article 375A. Cet alinéa est-il approuvé?

L'alinéa *a*), 375A, est approuvé.

L'alinéa *b*), 375A, est approuvé.

L'alinéa c), 375A, est approuvé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, nous passons maintenant à l'article 375B, puis le paragraphe (1) est divisé en alinéas, *a*) et *b*).

Le paragraphe (1) *a*) est-il approuvé?

Le paragraphe (1) *a*), 375B, est approuvé.

Le paragraphe (1) *b*) est-il approuvé?

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Non.

LE VICE PRÉSIDENT: Est-ce ici que vous désirez insérer la modification? Le cas échéant, nous demanderons à M. Brisset de nous donner des explications à ce sujet.

Voulez-vous nous donner des explications, monsieur Brisset.

M. BRISSET: Monsieur le président, j'ai écouté la discussion cet après-midi et ce matin, après la fin de mon témoignage. Si vous voulez bien m'accorder quelques instants, je crois que je pourrai faire la lumière sur certains aspects de cette question, qui semble prêter à confusion. Avec tout le respect que je dois aux membres du Comité, je ferai observer qu'à mon avis, on a peut-être perdu de vue l'objet de notre propre loi, et j'aimerais...

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Je ne ferais pas trop d'hypothèses.

M. BRISSET: Non.

Nous étudions cette question depuis des années. C'est un problème difficile et, parfois, il est nécessaire, même pour nous de se rappeler quel est l'objet de cette mesure.

D'abord je dirai que ce matin il a été question de soustraire certains navires à l'application de la loi et, à ce sujet, on a fait observer que les navires canadiens et américains qui étaient en service sur les lacs depuis plusieurs années seraient exemptés. Naturellement, parlant au nom de l'industrie de la navigation maritime, je dirai que nous ne nous opposons pas à cette exemption. Nous reconnaissons que les capitaines et seconds de ces navires, qui ont navigué pendant des années dans ces eaux, possèdent les qualités requises à cette fin. Cependant, nous tenons à souligner que les océaniques ont besoin de pilotes dans les eaux restreintes des Grands lacs, et qu'ils ne cherchent pas, et n'ont pas cherché à se soustraire aux exigences du pilotage.

On nous a dit aussi, si mes souvenirs sont exacts, que depuis cinq ans les problèmes du pilotage...

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Ils n'ont jamais cherché à se soustraire au pilotage dans les Grands lacs?

M. BRISSET: Non.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Jamais, en aucun temps?

M. BRISSET: Non-pas dans les eaux restreintes.

M. SMITH *(Simco-Nord)*: Mais, de façon générale.

M. BRISSET: J'ai dit dans les eaux restreintes, où les services de pilotes sont exigés.

Eh bien, pour établir ma thèse, je ferai remarquer que depuis cinq ans on nous dit que les gouvernements des deux pays étudient les problèmes du pilotage dans les Grands lacs. L'industrie de la navigation maritime ne pouvait pas attendre que les deux gouvernements prennent des mesures pour assurer un service efficace de pilotage à cet endroit et, en conséquence la fédération des armateurs a commencé à organiser un service de pilotage pour l'industrie de la navigation maritime il y a plusieurs années,— d'abord, dans la région Montréal-Kingston, au début des années cinquante, la fédération des armateurs a organisé un service de pilotage et a formé des pilotes pour cette région. Les océaniques ont eu recours aux services de ces pilotes jusqu'à ce que le gouvernement du Canada se substitue à la fédération dans cette région. A partir de ce moment les océaniques ont eu recours aux pilotes qui relevaient maintenant de l'autorité du gouvernement.

En 1958, la fédération se rendant compte que l'ouverture de la voie maritime entraînerait la venue d'un nombre considérable d'océaniques de toutes dimensions et que les services de pilotes seraient requis dans les eaux étroites du canal Welland, la rivière Détroit, le lac Ste-Claire et la rivière Sainte-Claire, elle y établit des services de pilotage en utilisant les meilleurs sujets disponibles à cette fin, tant des États-Unis que du Canada. Les pilotes s'embarquaient ici à Port-Weller, conduisaient le navire à travers le canal, se reposaient durant le trajet en eaux libres sur le lac Érie, reprenaient le timon à partir du haut-fond à l'extrémité sud-est, franchissaient les eaux étroites de la rivière Détroit, du lac Ste-Claire et de la rivière Ste-Claire.

En 1959 le gouvernement a assumé la direction de ce service qu'on avait établi en 1958, et il le dirige depuis ce moment là.

Les océaniques avaient...

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Ne serait-il pas plus exact de dire qu'il a assumé la direction du personnel, plutôt que du service?

M. BRISSET: Il faut considérer la chose comme un service, dans le sens qu'il vous faut des expéditeurs, des bateaux et le reste — toute l'organisation.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je ne chicanerai pas sur les mots.

M. BRISSET: Toute l'organisation a été cédée au gouvernement, et les océaniques ont eu recours à ces pilotes, même s'ils ne sont pas contraints de le faire en ce moment. Ils les emploient régulièrement, car il est reconnu que c'est nécessaire.

Et de nouveau, en 1959, à l'ouverture de la voie maritime, il y eut une grande affluence de navires dans le lac Supérieur, à Duluth, Fort-William à la tête des lacs, et on s'est rendu compte qu'il fallait établir des services de pilotage pour la rivière Ste-Marie et le canal.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Qui s'en est rendu compte?

M. BRISSET: L'industrie de la navigation maritime elle-même.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Je n'aime pas vous interrompre, mais je suis un peu confus dans mes idées, parce que l'an dernier j'ai assisté aux séances du comité du Sénat, et j'ai lu une grande partie des témoignages rendus devant les comités des États-Unis, et il me semble parfois que j'entends deux versions différentes.

M. BRISSET: Lorsque je dis «on s'est rendu compte», j'entends que les océaniques qui se servent de cette voie maritime se sont rendu compte que les services de pilotes étaient nécessaires dans ces zones d'eaux restreintes, et la fédération des armateurs, au nom des propriétaires d'océaniques ont organisé

des services de pilotage dans cette zone de la rivière Ste-Marie. Pour y parvenir, elle a patronné la formation d'une association de pilotes désignée sous le nom d'association de pilotes du lac Supérieur. En ce moment, cette association se compose de pilotes des États-Unis, et ces pilotes ont servi à bord des océaniques dans leur région.

Tout le long de la route sur les lacs il y a, naturellement, des ports où les navires font escale et où, parfois, on a besoin de pilotes.

Ce service de pilotage dans les divers ports est déjà organisé en vue de servir les navires qui en ont besoin. Et à Toronto,— le capitaine Matheson pourra peut-être me reprendre à ce sujet,— il y avait un ou deux pilotes.

Le CAPITAINE MATHESON: Il y en avait un.

M. BRISSET: Oui, on en avait placé un à cet endroit et il offrait ses services aux océaniques qui désiraient entrer dans le port.

Dans le port d'Hamilton, on a également mis une organisation sur pied, et ce port est desservi par les pilotes de la Commission du port d'Hamilton. Ces pilotes montent à bord des océaniques qui désirent entrer dans le port et les conduisent.

Dans le port de Duluth l'association des pilotes du lac Supérieur tient des hommes au port de Duluth, et ces pilotes servent à bord des navires qui désirent faire escale à cet endroit; et il en est de même à Fort-William.

Pour ce qui est de tous les ports du lac Érie et de la rivière Détroit, le pilote de la région Port-Weller — Sarnia, qui est à bord à partir de Port-Weller, sert en qualité de pilote quand le navire désire faire escale à l'un des ports de cette zone. Ainsi il existe déjà un noyau de service de pilotage partout dans les Grands lacs où l'on a besoin de pilotes.

La fédération des armateurs a reconnu la nécessité du pilotage dans toutes ces eaux restreintes. Cependant, elle a toujours soutenu que dans les eaux libres, il n'était pas nécessaire de prendre un pilote à bord, parce qu'aucun problème de pilotage ne se pose en eaux libres des lacs. Ce sont des problèmes de navigation.

Cette question a fait le sujet de nombreuses discussions avec les représentants du gouvernement, et la fédération a reconnu qu'on ne saurait permettre aux capitaines d'océaniques, fussent-ils étrangers, Canadiens ou Américains, de naviguer seuls, à moins qu'ils ne possèdent un minimum de qualités requises.

S'ils possèdent ce minimum de qualités requises, ils relèveront de la mesure législative dont vous êtes saisis présentement. A ce sujet je cite un passage des observations faites par le ministre en Chambre lors de la deuxième lecture du bill:

> On leur délivrera des certificats de navigation en eaux libres sur les Grands lacs.

Autrement dit, j'imagine que ce certificat montrera qu'on leur a fait subir un examen et qu'on a trouvé qu'ils possèdent les qualités supplémentaires requises pour la navigation sur les lacs.

M. HEES: Puis-je poser une question à l'honorable monsieur? Tout ce qu'il nous dit est fort intéressant, mais en somme, il s'agit d'une mesure du gouvernement, et il n'est pas tenu d'en expliquer l'objet. Il nous incombe de fournir ces explications, car il s'agit de notre bill.

L'hon. monsieur nous fait l'historique de la question, ce qui est très intéressant; mais il pourrait avancer beaucoup plus vite s'il nous expliquait les modifications qu'il propose, et ne s'occupait pas du passé, parce qu'on l'a déjà fait. M. Booth et d'autres qui ont comparu ici ont déjà couvert cet aspect de la question.

M. BRISSET: J'ai fini, monsieur.

Le VICE-PRÉSIDENT: Très bien. Venez-en au point.

M. BRISSET: Si le capitaine d'un navire étranger, ou tout officier à bord du navire ne possède pas les connaissances dont il a été question, alors le navire doit prendre un pilote à bord pour traverser les eaux libres.

Qui devrait être ce pilote? D'après le texte de la loi, je parle de l'article 375B, paragraphe 1, alinéa *b*), qui se lit ainsi qu'il suit:

> *b*) dans les eaux du bassin des Grands lacs autres que les eaux désignées, sauf si le navire a à son bord
>
> (i) un pilote inscrit,
>
> (ii) un officier possédant les qualités requises prescrites par le gouverneur en conseil, ou
>
> (iii) une personne détenant un brevet de pilote l'autorisant à naviguer ces eaux, délivré par le gouvernement des États-Unis.

Je signale à votre attention le paragraphe (iii), auquel nous nous opposons tout particulièrement.

J'ai expliqué ce matin qu'il y avait des milliers de marins aux États-Unis qui détiennent des brevets de pilotes délivrés par la Garde côtière.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Cette question n'est pas pertinente, parce que ces brevets ne sont pas valides aux termes de cette loi.

M. BRISSET: Non, mais nous ne voulons pas, quand un navire remplit les conditions requises, que le premier venu puisse offrir ses services en qualité de pilote. Nous désirons dans ce cas, obtenir les services de pilotes inscrits, c'est-à-dire de pilotes qui ont été nommés par l'un ou l'autre gouvernement.

Il y aura une réserve de ces pilotes, et ce sera en vue de leur propre protection. Nous sommes d'avis que c'est à leurs services qu'il faudrait recourir lorsque le personnel du navire ne possède pas les qualités requises.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* N'est-ce pas prescrit dans la loi? On y dit qu'il faut avoir à bord un pilote inscrit ou un officier.

M. BRISSET: Parfaitement, ou une personne détenant un brevet de pilote délivré par la garde côtière. Vous nuisez grandement aux pilotes inscrit en agissant ainsi.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Où voyez-vous cela?

M. BRISSET: Je cite l'alinéa *b*).

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Où est-il question de pilotes inscrits? Un pilote inscrit est un pilote qui est inscrit aux termes de la présente loi.

M. BRISSET: C'est exact.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Et d'après le paragraphe (iii) un pilote inscrit en vertu d'une loi comparable des États-Unis.

M. BRISSET: C'est exact.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Où trouvez-vous ces pilotes cadets? Où voyez-vous dans la loi que ces pilotes cadets possèdent les qualités exigés pour piloter un navire au Canada?

M. BRISSET: Dans le paragraphe (iii), ou en commençant par b)

. . . . dans les eaux du bassin des Grands lacs autres que les eaux désignés, sauf si le navire a à son bord,

Autres que les eaux libres, c'est-à-dire, le navire ne sera pas autorisé à naviguer à moins que le navire n'ait à son bord:

(i) un pilote inscrit.

Nous sommes tout à fait d'accord à ce sujet. C'est ce que nous recommandons. Ou,

(ii) un officier possédant les qualités requises prescrites par le gouverneur en conseil.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Êtes-vous opposé à cela?

M. BRISSET: Nous ne nous y opposons pas dans le sens qu'on l'entend, je crois. Si l'un des officiers possède les qualités requises pour obtenir le certificat dont j'ai parlé plus tôt, le navire est entre bonne main. Mais supposons que l'officier ne possède pas les qualités requises.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Nous avons abordé cette partie il y a un instant, et j'aimerais poser quelques questions au sujet de la modification proposée. Je lis ici:

(ii) un officier possédant les qualités requises prescrites par le gouverneur en conseil, ou

(iii) une personne détenant un brevet de pilote l'autorisant à naviguer ces eaux, délivré par le gouvernement des États-Unis.

M. MCPHILLIPS: Est-ce la seule modification?

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Parfaitement.

M. MCPHILLIPS: Ça pourrait être le cuisinier, et je ne suis pas de cet avis.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Je suppose que les qualités requises pour la navigation en eaux libres sur les Grands lacs consistent en une connaissance de l'anglais, des règles de la route, des Grands lacs, et du fonctionnement d'un radio-téléphone. N'est-ce pas?

M. BRISSET: Non, monsieur. Pour obtenir ce certificat, je ne veux pas parler au nom du gouvernement,— mais la loi dit que les qualités requises sont prescrites par le gouverneur en conseil, et l'une des qualités requises serait sans doute que cette personne possède un brevet de capitaine.

M. SMITH (Simcoe-Nord): Non.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: M. Booth pourrait peut-être nous renseigner à ce sujet.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: J'aimerais obtenir de M. Brisset la signification de la modification proposée, car il possède une vaste expérience en sa qualité d'avocat en questions maritimes et il a comparu devant des comités à plusieurs reprises. Je crois qu'il devrait nous expliquer le principe de la modification proposée. «Un officier ou tout autre membre de l'effectif régulier du navire possédant les qualités requises prescrites par le gouverneur en conseil. . .»

Or, les principales qualités requises, comme je les ai toujours comprises d'après nos discussions à ce sujet, consistent en une connaissance des règles de la route, des Grands lacs, une connaissance de l'anglais, et une connaissance du fonctionnement d'un radio-téléphone.

Ainsi, il me semble que si nous acceptions la modification proposée par M. Brisset, même le cuisinier du navire, ou un des chauffeurs, qui possèderait une connaissance de l'anglais, des règles de la route, et du fonctionnement d'un radio-téléphone, pourrait obtenir un certificat et traverser les Grands lacs.

Je suis d'avis qu'on devrait modifier davantage l'article 375B, mais pas comme M. Brisset le propose dans sa modification, qui en atténue la portée; mais en insérant les mots «de pont» après le mot officier dans le sous-alinéa (ii) de l'alinéa *b*), du paragraphe (1), de l'article 375B.

Je ne suis pas très au courant de la terminologie marine, mais je la connais mieux qu'on pourrait le supposer. Si un navire se trouve dans les Grands lacs, je crois qu'un de ses officiers de pont devrait détenir le brevet, posséder une connaissance de l'anglais et comprendre les règles de la route.

Supposons qu'il y eut un officier-mécanicien, et que les chaudières se mettent à couler, ou qu'une autre difficulté se présente, et qu'il lui faille rester à l'intérieur; qui, alors, se servira du radio-téléphone. Je crois que ça devrait être «l'officier de pont».

M. BRISSET: Puis-je vous signaler ce que le ministre a dit à la Chambre lors de la deuxième lecture du bill, quand il a indiqué ce que seraient les qualités requises. La première,— et nous l'approuvons,— et la plus importante, est:

Possession d'un certificat de compétence de capitaine valide pour les voyages dans toutes les parties du monde.

M. SMITH? *(Simcoe-Nord):* Et vous dites que la modification n'est pas nécessaire: vous dites simplement «tout autre membre de l'effectif régulier»?

M. BRISSET: Il peut y avoir à bord un second qui possède un certificat de compétence de capitaine valide pour les voyages dans toutes les parties du monde.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Alors pourquoi ne pas dire «tout officier»; mais vous dites que tout autre membre de l'équipage est un officier?

M. BRISSET: Je ne tiens pas à conserver la phraséologie exacte que j'ai citée à l'égard de mon projet d'amendement. Si je me suis servi de ces mots, c'est que ce sont exactement ceux qui se trouvent dans la loi des États-Unis, où l'on définit un officier en ces termes — je fais allusion à l'alinéa *e*) de l'article 2 du bill des États-Unis.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* C'est l'article de l'interprétation du bill, cependant; ce nest pas un article essentiel de la loi, n'est-ce pas?

M. BRISSET: On y définit un mot qui se trouve dans la partie essentielle.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* C'est l'article d'interprétation du bill, cependant?

M. BRISSET: Oui; mais si vous me le permettez, je vais vous donner lecture de la clause essentielle du bill qui a trait aux eaux non désignées ou eaux libres; et elle se lit ainsi qu'il suit.

M. MCPHILLIPS: De quel article parlez-vous?

M. BRISSET: De l'alinéa *b*) de l'article 3:

> *b*) Dans ces eaux des États-Unis des Grands lacs qui ne sont pas désignées par le président en conformité de l'alinéa *a*) de cet article, il y aura à bord des navires immatriculés aux États-Unis et des navires étrangers, un pilote inscrit des États-Unis ou un pilote inscrit du Canada ou autre officier possédant les qualités requises pour la navigation dans les eaux visées qui sera disponible pour diriger la navigation du navire dans ces eaux non désignées...

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Ainsi vous n'employez pas les mots exacts; vous avez omis «autre officier».

M. BRISSET: Permettez-moi de vous renvoyer à la définition des mots «autre officier» qui se trouve dans la clause essentielle. C'est l'article 2, alinéa *e*):

> *e*) «autre officier» désigne le capitaine ou tout autre membre de l'effectif régulier du navire intéressé qui possède les qualités requises pour la navigation des eaux des Grands lacs décrites à l'article 3 *b*) de la présente loi et qui détient un brevet délivré soit par le chef du service où la garde côtière est en fonction aux termes de règlements édictés par lui, ou un certificat délivré par un service approprié au Canada.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Où trouve-t-on dans la loi du Canada une interprétation semblable du mot «officier» à celle que vous venez de lire,— parce que s'il n'y a pas rapport, si le sens n'est pas le même dans les différents articles, alors les modifications n'ont pas le même objet.

M. BRISSET: Dans mes projets de modification au paragraphe 2 (i) je dis, «un officier ou tout autre membre de l'effectif régulier du navire possédant les qualités requises prescrites par le gouverneur en conseil, ou détenant un brevet de pilote».

Si nous lisons ce texte avec la définition donnée dans le paragraphe 2 *e*), je soumets respectueusement que «autre officier» signifie le capitaine ou...

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Que lisez-vous maintenant, le bill des États-Unis?

M. BRISSET: Le bill des États-Unis.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Mais faites le rapprochement de ces significations au bill du Canada, à la loi canadienne,— parce que, en somme, ce ne sont que des lois complémentaires. Où, dans la loi canadienne, l'expression «autre officier» serait-elle restreinte à une personne possédant un certificat de capitaine?

Le VICE-PRÉSIDENT: Ne pourrions-nous pas modifier ce texte de manière qu'il se lise, «capitaine ou tout autre officier du navire»?

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Je ne crois pas que nous devrions y changer quoi que ce soit.

M. KEAYS: Je suis d'avis, monsieur le président que nous laissions le texte tel qu'il est. Les qualités requises devront être établies par le gouverneur en conseil.

M. BRISSET: Certainement.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Alors pourquoi ajouter des mots qui ne disent rien de plus?

M. BRISSET: Le véritable nœud de l'affaire...

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vous demande pardon, monsieur Brisset, le brigadier Booth va nous donner lecture des qualités requises proposées.

M. MCPHILLIPS: Ceci est tout à fait en dehors de la question. Voici ce dont il s'agit; à bord d'un navire, pour maintenir la discipline, il faut confier l'exécution de ces choses à un officier. Il pourrait arriver que le cuisinier du navire sont plus compétent qu'un officier; mais il n'a pas l'autorité requise pour faire observer la discipline. C'est à cela que nous nous opposons; n'est-ce pas?

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* C'est exactement le fond de notre objection.

Le VICE-PRÉSIDENT: Revenons au bill principal, messieurs. Nous avons étudié les modifications proposées par M. Brisset. Quel est l'avis du Comité au sujet du bill principal dont nous sommes saisis?

M. MCPHILLIPS: Laissons-le tel qu'il est.

Le VICE-PRÉSIDENT: 375B (1) (b). Quel est l'avis du Comité au sujet de...

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway):* Je désire obtenir certaines explications, monsieur le président. Il me semble que ces lois sont censées être complémentaires et fonctionner de la même manière des deux côtés. On nous a signalé certaines dispositions de la loi des États-Unis, et je ne crois pas que ce soit une bonne chose que notre loi diffère de la leur, que l'application ne soit pas la même des deux côtés. Nous avons droit à des explications plus claires que celles qu'on nous a données jusqu'à présent.

On nous a dit que la rédaction de la loi des États-Unis semble être identique à celle que M. Brisset a proposée ici, et j'aimerais que les fonctionnaires nous donnent des explications à ce sujet.

M. BRISSET: Pourrais-je ajouter un mot maintenant, monsieur le président? Je crois que nous ne nous sommes pas compris l'un l'autre.

Le VICE-PRÉSIDENT: Très bien.

M. BRISSET: Je vois maintenant que nous ne nous sommes peut-être pas bien compris. Le point important de ma modification n'a rien à voir à un membre de l'équipage. Où je veux en venir, c'est que personne d'autre que quelqu'un à bord du navire, le capitaine,— j'accepte volontiers que ce soit le capitaine, ou un officier,— devrait posséder les qualités requises pour conduire le bateau dans les eaux libres. On ne devrait pas autoriser qui que ce soit qui vient de terre, à moins que ce ne soit un pilote inscrit; autrement dit, une personne choisie par le gouvernement d'après certaines normes de compétence,— et non pas, comme je l'ai déjà dit, le premier venu qui détiendrait un brevet de pilote délivré par la Garde côtière. C'est là que je veux en venir.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Dans votre modification, est-ce que vous désirez, alors, revenir au système primitif? L'historique que vous avez fait m'a quelque peu embrouillé.

Vous avez dit que vous désiriez avoir vos propres capitaines en charge de nouveau; est-ce bien cela?

M. BRISSET: Non, pas du tout. Je dis qu'en eaux libres les capitaines, ou officiers,—servons-nous de ces mots,—devraient être en état de naviguer, s'ils possèdent certaines qualités requises. S'ils ne possèdent pas les qualités requises, alors le navire devra prendre un pilote inscrit à bord, et pas le premier venu. C'est à cela que nous voulons en venir.

M. HEES: C'est ce que nous disons.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: C'est à cela que nous voulons en arriver, nous aussi. Nous croyons que notre bill renferme cette disposition.

M. BRISSET: Pas dans le paragraphe (iii), parce que (iii) se lit comme suit:

> Une personne détenant un brevet de pilote l'autorisant à naviguer ces eaux, délivré par le gouvernement des États-Unis . . .

peut être à bord.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: N'aurait-il pas été plus simple, si c'est le but que vous visez, comme vous le dites, de ne modifier que le paragraphe (iii) et de dire «un pilote inscrit des États-Unis»? Est-ce que cette modification ne trancherait pas la difficulté?

Si votre intention était, comme vous le dites, d'éliminer les pilotes incompétents de vos navires, vous y seriez parvenu par ce moyen. Dans le paragraphe (1) de notre loi, on exige un pilote inscrit; et dans le paragraphe (iii), nous avons un pilote des États-Unis.

M. BRISSET: C'est une excellente idée. Je crois que je me suis fait comprendre. Je regrette de ne pas l'avoir fait plus tôt.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Quelqu'un d'autre l'a fait pour vous, je crois; mais nous n'ergoterons pas à ce sujet.

Le VICE-PRÉSIDENT: Que proposez-vous maintenant au sujet du no 3?

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Je ne sais pas ce qu'en pense M. Booth. Je n'ai pas approuvé, ni désapprouvé. Mais M. Brisset propose que le paragraphe (iii) soit modifié de manière à substituer les mots «un pilote inscrit des États-Unis», à la place de ceux qui s'y trouvent présentement. Je ne fais pas de proposition à ce sujet; je cherche simplement à faire en sorte que nous en venions à une résolution.

M. BOOTH: Monsieur le président, l'expression «pilote inscrit» est définie dans l'article précédent, alinéa c) au haut de la page 2. Elle désigne soit:

> une personne n'appartenant pas à un navire mais en ayant la conduite et qui est inscrite comme pilote
>
> (i) par le Secrétaire du ministère du Commerce des États-Unis d'Amérique, soit
>
> (ii) en conformité de règlements édictés par le gouverneur en conseil.

Ce sont là nos pilotes inscrits, et nous en avons parlé. Quand il est question d'un pilote inscrit dans 375B (1) *b*) (i), nous voulons dire soit un pilote inscrit des États-Unis ou du Canada.

M. MCPHILLIPS: Nous savons cela; mais nous sommes rendus plus loin maintenant.

M. BOOTH: Il est question en ce moment du pilotage en eaux libres; et M. Brisset propose que nous imposions des normes plus élevées aux États-Unis que celles dont nous sommes convenus, et plus élevées que celles que nous avons l'intention d'adopter nous-mêmes. Il n'y aurait plus d'équilibre.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Une personne détenant un brevet de pilote l'autorisant à naviguer ces eaux.

M. HEES: L'équivalent de notre brevet de pilote en eaux libres.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Oui. Mais leur projet de loi ne prescrit pas un tel certificat.

M. BRISSET: Certains navires auront certes besoin d'aide de l'extérieur pour naviguer en eaux libres. On établira je suppose,— et c'est ce que nous recommandons,—des dépôts de pilotes prêts à servir à bord de ces navires.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Des capitaines de navigation.

M. BRISSET: Désignez-les comme vous voudrez. Nous voulons pouvoir puiser à ce dépôt lorsqu'on en aura besoin...

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Plutôt que de notre dépôt de pilotes inscrits; n'est-ce pas vrai?

M. BRISSET: Non, des pilotes inscrits. Ce dépôt comprendra tous les pilotes inscrits pour la navigation en eaux libres, c'est ce que nous recommandons. Nous ne voulons pas qu'en eaux libres nous soyons obligés de prendre n'importe qui,— parce que à quoi bon établir un dépôt de pilotes pour la navigation en eaux libres, si ces pilotes ne sont pas les seuls employés dans ces eaux, si n'importe qui peut se présenter et dire, «Je puis piloter moi aussi»?

Le VICE-PRÉSIDENT: M. Booth peut probablement nous expliquer la chose plus clairement.

M. BOOTH: Monsieur le président, voici quelle est l'intention. A l'égard des eaux libres, les États-Unis et nous -mêmes reconnaissons qu'une certaine compétence s'y impose; et le ministre a énuméré les qualités requises,— une connaissance des règles de la route, de la langue anglaise et ainsi de suite.

De son côté le Canada a convenu d'accorder un certificat à un officier de navire, à condition qu'il possède ce minimum de qualités requises. Il ne fait que conduire son navire dans des eaux libres qui sont beaucoup plus étendues que la plupart des mers étroites qu'il traverse sans aucune aide de cette nature. Telle est notre intention.

L'Amiral Richmond a dit qu'il n'avait pas l'intention de créer une nouvelle catégorie de brevet ou un certificat de deuxième classe. Les navires américains ont leur propres pilotes à bord et ils seront autorisés à naviguer sur les eaux non désignées avec leurs propres officiers, parce que ces derniers possèdent les qualités requises pour le faire. Les Américains ne se soucient pas de ce qui pourrait arriver aux navires étrangers qui se trouveraient dans ces eaux sans avoir à bord des officiers aptes à naviguer dans ces eaux. Dans ces cas ces navires étrangers devront recourir aux services de pilotes inscrits. C'est aussi le cas en ce qui concerne le Canada. Si un officier du navire ne possède pas les qualités requises, alors ce navire devra prendre à bord un pilote régulier pour le voyage.

M. MONTEITH *(Verdun):* Monsieur le président, je lis ici «...possédant les qualités requises prescrites par le gouverneur en conseil...». Le capitaine d'un navire ne pourrait-il pas retenir les services d'un pilote indépendant qui posséderait ces qualités requises mais ne serait pas membre de l'équipage, simplement pour le voyage?

M. HEES: Nous n'avons pas l'intention d'établir deux catégories de pilotes au Canada. Il y aura des pilotes inscrits et c'est tout. S'il n'y a pas à bord d'un navire d'officier qui possède ces simples qualités requises, dont on a parlé ici,— connaissance des règles de la route, de la langue anglaise, et du fonctionnement du radio-téléphone,— ce navire devra alors prendre un pilote inscrit à bord. Il n'y a pas de pilotes de deuxième classe au Canada.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway):* Est-ce que ces règles s'appliquent aussi aux eaux libres du côté canadien?

M. HEES: Oui, ce sont là nos règlements.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway):* Est-ce que les règlements qui s'appliquent aux eaux libres du côté américain sont les mêmes?

M. HEES: Oui, ce sont les mêmes.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, je propose que l'article 375B (2) soit adopté sans modification.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un appuie-t-il cette motion?

M. SMITH *(Lincoln):* J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: M. McPhillips propose, appuyé par M. Smith que l'article 375B (1) soit adopté. Tous ceux qui sont en faveur?

Je déclare la motion adoptée.

Nous passerons maintenant à l'article 375B (2). Y a-t-il discussion au sujet de cet article?

M. ALLMARK: L'article 375B (2) se lit ainsi qu'il suit:

Aux conditions qu'il juge opportunes, le ministre peut soustraire tout propriétaire ou capitaine aux exigences du paragraphe (1).

M. HEES: Oui, cette disposition s'applique aux navires des Grands lacs.

M. ALLMARK: Elle s'applique aux navires des Grands lacs?

M. HEES: Oui.

M. ALLMARK: Cette disposition ne s'applique pas à un propriétaire américain de navire étranger?

M. *HEES:* Le paragraphe s'applique aux navires des Grands lacs, qu'ils soient américains ou canadiens. Un navire qui fait le service des ports des Grands lacs et sort des Grands lacs pour se rendre, par exemple, à des ports du Saint-Laurent ou des provinces Maritimes, est exempté.

M. ALLMARK: Autrement dit, aucun propriétaire canadien ou américain d'un navire étranger ne peut y faire naviguer ce navire parce qu'il en est le propriétaire?

M. HEES: C'est exact.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Le gouvernement aurait-il l'intention d'exempter un navire du Royaume-Uni qui ferait du cabotage sur les Grands lacs?

M. BOOTH: Monsieur le président, je pourrais peut-être répondre à cette question. Nous pouvons le faire en eaux canadiennes seulement.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Mais le gouvernement a-t-il l'intention de le faire.

M. BOOTH: Non, absolument pas, parce que ce serait contraire à l'esprit de notre accord en vertu duquel les États-Unis exemptent nos navires et nous exemptons les leurs.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Cette disposition s'appliquerait à un navire Grec aussi, mais peut-être surtout aux navires du Royaume-Uni.

M. KEAYS: Monsieur le président, est-ce que nous étudions 375B (1)?

Le VICE-PRÉSIDENT: Non, nous avons adopté cet article. M. McPhillips a proposé, appuyé par M. Smith que le paragraphe (1) de l'article 375B soit adopté sans modification.

M. HEES: Désirez-vous poser une question à ce sujet? Nous nous ferions un plaisir d'y répondre si nous le pouvons.

M. THOMPSON: J'aimerais poser une question au sujet de (iii). La personne qui détient un brevet de pilote délivré par le gouvernement des États-Unis possède un brevet de pilote délivré par les États-Unis. S'agit-il d'un brevet ordinaire de pilote, ou quelles connaissances une telle personne devrait-elle posséder? Lui faudrait-il posséder les mêmes qualités requises que celles qui sont prescrites par le gouverneur en conseil?

M. BOOTH: Monsieur le président, je crois que le capitaine Slocombe peut répondre à cette question avec plus de certitude que je le pourrais.

Le capitaine SLOCOMBE: Monsieur le président, les brevets de pilotes aux États-Unis équivalent à nos certificats de seconds avec une disposition en plus touchant le pilotage. Une personne doit satisfaire aux exigences ordinaires de la navigation et aussi apprendre par cœur les courses et les distances sur les Grands lacs dans les eaux particulières pour lesquelles il est breveté. Ainsi, un brevet de pilote délivré par les États-Unis équivaut à tout ce que nous pourrions exiger.

M. THOMPSON: Alors le sous-alinéa (ii) couvre le cas.

M. HEES: Oui.

Le capitaine SLOCOMBE: Oui. Un individu serait tenu de faire un certain nombre de voyages, mais le nombre pourrait varier avec les endroits.

M. BOURQUE: Monsieur le président, je lis ici: «. . .délivré par le gouvernement des États-Unis». Un pilote canadien doit-il obtenir un brevet délivré par les États-Unis, ou est-ce qu'un brevet délivré au Canada autorise un pilote à conduire un navire dans ces eaux? Existe-t-il un accord de réciprocité en vertu duquel un pilote breveté au Canada peut servir dans les eaux des États-Unis, et un pilote des États-Unis peut servir dans les eaux du Canada?

M. BOOTH: Cet accord est entièrement réciproque. Les États-Unis reconnaissent le brevet canadien et nous reconnaissons le brevet américain.

Le PRÉSIDENT: M. Gélinas a déclaré ce matin qu'on apporterait peut-être des modifications au paragraphe 2 de l'article 375B.

M. BOOTH: Monsieur le président, si le Comité désire en prendre connaissance, nous avons préparé, sur une feuille distincte de papier, un projet de texte qui énumère les conditions auxquelles les navires des Grands lacs, tant des États-Unis que du Canada, seront exemptés; exemptions qui au début devaient être accordées par le ministre en conformité des termes du présent paragraphe (2).

M. MCPHILLIPS: La modification proposée enlève au ministre ses pouvoirs discrétionnaires à cet égard et établit un code d'exemptions?

M. BOOTH: Monsieur le président, nous n'avons pas l'intention de priver le ministre de ces pouvoirs discrétionnaires. Vu qu'il s'agit d'une exemption significative, importante, de grande portée, i.e. «tous les navires des lacs», nous avons pensé que nous apporterions cette modification en ajoutant les

mots que nous voyons ici; et en plus, nous laisserions au ministre le pouvoir d'exempter des navires comme ceux de l'État. Ceci lui permettrait d'exempter à la fois les navires du gouvernement des États-Unis et les nôtres, comme les navires de la Garde côtière des États-Unis, et autres de même nature.

M. McPHILLIPS: Ce n'est pas ce que vous dites ici. Si j'ai bien lu ce texte, vous désirez insérer un nouveau paragraphe (2) où il n'est aucunement fait mention du ministre, mais qui établit un code d'exemptions.

M. BOOTH: Le paragraphe (2) a trait exclusivement aux navires des Grands lacs tant des États-Unis que du Canada.

M. McPHILLIPS: Oui.

M. BOOTH: En plus nous proposons de maintenir en vertu du paragraphe (3) les pouvoirs d'exemption du ministre, et si nous les maintenons c'est parce que, si ce n'était de ce pouvoir d'exemption conféré à quelqu'un, les navires comme ceux de l'État seraient obligés de prendre des pilotes.

M. McPHILLIPS: Monsieur le président, je n'approuve pas cette proposition. On ne saurait prendre pour acquis que, parce qu'il s'agit de navires d'un service quelconque du Canada ou des États-Unis en opération sur les Grands lacs, ils sont par le fait même exemptés. Ils pourraient être conduits fort négligemment et vous ne pourriez pas les exempter. D'après la rédaction actuelle, le ministre a le pouvoir d'exempter les navires qui sont bien conduits, à son avis. C'est ainsi que ça devrait être. Si vous ouvrez les portes toutes grandes et exemptez tous ceux qui exploitent des navires sur les Grands lacs, vous ne savez pas à quoi vous vous exposez.

M. BOOTH: Monsieur le président, pourrais-je ajouter que cette disposition se trouve en blanc et en noir dans le bill des États-Unis qui est maintenant devenu loi. Elle a fait l'objet d'un accord entre les deux pays et, l'expérience a démontré, je crois, que ces navires des lacs sont bien conduits.

M. McPHILLIPS: Certains peuvent l'être, et d'autres ne pas l'être.

M. BOOTH: A tout événement, monsieur, je vous ferai observer que nous avons convenu avec les États-Unis qu'à partir de maintenant les navires des lacs ne seront plus tenus d'avoir un pilote à bord dans les Grands lacs.

M. McPHILLIPS: Si la chose a été convenue, pourquoi a-t-on rédigé ce bill en ces termes?

M. BOOTH: Monsieur le président, j'ai donné ces explications ce matin. J'ai indiqué que dans la première version du bill des États-Unis on stipulait que le Président serait autorisé à accorder toutes les exemptions. Ce n'est que lorsque leur mesure a été étudié au comité du Sénat, je crois, qu'ils ont décidé de lui donner la forme que nous avons ici, et dont j'ai donné lecture ce matin, et à ce moment là nous avions terminé la rédaction de notre projet de loi.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Je ne suis pas tellement certain que la présente modification soit bien avantageuse.

M. BOOTH: Nous ne la patronnons pas, on a soulevé cette objection et c'est ainsi que la mesure se lirait, si le Comité décidait d'adopter la modification.

M. HEES: Je suis tout à fait disposé à laisser la mesure dans sa forme actuelle, si c'est le désir du Comité.

M. GÉLINAS: J'ai formulé une objection ce matin, et je ne suis pas encore bien satisfait des termes de la modification proposée.

Dans le bill des États-Unis, le Sénat a apporté une modification qui exclut les navires des lacs, mais dans notre loi l'exemption est laissée à la discrétion du ministre. Le bill américain n'autorise pas le Président des États-Unis ni tout autre personne à exempter tout navire à son gré. La loi spécifie les navires qu'il peut exempter. Je préférerais de beaucoup que la loi canadienne renferme une disposition d'exemption semblable à celle des États-Unis.

La modification suivante dont il est question ici s'applique aux navires du Canada ou des États-Unis en service sur les Grands lacs. Je crois que cette disposition atteindra les mêmes fins que le bill des États-Unis. Le pouvoir que le paragraphe (2) confère au ministre est en plus. C'est à cela que nous nous sommes opposés ce matin,— c'est-à-dire que ce paragraphe confère au ministre le pouvoir d'exempter tout navire, s'il le juge à propos. Si la loi spécifiait quels navires seront exemptés nous saurions alors exactement à quoi nous en tenir en ce qui concerne les pilotes. La loi de la marine marchande stipule aussi, je crois, que les navires de l'État sont soustraits aux exigences du pilotage.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* C'est bien au sujet de cet article, n'est-ce pas, monsieur Gélinas, que dans le passé il y a eu des différends ouvriers, des grèves, ou des grèves de sympathie pour appuyer les débardeurs, quand les pilotes ont refusé de traverser les lignes de piquetage et que des navires ont été immobilisés. N'est-ce pas à cela que les syndicats et les pilotes songent lorsqu'ils demandent l'adoption de cette modification?

M. GÉLINAS: Je crois que le paragraphe (3) couvre ce cas. On y stipule que lorsqu'un navire est en détresse, ou lorsqu'il n'y a pas de pilote disponible, le ministre peut autoriser un capitaine ou quelqu'un d'autre à conduire le navire.

M. SMITH *(Simcoe-Nord):* Vous avez raison.

M. HEES: Monsieur le président, je suis tout à fait disposé à accepter la modification qu'on a proposée ici. Je comprends pourquoi les pilotes désirent cette modification. Cette disposition limite très étroitement mes pouvoirs et ceux de tout ministre à l'avenir quant aux navires à exempter. J'accepte volontiers cette limitation, si c'est le bon plaisir du Comité.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, je ferai remarquer au ministre que ce n'est pas une question de limiter ses pouvoirs, il y a plus que cela; cette modification ne lui laisse aucune discrétion en la matière. On y dit simplement que tout navire du Canada ou des États-Unis est exempté.

M. HEES: Parfaitement. C'est l'accord que nous avons conclu avec les États-Unis. Ils ont convenu d'exempter nos navires et nous avons convenu d'exempter leurs navires de cette catégorie.

> Qui sont en service sur les Grands lacs ou font le service entre des ports des Grands lacs et du fleuve Saint-Laurent ou dont le service est principalement celui que décrit l'alinéa *a*) et qui font occasionnellement des voyages à des ports situés dans les provinces Maritimes du Canada.

Autrement dit, ces navires n'emploient jamais de pilote parce qu'ils ont des capitaines qui, pour devenir capitaines, doivent être versés dans la navigation des Grands lacs. Les États-Unis se disent tout à fait disposés à accepter l'exemption de ces navires.

M. MCPHILLIPS: Cela veut dire, j'imagine, à la condition qu'ils soient bien conduits. D'après la rédaction actuelle je pourrais posséder n'importe quelle sorte de vieux bateau d'une jauge de plus de 250 tonneaux et le conduire comme je le voudrais bien sur les Grands lacs, au péril de tous les autres.

M. HEES: Monsieur le président, si on exploitait un navire au détriment des vies et de la propriété, le bon sens voudrait que nous protestions auprès des États-Unis s'il s'agissait d'un navire américain, et qu'eux protestent auprès de nous s'il s'agissait d'un navire canadien.

Pour obtenir son brevet de capitaine, ce dernier doit établir à la satisfaction de l'un ou de l'autre pays qu'il peut naviguer dans ces eaux.

Je crois que cette modification est raisonnable.

Le VICE-PRÉSIDENT: Cette modification.

M. HEES: Le nouveau paragraphe (2).

Le VICE-PRÉSIDENT: Le nouveau paragraphe (2).

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway):* Est-ce que cette modification élimine entièrement le présent paragraphe (2)?

M. HEES: Oui, et elle le remplace par ceci.

M. MCPHILLIPS: Alors, vous n'avez aucune discrétion.

M. HEES: J'en suis très content, et cette modification me semble tout à fait raisonnable.

Le VICE-PRÉSIDENT: Est-ce votre bon plaisir de l'accepter, messieurs?

Des VOIX: Accepté.

M. BOOTH: Monsieur le président, puis-je faire observer que la proposition dont il est question dans mon texte conserverait au ministre le droit d'accorder des exemptions dans des cas particuliers,— et j'ai mentionné en particulier le cas des navires de l'État. Aux États-Unis, ces exemptions sont prévues dans des lois autres que le bill à l'étude. Mais ils sont positivement exemptés, et on nous a demandé de leur donner l'assurance que les navires du gouvernement des États-Unis seront exemptés, quand il conviendra de le faire,— par exemple, les navires de la Garde côtière, en service dans ces eaux; ce ne sont pas à proprement parler des bateaux des lacs mais, tout de même, ils sont en service dans ces eaux et ils ont droit à l'exemption. Et il y aura des navires du gouvernement du Canada qui y navigueront. Nous voulons réserver au ministre le droit d'exemption qui, évidemment, ne serait exercé que dans des cas très particuliers.

M. MCPHILLIPS: Ainsi, vu ce qu'on vient de dire, je crois que nous devrions maintenir les pouvoirs discrétionnaires du ministre et y ajouter ces autres cas arbitraires parce que, si vous enlevez ces pouvoirs au ministre, vous ne pourrez même pas prévoir les cas dont vous avez parlé.

M. BOOTH: Oui.

M. MCPHILLIPS: Et ajouter, au lieu d'enlever le présent paragraphe (2), une autre disposition.

Le VICE-PRÉSIDENT: Après le mot «paragraphe (1)», insérer ceci.

M. MCPHILLIPS: Oui.

Le VICE-PRÉSIDENT: On insèrera ce texte après les mots «paragraphe (1)», Est-ce votre bon plaisir?

M. MCPHILLIPS: Si nous en donnions lecture, afin de bien voir ce qui en est.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le no 2 se lira ainsi qu'il suit,— et, il s'agit du paragraphe no(2) de 375B — exemptions par le ministre:

> Aux conditions qu'il juge opportunes, le ministre peut soustraire tout propriétaire ou capitaine aux exigences du paragraphe (1)

Le paragraphe (1) ne s'applique pas à un navire immatriculé au Canada ou aux États-Unis.

> (a) Qui est en service sur les Grands lacs ou fait le service entre des ports des Grands lacs ou du fleuve Saint-Laurent; ou
>
> (b) dont le service est principalement celui que décrit l'alinéa (a) et qui fait occasionnellement des voyages à des ports situés dans les provinces Maritimes du Canada.

Est-ce votre bon plaisir d'approuver ce texte?

Des VOIX: Approuvé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous passerons maintenant à 375B (3) — quand des personnes non qualifiées peuvent agir dans le bassin des Grands lacs.

Ce paragraphe est-il adopté.

M. MCPHILLIPS: Avant son adoption j'aimerais signaler un passage dans (a) qui me semble très mal fait,— On y dit:

> lorsque le sous-ministre des Transports a informé le capitaine qu'aucun pilote inscrit n'est disponible.

Il me semble qu'il ne devrait pas être nécessaire de remonter jusqu'au sous-ministre. Ne pourrait-on pas dire, lorsqu'un fonctionnaire autorisé du ministère des Transports a informé le capitaine, — ou quelque chose de semblable?

M. BOOTH: On me dit que c'est la manière appropriée de le faire. Il est évident qu'il y aura délégation de pouvoir, conférée d'avance, ainsi le résultat est le même.

M. MCPHILLIPS: Vous faites du sous-ministre, — si je puis me servir d'une expression juridique —, *persona designata;* vous dites que le capitaine doit être informé par le sous-ministre.

M. HEES: Mais, je délègue mon autorité, dans un grand nombre de cas à des personnes de rang inférieur au sous-ministre, qui ont alors le droit d'agir au nom du sous-ministre. On me dit que c'est la façon légale de procéder. Toute autorité vient du sous-ministre, à qui je l'ai déléguée, et qui la délègue ensuite à un fonctionnaire de rang inférieur.

Le VICE-PRÉSIDENT: Est-ce le bon plaisir du Comité?

M. MCPHILLIP: Je le suppose, mais ça me semble singulier.

Des VOIX: Approuvé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le paragraphe 3 est-il approuvé?

M. MCPHILLIPS: Est-ce que les deux autres modifications seront insérées, ou les laisse-t-on de côté?

Le VICE-PRÉSIDENT: Non.

M. MCPHILLIPS: On les laisse de côté?

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui.

Ceci complète l'étude de 375B.

L'article 375B, de la loi, article 2 du bill est approuvé.

—Règlements du gouverneur en conseil.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous passons maintenans à l'article 375C, messieurs. Y a-t-il des questions au sujet de cet article?

Allons-nous l'étudier paragraphe par paragraphe?

M. MCPHILLIPS: Approuvons-le en bloc.

Les articles 375C et 375D de la loi, article 2 du bill sont approuvés.

M. MCPHILLIPS: A ce sujet, monsieur le président, je ferai remarquer, du point de vue de l'uniformité dont il est question, que dans le bill des États-Unis, le ministre ou le secrétaire du Commerce, comme on le désigne, a le pouvoir de remettre ou de diminuer ces amendes, qui sont assez considérables.

M. HEES: Je dirai, monsieur le président, qu'il s'agit de l'amende maximum. On peut imposer une amende, jusqu'à concurrence d'un certain montant. Cependant, le montant de l'amende, me dit-on, sera déterminé par un juge local, qui entendra la cause, et qui aura l'autorité de fixer le montant de l'amende. Ce ne sont là que les amendes maximums qu'on peut imposer.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Plus tôt, monsieur le président, nous avons étudié une modification touchant la question des mesures de réciprocité à adopter de la part du Canada et des États-Unis. Je ne crois pas que nous y soyons revenus. On avait peut-être l'intention de les étudier à la fin de 375B et d'y ajouter un nouveau paragraphe *c)* touchant l'aspect réciprocité.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le Comité consentirait-il à en faire un nouvel article, — je veux parler de l'accord de réciprocité?

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: En tant qu'il ne s'agit pas d'une mesure proposée par la fédération des armateurs.

M. HEES: La phraséologie est identique à celle du bill des États-Unis.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Mais il faudra la modifier pour l'adapter.

Le VICE-PRÉSIDENT: On ajoutera un alinéa *c)* au paragraphe (3) de 375B.

M. HEES: Est-ce que le texte des États-Unis ne convient pas?

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Il faudra substituer le mot «canadien» là où il y a les mots «les États-Unis».

M. HEES: Ce texte semble excellent; il est direct et simple. Nous pourrions l'adopter, je crois.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Je n'ai qu'un bref commentaire à faire au sujet de l'article 375C. Je suis heureux de savoir que c'est le gouverneur en conseil qui établit les règlements délimitant les eaux restreintes dans les Grands lacs, parce que d'après certaines dépositions que nous avons entendues aujourd'hui on serait porté à croire que c'est la fédération des armateurs qui établit ces règlements.

Le VICE-PRÉSIDENT: Est-ce le bon plaisir du Comité que nous ajoutions au bill une disposition relative à l'accord de réciprocité?

M. HEES: En principe, vous pourriez utiliser la phraséologie du bill des États-Unis.

M. MCPHILLIPS: A l'inverse!

M. HEES: En l'adaptant à notre projet de loi.

Le VICE-PRÉSIDENT: Voudrait-on proposer qu'un article à cet effet soit rédigé, et qu'il soit proposé par le ministre lorsqu'on en saisira la Chambre?

M. HEES: En comité plénier.

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui.

Il est proposé par M. Brown *(Vancouver-Kingsway)*, et appuyé par M. McPhillips que la chose soit faite. Êtes-vous satisfait de 375C, monsieur McPhillips?

M. MCPHILLIPS: Oui.

Le VICE-PRÉSIDENT: L'article 375D est-il approuvé?

L'article 375D de la loi, qui apparaît à l'article 2 du bill est approuvé.

L'article 3 est approuvé.

Le préambule est approuvé.

Le titre est approuvé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le bill, ainsi modifié, est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Ferais-je rapport du bill ainsi modifié?

Des VOIX: Adopté.

Le VICE-PRÉSIDENT: Y compris la présente recommandation?

Des VOIX: Approuvé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, je vous remercie. Nous nous réunirons de nouveau jeudi à 9h. 30 pour étudier le bill C-81, loi modifiant la loi sur la réduction des taux de transport des marchandises.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Vice-président: M. W. MARVIN HOWE

CANADA
DEC 14 1960
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 26

Bill C-81, loi modifiant la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, y compris le quatrième rapport à la Chambre.

JEUDI 7 JUILLET 1960

TÉMOINS:

L'honorable George Hees, ministre des Transports; M. L.J. Knowles, membre de la Commission des Transports du Canada, et M. John A. D. Magee, secrétaire exécutif, Association canadienne du camionnage, Inc.

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Vice-président: M.W. Marvin Howe,

et MM.

Allmark
Asselin
Badanai
Baldwin
Bell *(St-Jean-Albert)*
Bourbonnais
Bourget
Bourque
Brassard *(Chicoutimi)*
Brassard *(Lapointe)*
Browne *(Vancouver-Kingsway)*
Bruchési
Cadieu
Campbell *(Stormont)*
Campeau
Chevrier
Chown
Creaghan
Crouse
Denis
Deschatelets
Drysdale
Dumas
Fisher
Garland
Grills
Horner *(Acadia)*
Horner *(Jasper-Edson)*
Johnson
Keays
Kennedy
Lessard
MacInnis
MacLean *(Winnipeg-Nord-Centre)*
Martin *(Essex-Est)*
Martini
Michaud
McBain
McDonald *(Hamilton-Sud)*
McGee
McGregor
McPhillips
Monteith *(Verdun)*
Pascoe
Payne
Peters
Phillips
Pigeon
Pratt
Rapp
Rogers
Rynard
Smith *(Calgary-Sud)*
Smith *(Lincoln)*
Smith *(Simcoe-Nord)*
Thompson
Tucker
Valade
Wratten—60

Secrétaire du Comité:
Eric H. Jones.

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

MARDI 28 juin 1960

Il est ordonné—Que le bill C-81, loi modifiant la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
L.-J. RAYMOND.

RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 8 juillet 1960

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le bill C-81, loi modifiant la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, et il a décidé de le rapporter sans modifications.

Un exemplaire du provès-verbal des délibérations et des témoignages intéressant ledit bill est joint aux présentes.

Le vice-président,
W. M. HOWE.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 7 juillet 1960
(43)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9h. 50 du matin, sous la vice-présidence de M. W. M. Howe.

Présents: MM. Browne *(Vancouver-Kingsway)*, Chown, Dumas, Howe, Martini ,McDonald *(Hamilton-Sud)*, McPhillips, Monteith *(Verdun)*, Pascoe, Payne, Pratt, Rogers, Smith *(Calgary-Sud)*, Smith *(Simcoe-Nord)*, Thompson, Tucker et Wratten (17).

Aussi présents: L'honorable George Hees, ministre des Transports, et, *de la commission des Transports du Canada*: MM. H. H. Griffin, commissaire en chef adjoint, et L. J. Knowles, commissaire; de l'Association canadienne du camionnage Inc.: MM. Frank N. McCallum d'Oshawa (Ontario), président; John A.D. Magee d'Ottawa, secrétaire exécutif, et George H. Montague de Toronto, conseiller économique et juridique de l'Association de recherche en économie appliquée.

Le Comité entreprend l'étude d'un bill d'intérêt public, à savoir,

Bill C-81, loi modifiant la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

Le secrétaire du Comité donne lecture de l'ordre de renvoi, en date du 28 juin 1960, par lequel ledit bill avait été soumis au Comité.

Sur la proposition de M. Browne *(Vancouver-Kingsway)*, appuyée par M. Pascoe,

Il est décidé—Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages relatifs au bill C-81.

Article 1

M. Knowles est appelé; il explique l'objet du bill et on l'interroge à ce sujet. Le ministre répond aux questions qu'on lui pose.

M. Magee est appelé et il donne lecture d'un mémoire de l'Association canadienne de camionnage Inc., contre le bill; des exemplaires dudit mémoire sont distribués aux membres présents. M. Magee est interrogé, puis il se retire.

Les articles 1 et 2, le titre et l'exposé des motifs dudit bill sont approuvés; le bill est approuvé sans modifications.

Il est ordonné—Que le *Bill* C-81 soit rapporté, sans modifications, à la Chambre.

A 10h. 35 du matin, le Comité s'ajourne au vendredi 8 juillet 1960, à 9 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones

TÉMOIGNAGES

JEUDI 7 juillet 1960
9h. 50 du matin

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Je demanderais au secrétaire de donner lecture de l'ordre de renvoi.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Voici l'ordre de renvoi de la Chambre, en date du mardi 28 juin 1960:

> *Il est ordonné*: Que le bill C-81, loi modifiant la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vous remercie. Il nous faut, comme d'habitude, une motion au sujet de l'impression du compte rendu de la séance; en général, elle précise qu'on imprime 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français.

M. BROWNE *(Vancouver-Kingsway)*: Je propose qu'il en soit ainsi.

M. PASCOE: J'appuie la motion.

La motion est adoptée.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous en sommes à l'article 1 du projet de loi, ayant trait à la prolongation du délai.

Je vous présente M. L.-J. Knowles, membre de la commission des Transports du Canada, et M. H. H. Griffin, commissaire en chef adjoint de cette commission. Auriez-vous l'obligeance d'approcher, messieurs.

Nous vous demanderions de bien vouloir expliquer la nature du projet de loi et de formuler des observations à son égard. Voulez-vous prendre la parole, monsieur Griffin?

M. H. H. GRIFFIN *(Commissaire en chef adjoint de la commission des Transports du Canada)*: Non, je la laisse à M. Knowles.

M. L. J. KNOWLES *(membre de la commission des Transports du Canada)*: Ce projet de loi fait tout simplement suite à la loi des subsides adoptée il y a environ un an en vue de la réduction des taux de transport de marchandises d'une somme globale de 20 millions de dollars en un an.

Vu que la commission royale chargée d'étudier toute la question des chemins de fer n'a pas encore présenté son rapport, le projet de loi a pour objet de prolonger l'octroi des subsides pendant neuf autres mois, à raison d'un montant proportionnel de 15 millions de dollars et à compter du 1er août 1960.

En vertu du bill dans sa forme originale, la commission des Transports du Canada devait émettre des directives pour que des réductions suffisantes soient effectuées de façon à liquider ce 20 millions de dollars. Les membres du Comité se souviennent que j'ai laissé entendre lors des dernières séances du Comité que cette somme représenterait une réduction de 7 p. 100 calculée selon les prévisions du trafic normal établies par la direction des chemins de fer elle-même.

La direction des chemins de fer avait prévu que le trafic normal au

cours de l'année 1959 se traduirait par 281 millions de dollars; 7 p. 100 de cette somme est presque 20 millions. La Commission a émis une directive portant que cette réduction soit effectuée. Cette directive est en vigueur depuis le 1er août 1959; nous avons demandé aux chemins de fer de nous présenter des réclamations mensuellement, et pour honorer ces réclamations nous avons dépensé 11 millions de dollars.

Comme les réclamations retardent toujours de deux ou trois mois, nous calculons que nous aurions déboursé 17 millions de dollars si nous n'avions pas exigé une autre réduction de 2 p. 100 qui, à notre avis, - en plus des réclamations qui nous seront présentées par les compagnies de navigation qui ne fonctionnent, évidemment, que durant les mois d'été, - portera nos déboursés à près de 20 millions de dollars.

Nous avons constaté que le trafic normal avait fléchi au cours des premiers mois de l'année et nous ne voyons aucune indice qu'il augmentera. Par conséquent, nous avons ordonné que la réduction soit portée de 7 à 9 p. 100.

Aux fins de la présente situation, j'ai enlevé quelques chiffres, et je constate que pour les mois de janvier, février et mars, le volume du trafic normal a rapporté $60,200,000, chiffre de base auquel je suis arrivé en ne comptant pas l'accroissement de 17 p. 100. Si nous multiplions cette somme par trois pour la période de neuf mois, nous obtenons le produit de $180,600,000; et 15 millions de dollars en subsides pour cette période de neuf mois représentent une réduction de 8.3 p. 100.

La présente réduction, comme je l'ai dit, s'établit à 9 p. 100 et nous pouvons la maintenir en vigueur pour six ou sept mois encore; d'ici là nous recevrons les réclamations nécessaires.

Si le volume du trafic normal augmente nous devrons peut-être réduire ce chiffre de 9 à 8 ou 7. Mais si le volume du trafic normal continue de fléchir, il se peut que nous ne réduisions pas du tout ce chiffre de 9 p. 100, car nous aurons à débourser les 15 millions de dollars en cause advenant une légère baisse dans le volume du trafic normal.

Voilà l'objet du projet de loi; c'est à peu près toutes les explications que je puis en donner.

M. SMITH *(Calgary-Sud)*: Pourrais-je vous demander comment vous êtes arrivé au chiffre de neuf mois?

M. KNOWLES: Je ne saurais dire, c'est le cabinet qui en a décidé ainsi.

M. SMITH *(Calgary-Sud)*: M. Hees pourrait peut-être nous le dire. Ce chiffre ne témoigne-t-il pas d'un peu d'optimisme?

L'HON. GEORGE HEES *(Ministre des Transports)*: Oui, monsieur le président. Nous comptons que la commission royale chargée d'étudier la question des transports présentera son rapport avant la fin de l'année et que le Gouvernement pourra avant le 30 avril, - si je ne m'abuse, - adopter une nouvelle ligne de conduite à l'égard de ce problème du rail. Voilà pourquoi on a fixé une période de neuf mois au lieu d'une période d'un an.

M. SMITH *(Calgary-Sud)*: Ne pensez-vous pas alors que c'est agir avec beaucoup d'optimisme?

M. HEES: Peut-être bien, mais le Gouvernement en a décidé ainsi.

Le VICE-PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. PASCOE: Si nous faisons preuve de trop d'optimisme et si le rapport de la commission royale n'est pas soumis à temps, faudra-t-il présenter un autres projet de loi pour le bon fonctionnement de la commission des Transports ou bien est-ce que cette dernière pourra poursuivre son activité automatiquement?

M. HEES: Eh bien, monsieur le président, le Parlement sera en session à ce moment-là et s'il faut présenter une autre mesure législative, comme nous le faisons dans ce cas-ci, nous le ferons, évidemment.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs? Sinon, je dois vous dire que nous avons avec nous aujourd'hui, pour discuter du bill à l'étude, M. Frank N. McCallum, président de l'Association canadienne du camionnage Inc. M. John A. D. Magee, secrétaire exécutif de l'Association canadienne de camionnage Inc. et M. George H. Montague, secrétaire et conseiller juridique de l'Association de recherche en économie appliquée. Auriez-vous l'obligeance, messieurs, d'approcher et de vous asseoir de l'autre côté de la table.

M. GRIFFIN: Nous pourrions peut-être descendre.

Le VICE-PRÉSIDENT: Comme vous le voulez, mais vous pouvez peut-être rester ici au cas où l'on poserait des questions auxquelles vous pourriez répondre conjointement.

Messieurs, ceux d'entre vous qui étaient présents l'année dernière lorsqu'on a présenté le bill dans sa forme originale, se souviendront que M. Magee avait alors présenté un mémoire. Je crois savoir qu'il en a préparé un autre dont on fait dans le moment la distribution et qu'il vous présentera à l'instant. Monsieur Magee.

M. JOHN A. D. MAGEE *(Secrétaire exécutif de l'Association canadienne du camionnage Inc.)*: Monsieur le président, monsieur le Ministre, messieurs les membres du Comité, nous, de l'industrie du camionnage, tenons à vous exprimer notre reconnaissance pour l'indulgence dont vous faites preuve encore une fois à notre égard, en nous permettant de présenter un mémoire relativement au projet de loi à l'étude. Vous constaterez que ce mémoire, que vous avez sous les yeux, n'est pas très long. Vous serez d'autant plus heureux de faire cette constatation si vous vous souvenez de la longueur du mémoire que nous avons présenté l'année dernière. Cette année, notre présentation ne vous retiendra pas trop longtemps.

1. En avril 1959, on a permis aux représentants de l'Association canadienne du camionnage Inc. de comparaître devant le présent Comité afin d'exprimer les vues de l'industrie du camionnage, vues qui s'opposent fortement à l'octroi d'une subvention de 20 millions de dollars destinée à permettre la réduction des taux (non concurrentiels) de transport de marchandise par chemin de fer établis à l'égard de catégories et de produits spécialement désignés. Notre mémoire était fondé sur de nombreuses données statistiques tirées d'une étude des bordereaux d'expédition faite par la commission des Transports du Canada. Le mémoire que nous avons présenté à la commission royale d'enquête sur les transports en avril et mai 1960, au nom de l'industrie du camionnage, renfermait toutes ces données et beaucoup d'autres.

2. Le projet de loi dont le Comité est saisi est la prolongation de la mesure législative présentée l'année dernière. Il prévoit une dépense supplémentaire de 15 millions de dollars en vue de maintenir pendant une autre période de neuf mois la réduction de 7 p. 100 des taux établis à l'égard de certaines catégories et de certains produits, en plus de cette autre réduction jusqu'à concurrence de 20 millions de dollars. Il serait peut-être utile de voir comment on en est venu à la présente subvention. C'est depuis la fin de la guerre que se fait sentir le problème que pose la hausse des frais de transport par chemin de fer, hausse qui se reflète dans les tarifs. En 1953, la Commission d'arbitrage Thomson autorisait l'augmentation des salaires des cheminots. Afin de donner suite à cette directive, la Commission des Transports du Canada permettait aux compagnies de chemins de fer d'effectuer une hausse générale de leurs tarifs. Voilà la raison d'être immédiate de la présente subvention. Les gouvernements

provinciaux, sauf les gouvernements d'Ontario et de Québec, se sont opposés à la demande des compagnies de chemins de fer relative à cette hausse de tarifs et lorsqu'on a acquiescé à cette demande ils en ont appelé de la décision auprès du gouverneur en conseil. Leur appel a été rejeté, mais le gouvernement a décidé de prendre des mesures en vue d'alléger le fardeau que constituait l'augmentation des tarifs. Voici les mesures prises:

(i) la constitution d'une commission royale chargée d'examiner le problème des Transports et de proposer des moyens d'y remédier convenablement;

(ii) l'octroi d'une subvention de 20 millions de dollars pour un an, destinée à réduire les taux non concurrentiels de 7 p. 100, cette mesure devant aider provisoirement à remédier à la situation.

Mais vu que la commission royale n'a pas encore terminé sa lourde tâche, on se propose de prolonger de neuf autres mois les délais prévus à l'égard de cette subvention provisoire, moyennant une dépense supplémentaire de 15 millions de dollars.

3. L'octroi de cette subvention a pour but d'obvier à une hausse générale des taux non concurrentiels. Le gouvernement reconnaît ainsi l'influence corrective qu'exerce le jeu de la concurrence dans le domaine du transport et il décide de réduire au minimum cette influence, ce qui explique pourquoi, de fait, le volume du trafic-marchandises augmente sans cesse.

4. La concurrence dans le domaine du transport prend de plus en plus d'ampleur, non seulement dans les provinces du centre du Canada, mais dans l'Ouest et les Maritimes. Comme nous l'avons démontré au présent Comité en avril 1959 et, cette année, à la Commission royale d'enquête, l'augmentation des taux concurrentiels (qui représente le meilleur indice de l'influence qu'exerce la concurrence) dans l'Ouest du Canada et dans les provinces Maritimes est telle que ces taux ont atteint le niveau de ceux qui étaient en vigueur dans les provinces centrales au début des années 50. Même si à certains endroits ce niveau n'a pas encore été atteint, la hausse des taux concurrentiels a été assez rapide pour faire mentir l'assertion fréquemment répétée, et qui va à l'encontre de la vérité, selon laquelle le jeu de la concurrence dans le domaine du transport ne s'exerce que dans les provinces centrales du Canada.

5. On ne saurait nier que dans *toutes* les régions du Canada la concurrence dans le domaine du transport tend, à tous les paliers, à s'accentuer et que cette tendance soit salutaire. En face du problème que pose l'octroi de subventions étant donné la tendance générale vers une concurrence plus accentuée, n'est-il pas juste de se demander ceci:

«la mesure législative envisagée va-t-elle nuire à cette tendance»?

6. Nous optons pour l'affirmative, et nous allons montrer pourquoi nous nous opposons aux subventions.

7. Ce n'est pas en théoriciens dépourvus de sens pratique que nous nous opposons à la présente subvention. Nous croyons en l'efficacité du jeu de la concurrence, en l'efficacité de l'organisation des marchés. Nous croyons que le jeu de la concurrence est le correctif par excellence, qu'on ne doit pas avoir recours à l'octroi de subventions, ce qui nuit au jeu de la concurrence, comme c'est le cas de toute subvention. Néanmoins, nous nous rendons compte que l'octroi de subventions soit parfois nécessaire, voire profitable, quand il s'agit d'appliquer un principe d'ordre économique. Par exemple, n'eût été les subventions accordées aux chemins de fer au début de leur existence, notre réseau ferroviaire aurait mis beaucoup plus de temps à se développer, et il est fort probable que le Canada n'aurait aucune valeur tant du point de vue éco-

nomique que politique. En d'autres termes, certaines subventions sont salutaires, d'autres sont nuisibles.

8. Les subventions destinées à la mise en valeur des terres, les subventions de premier établissement, les subventions de garantie à l'égard d'emprunts qui ont favorisé la mise sur pied de notre réseau ferroviaire ont été, en général, des subventions salutaires. Car elles ont permis l'unification des régions du Canada, mais une fois que cet objectif fut atteint et que l'expansion économique qui en fut la conséquence eût été réalisée, elles n'avaient plus leur raison d'être. Ainsi, nous en arrivons au principe fondamental d'une subvention salutaire:

> *une subvention est motivée lorsqu'elle tend à résoudre un problème définitivement et que, une fois cet objectif atteint, elle disparaît.* En d'autres mots, une subvention salutaire s'éclipse automatiquement.

9. Réciproquement, une subvention qui ne règle rien, ou qui perpétue une difficulté, ce qui est pis, - est une subvention nuisible.

10. Voilà, pour l'essentiel, pourquoi nous nous opposons à l'octroi de la subvention proposée. Elle ne s'éclipse pas automatiquement. Bien au contraire, elle aura pour résultat de retarder le jeu de la concurrence. Elle ne tendra pas à résoudre le problème de la montée en flèche des frais et des tarifs; bien au contraire, elle tendra peut-être à compliquer la situation. Enfin, si l'on accorde ces subventions indéfiniment, il s'ensuivra qu'on les prendra tellement pour admises qu'il deviendra virtuellement impossible de les abandonner plus tard et d'empêcher qu'elles ne prennent plus d'ampleur.

11. Nous soutenons que la subvention dont il est question à l'heure actuelle retardera considérablement l'épanouissement des forces naturelles de correction—la concurrence—. On pourrait rétorquer, évidemment, que cette subvention ne s'appliquera qu'aux taux non concurrentiels, qu'elle ne touchera pas aux taux de concurrence. Un tel raisonnement ne tient pas compte d'une vérité bien élémentaire: tous les taux de concurrence actuels établis par les chemins de fer ont commencé par être des taux non concurrentiels. Si, par quelque miracle ou par quelque catastrophe d'ordre historique, on avait empêché l'expansion de la concurrence dans le domaine du transport, tout le trafic-marchandises se ferait encore par chemin de fer à des taux non concurrentiels. Même une réduction très petite des tarifs peut influencer énormément un compétiteur en perspective quant à savoir s'il doit se lancer dans telle ou telle sphère d'activité en ce qui concerne le transport. Dire que l'industrie du camionnage s'oppose à l'octroi de cette subvention parce que son commerce antérieur ou actuel s'en ressentira, c'est, à notre avis, parler hors de propos. La question qu'il faut se poser est celle-ci: l'industrie du camionnage sera-t-elle en mesure d'affronter la concurrence si l'on garde artificiellement bas les tarifs de transport de ses rivaux? Puisque l'industrie du camionnage est assujétie aux mêmes pressions, ou à des pressions analogue, découlant de la hausse des frais d'exploitation et des salaires, il est permis de douter qu'elle réussira à concurrencer les taux de chemin de fer non concurrentiels que protège une subvention. De plus, étant donné la hausse des frais d'exploitation, les compagnies de chemin de fer peuvent être contraintes d'abandonner les taux de concurrence si elles estiment trop faible la concurrence routière pour ensuite hausser les taux non concurrentiels. Car, somme toutes, les taux de concurrence existent justement parce qu'il y a la concurrence, mais supprimer le jeu de la concurrence et les taux de concurrence disparaîtront!

12. Il est évident que les taux subventionnés ne règlent pas le problème des taux élevés de chemin de fer, attribuables à l'augmentaiton des frais d'exploitation. Il est évident que si ces frais continuent d'augmenter, il faudra

que les taux augmentent aussi ou que les subventions soient plus élevées. Si l'on opte pour la hausse des taux, alors le motif pour lequel on a accordé la subvention en premier lieu ne vaut plus. Si l'on opte pour la hausse des subventions, alors on favorise inévitablement la création d'un élément inflationnaire au sein de notre économie. Les compagnies de chemin de fer se rendent parfaitement compte que toute hausse des frais d'exploitation, amortie par une augmentation des taux, amène un fléchissement du trafic ou une hausse proportionnelle des taux de concurrence. Cette réalité incite fortement la direction des compagnies de chemin de fer à maintenir le niveau des frais d'exploitation aussi bas que possible. D'autre part, les syndicats de cheminots savent, évidemment, qu'ils ne doivent pas réclamer de fortes hausses de salaires qui se traduiraient par une réduction du volume du trafic et, partant, par une mise à pied d'un certain nombre de leurs membres. Toutefois, si l'on adopte le principe selon lequel on augmente les subventions dès qu'on menace de majorer les taux, alors l'élément commercial normal qui contenait la direction des chemins de fer et les cheminots tend à disparaître.

13. Voici, en un mot, pourquoi l'on n'admet pas cette façon de raisonner: la subvention de 20 millions de dollars, et le supplément de 15 millions, ne sont que provisoires, dit-on. Mais jusqu'à quel point ces subventions sont-elles provisoires? La vie est remplie d'éléments permanents qui ont été introduits à titre de «mesures provisoires», notamment l'impôt sur le revenu. Notre vie économique repose sur le principe fondamental que la société, les groupements, les entreprises et les particuliers s'adaptent à des situations nouvelles, et, une fois adaptés, combattent tout élément qui laisse prévoir une perte de bénéfices réels ou imaginaires. Ce principe s'applique également aux subventions. Une fois celles-ci introduites, il se trouve de puissants adeptes pour défendre la cause de leur prolongation. Une fois la prolongation acocrdée, on s'appuie sur ce précédent pour réclamer une autre prolongation, et ainsi de suite.

14. En d'autres termes, l'aspect le plus dangereux que recèle le projet de subvention actuel ce sont les effets que créeera ce précédent à l'avenir, et le risque non seulement de voir cette subvention s'établir en permanence mais de la voir grossir en importance.

15. Ces craintes ne sont pas l'expression de paroles en l'air, loin de là, A l'instant même, on étudie la possibilité de revendiquer une hausse de salaire, et les directeurs de compagnies de chemin de fer avouent de plus en plus ouvertement que leur entreprise, comme les autres qui doivent fixer le prix des services de façon à couvrir les frais d'exploitation, n'est pas rentable étant donné le plafonnement des taux régnants. Peu importe le raisonnement, bon en soi, invoqué par la direction des chemins de fer, il n'en reste pas moins que la situation actuelle, avec ses taux «gelés» et ses subventions établies, ne saurait durer longtemps. C'est une question de logique irréfutable qu'on se trouvera, tôt ou tard, placé devant cette alternative: soit augmenter les taux pour résoudre le problème de l'accroissement des frais d'exploitation, à supposer qu'on accorde une majoration de salaire, soit augmenter les sommes versées au chapitre des subventions. Il est évident qu'on exercera une forte pression en faveur de l'augmentation des subventions.

16. Si la présente attitude envers les subventions persiste et si, de par la force des choses, on fait jouer aux subventions un rôle de plus en plus important, alors il est fatal que les effets sur l'industrie du camionnage seront lourds de conséquences, comme s'en rendent compte les exploitants et les employés de notre industrie d'un bout à l'autre du pays. Notre industrie n'est pas la seule à se ressentir de la montée des frais d'exploitation. Elle doit traiter avec un syndicat qui n'a pas la réputation, ni au sein du présent Comité ni nulle part ailleurs au pays, d'être timide quand il s'agit de revendiquer des

hausses de salaire. Si nos frais d'exploitation montent, nous devons majorer nos tarifs ou renoncer à nos services. Puisque nous ne pouvons pas majorer nos tarifs à cause du principe des subventions et de la fixation des tarifs, nous sommes contraints, en fin de compte, de renoncer à nos services. Au début, les conséquences ne seront pas trop évidentes: par exemple, nous renoncerons à lancer tel service de camionnage dans le jeu de la concurrence; nous réduirons les immobilisations prévues à l'égard de tel service concurrentiel; puis, méthodiquement, nous devrons abandonner tout à fait nos services concurrentiels. Vu qu'il est aussi difficile pour l'industrie du camionnage que pour n'importe quelle autre industrie de réduire ses frais généraux en vue de s'adapter aux circonstances créées par le rétrécissement du marché, l'abandon de ses services concurrentiels, l'arrêt de toute expansion, se traduira nécessairement par une baisse dans la quantité des marchandises transportées à partir de nos terminus, par l'entretien d'un plus petit nombre de camions dans nos ateliers et par une hausse de nos propres tarifs non concurrentiels. L'attitude adoptée par les chemins de fer en matière de subvention amènera fatalement en définitive

(i) le relâchement des mesures concurrentielles de redressement et, en conséquence, le maintien des tarifs de chemin de fer élevés;

(ii) la détérioration de la siuation de l'industrie du camionnage et la baisse du volume des marchandises transportées par camion, ce qui fera monter les frais et les tarifs du transport, hausse que les camionneurs seuls devront, pour une raison ou pour une autre, supporter.

17. On peut résumer brièvement la situation de l'industrie du camionnage comme il suit:

(i) Nous ne voyons aucune raison d'acorder une subvention de ce genre et nous nous opposons à sa prolongation;

(ii) Nous sommes d'avis qu'une saine concurrence entre le rail et le camion empêchera la hausse des tarifs de devenir excessive;

(iii) Puisque l'octroi de la subvention proposée aura pour conséquence le plafonnement des tarifs, l'industrie du camionnage en souffrira du moins en fin de compte;

(iv) La subvention proposée, et c'est là le danger réel qu'elle comporte, favorisera l'épanouissement de droits acquis en sa faveur, ce qui pourrait en faire une caractéristique permanente et toujours grandissante de notre vie économique.

18. Les vues qui précèdent, nous vous les présentons messieurs, bien respectueusement.

M. CHOWN: Monsieur le président, M. Magee serait-il disposé à formuler des observations sur la tendance, dont nous nous sommes rendu compte au cours de l'étude de la question des chemins de fer, qu'a l'industrie du camionnage à vouloir éliminer la concurrence par l'achat de nombreuses sociétés de camionnage?

M. MAGEE: Monsieur Chown, vous faites allusion à l'entrée des chemins de fer dans le domaine du transport par camion?

M. CHOWN: Sur une assez grande échelle . . .

M. MAGEE: Très grande.

M. CHOWN: A en juger par les témoignages entendus.

M. MAGEE: Rien n'est plus vrai. L'Association canadienne du camionnage s'oppose à l'entrée des chemins de fer dans le domaine du transport par camion parce que, à notre avis, le jeu de la concurrence s'en trouvera affai-

bli et c'est justement le point que nous voulons faire ressortir en présentant notre mémoire. Le Comité n'ignore pas que le Pacifique-Canadien a acheté plusieurs compagnies de transport par camion, du littoral pacifique jusque dans les Maritimes, et que le gouvernement semble-t-il, étant d'avis apparemment que vu que le Pacifique-Canadien s'est lancé dans le camionnage d'un bout à l'autre du Canada il serait injuste de ne pas permettre au National-Canadien d'en faire autant, a avancé de l'argent au National-Canadien pour que celui-ci puisse faire du camionnage sur une assez grande échelle.

On a acheté certaines de nos compagnies-membres. Une option a été prise à l'égard d'une autre compagnie, importante société de transport est-ouest; de fait, le président et administrateur de la société en cause a déjà été l'un des directeurs de notre bureau d'administration.

Cette tendance nous inquiète beaucoup. Nous doutons fort que si la participation du National-Canadien est maintenue au niveau de celle du Pacifique-Canadien, les choses en restent là. Ces deux chemins de fer se font concurrence, et il peut bien arriver que le Pacifique-Canadien, voyant que le National-Canadien s'est lancé dans le camionnage sur un pied presque égale au sien, veuille alors concurrencer davantage l'industrie du camionnage. Si les choses se passent ainsi, le président des chemins de fer Nationaux du Canada, qui peut soutenir un point avec assez de force, pourrait dire: «Eh bien, pour affronter cette nouvelle concurrence il faut nous permettre d'en faire autant».

C'est pourquoi nous nous faisons tant de souci au sujet de la tendance qu'ont les chemins de fer de s'introduire dans le domaine du camionnage. Il n'y a pas beaucoup d'autres associations au Canada, semble-t-il, qui ont adopté l'attitude que nous avons prise à cet égard, mais un principe très important est en jeu; nous l'avons signalé, au risque de nous rendre peu populaire, et nous continuerons d'agir ainsi.

M. SMITH *(Calgary-Sud)*: Monsieur Magee, vous paraissez être un jeune homme raisonable. Je ne tenterai pas de réfuter votre thèse qui porte que les mesures provisoires deviennent permanentes; j'avoue qu'il y a un élément de vérité dans cette affirmation. Mais ne convenez-vous pas que vos instances devraient plutôt se faire devant la commission royale d'enquêtes, car vous admettez sûrement qu'il y a lieu de prolonger cette subvention au moins jusqu'à ce que la commission ait présenté son rapport?

J'exprime des doutes quant à vos observations selon lesquelles la subvention va nuire aux taux de concurrence; peu importe, nous avons quand même chargé une commission d'étudier la situation, n'est-ce pas?

M. MAGEE: Je puis vous dire que l'Association canadienne du camionnage se rend parfaitement compte du point que vous avez soulevé au sujet de sa participation à l'enquête menée par la commission royale. A mon avis, nous avons beaucoup participé à cette enquête, car sur quatre-vingt jours d'audience qu'il y a eus jusqu'ici nous nous sommes fait représenter par avoué lors de 67, au cours d'audiences qui ont eu lieu partout au Canada, - dans les Maritimes, dans les provinces centrales et dans l'Ouest.

Nous avons exposé nos vues à la commission sur cette question. De fait, le témoin de notre association est celui qui, de tous les témoins entendus jusqu'à présent, a passé le plus de temps à la barre des témoins. Il y est resté pendant huit jours. J'ai, dans une valise là, un tas de documents qui renferment notre déposition devant la commission, donnée à la suite d'interrogatoires et d'interrogatoires contradictoires menées par la partie qui représente les chemins de fer et par celle qui représente les provinces, y compris mon bon ami, M. Frawley, que je vois assis là-bas.

M. SMITH *(Calgary-Sud)*: Vos avocats font de la bonne besogne.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: J'ai déjà entendu des expéditeurs de notre

région accuser parfois les camionneurs de considérer les taux de chemin de fer comme un abri plutôt qu'un élément de concurrence. En d'autres termes, vous n'établissez pas vos tarifs d'après vos frais d'exploitation, mais vous les fixez quelques cents, cinq cents au-dessous des tarifs ferroviaires. On m'a cité des exemples où, à distance égale, par exemple entre Guelph et Toronto et entre Barrie et Toronto, les chemins de fer étaient autorisés, en vertu de quelque ancienne règle, d'exiger un tarif un peu plus élevé pour le parcours Barrie-Toronto, par rapport à celui de Guelph-Toronto, et il y a le même écart entre les tarifs routiers relatifs à ces parcours qu'entre les tarifs ferroviaires relatifs à ces mêmes parcours.

M. MAGEE: Je ne suis pas au courant de la situation dans cette région. Mais je puis affirmer que la concurrence qui s'exerce dans le domaine des tarifs-marchandises est aujourd'hui on ne peut plus mal léchée. Je parle de la concurrence entre camionneurs et de la concurrence entre l'industrie du camionnage et l'industrie ferroviaire.

Je viens d'assister, à Toronto, à une réunion du comité de notre Association chargé d'étudier les taxes convenues; on parlait des taxes convenues à l'égard des expéditions de bière au sein de la province de Saskatchewan. L'un des exploitants présents avait vendu tous ses camions, congédié ses camionneurs et mis son terminus en vente. Je ne dis pas cela en vue d'attirer la sympathie du Comité sur l'exploitant intéressé, mais je signale ce fait pour montrer que dans le domaine du transport la concurrence est très vive et que, à mon avis, elle est fortement ressentie de part et d'autre à l'heure actuelle.

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Je pense que notre région attire les compagnies de transport par camion. On est en train d'y construire deux nouveaux terminus. Je vois dans les journaux de la région que la compagnie *Smith Transport* tâche d'obtenir un permis en vue d'exploiter son commerce à partir de Barrie.

M. MAGEE: En effet.

Le VICE-PRÉSIDENT: A votre connaissance, y a-t-il un genre de commerce aujourd'hui où le jeu de la concurrence ne soit pas biscornu à tous les égards?

M. MAGEE: Non, bien entendu. Toutefois, je ne m'y oppose pas. Je voulais simplement donner la riposte à l'allégation selon laquelle les camionneurs s'abritaient derrière les tarifs ferroviaires.

M. MACDONALD *(Kings)*: Si le raisonnement de M. Smith est bien fondé, les camionneurs agissent en effet de la sorte . . .

M. SMITH *(Simcoe-Nord)*: Il ne s'agit pas d'un «raisonnement» mais d'une «déclaration».

M. MACDONALDS *(Kings)*: Alors, M. Gordon, qui se lance dans l'industrie du camionnage et dont les chemins de fer sont subventionnés par la population du Canada, s'abritera-t-il lui aussi? Pourriez-vous citer un cas d'espèce où les tarifs d'une compagnie de transport achetée par les chemins de fer Nationaux soient de beaucoup inférieurs au tarif de concurrence en vigueur à l'égard d'un parcours particulier, mettons, de Toronto à Edmonton?

M. MAGEE: Jusqu'à présent, je ne pense pas que les compagnies de transport par camion achetées par les chemins de fer Nationaux aient donné à entendre qu'elles voulaient limer considérablement les tarifs, à en juger par l'ampleur et l'importance de ces compagnies. Toutefois, il est difficile de prédire ce qu'il adviendra.

M. CHOWN: Monsieur Magee, je suis d'avis, non pas que je connaisse à fond votre industrie mais en m'appuyant sur les plaintes que je reçois de gens de ma province, que le fait d'avoir décentralisé en faveur des provinces les domaines de compétence à l'égard de cette industrie a contribué à ren-

dre la vie dure aux régions dont on entend parlé assez fréquemment. Est-ce vrai ou faux, selon vous, ou préférez-vous ne pas vous prononcer là-dessus?

M. MAGEE: Ah, je pourrais me prononcer quant à la loi actuelle de 1954 sur le transport par véhicule à moteur en vertu de laquelle le camionnage extra-provincial est maîtrisé et réglementé. Une partie du mémoire que nous avons présenté à la commission royale d'enquêtes traitait de cette loi; à notre avis, cette loi ne vaut rien. Nous aimerions qu'elle soit remplacée par une loi qui préserverait le rôle que jouent les commissions provinciales à titre d'organisme fédéral de réglementation, mais qui lierait ces commissions entre elles pour former une commission mixte des Transports du Canada aux fins d'étudier les demandes de nature extra-provinciale.

A l'heure actuelle, chaque commission provinciale, en vertu de la loi sur le transport par véhicule à moteur, agit à titre d'organisme fédéral de réglementation, au même titre les unes que les autres. Prenons pour exemple que deux commissions aient à examiner la même demande extra-provinciale. Supposons que les auteurs de la demande désirent obtenir un permis pour faire du camionnage entre Toronto et Winnipeg et que chacune des commissions rende une décision diamétralement opposée, ce qui s'est produit récemment. Pourtant les deux commissions agissent à titre de commissions fédérales parce que les domaines de compétence, d'après notre constitution, n'ont pas été transférés; ces commissions provinciales ne sont nommées qu'à titre d'organisme fédéral de réglementation.

Nous avons largement exposé nos vues à ce sujet devant la commission royale d'enquêtes. Je puis dire que les autorités ferroviaires ont présenté une motion selon laquelle tous les témoignages que nous donnerions devant la commission, - tous les commentaires formulés sur la question de la réglementation du camionnage extra-provincial et la nouvelle loi que nous proposons, - dépassaient les bornes de la compétence de la commission et qu'elles ne les acceptaient pas. Le lendemain la commission a décidé que tous nos témoignages, ainsi que notre projet de loi, tombaient dans le cadre de la compétence de la commission, qu'ils se rattachaient à l'enquête et qu'ils seraient reçus. Nous avons donc fait notre déposition.

M. CHOWN: Ce que vous voulez ce n'est pas tant de relever de la compétence de la commission des Transports du Canada, mais de voir l'établissement d'une commission nationale de réglementation extra-provinciale qui traiterait avec les organismes distincts, les organismes actuels en fonction de par le Canada, n'est-ce pas?

M. MAGEE: Oui. Si je puis résumer en quelques mots l'objet d'un projet de loi de six ou sept pages, je dirais qu'il s'agit de réunir toutes les commissions provinciales en une seule commission mixte qui étudierait les demandes de nature extra-provinciale dont elles seraient saisies.

Ce projet de loi renferme d'autres dispositions en vue de mettre un terme aux décisions divergentes rendues par les commissions, ce qui pose actuellement un gros problème. Quand il s'agit de présenter une demande de nature extra-provinciale, la partie intéressée doit aller d'un bout à l'autre du Canada pour participer aux audiences de cinq ou six commissions provinciales distinctes, emmenant avec elle avocats et témoins partout où ont lieu les audiences. Voilà une manière efficace d'exclure de ce domaine les petits exploitants à l'heure actuelle, car ils ne peuvent se permettre les dépenses que nécessitent de tels déplacements.

M. CHOWN: Que dire du camionnage qui se fait du Canada vers l'étranger, je veux dire vers les États-Unis? N'est-ce pas là un élément important dans le jeu de la concurrence auquel votre industrie s'intéresse?

M. MAGEE: Cet élément prend sans cesse de l'importance. Nous avons

toujours eu un nombre considérable d'exploitants canadiens ici et là au Canada qui s'occupaient du transport international, qui desservaient certains endroits frontaliers des États-Unis ou qui pénétraient plus profondément dans ce pays vers d'autres destinations. Nous constatons présentement qu'un plus grand nombre de compagnies de camionnage des États-Unis entendent passer la frontière pour venir en Canada. Nous avons effectué des placements de capitaux à cet égard.

M. CHOWN: Avez-vous présenté des demandes aux États-Unis à cette fin pour le compte de votre industrie?

M. MAGEE: Non, pas de notre part.

M. DUMAS: Monsieur Magee, je ne crois pas que vous ayez répondu à la seconde partie de la question de M. Smith (Calgary-Sud). Êtes-vous d'avis que la subvention proposée aurait maintenant sa raison d'être, en attendant que la commission royale d'enquêtes présente son rapport?

M. MAGEE: Je crains bien devoir répondre à cette question par la négative, monsieur. L'an dernier, lorsque nous sommes venus témoigner devant le Comité, à la suite d'une décision prise à notre réunion annuelle, nous nous sommes opposés à la subvention; nous nous y opposons encore aujourd'hui, que voulez-vous!

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

M. PRATT: J'aimerais poser une question à peu près dans le même sens. Si la concurrence que se livrent les syndicats continuera de faire monter les frais d'exploitation, tant pour les chemins de fer que pour les camionneurs, comment pourra-t-on réussir à empêcher ces frais d'augmenter au moyen de la concurrence que se font les chemins de fer et l'industrie du camionnage?

M. MAGEE: Les frais d'exploitation jouent, à coup sûr, un certain rôle, d'un côté comme de l'autre, à cause de la situation ouvrière qui sévit dans ces deux industries. Cela est inévitable. Mais l'industrie ferroviaire et l'industrie du camionnage adoptent, à la suite de recherches, de nouvelles méthodes d'exploitation et se procurent de l'outillage perfectionné, faisant tout en leur pouvoir ,naturellement, pour faire face à ces frais accrus et pour les réduire autant que possible. L'industrie du camionnage commence à se procurer des accessoires de types nouveaux, notamment des accessoires qui permettent aux camions de transporter des charges plus grandes qu'auparavant. Dans les terminus, on se mécanise davantage, - de petits trains vont, à l'intérieur du terminus, chercher la marchandise pour la charger sur les tracteurs-remorques à long parcours. Cette méthode aidera à réduire les frais d'aller chercher ou de livrer la marchandise en ville. L'industrie ferroviaire a, elle aussi, modifié sensiblement ses méthodes d'exploitation depuis cinq ou dix ans en vue de faire face à la situation des frais accrus.

M. PRATT: Y compris le service rail-route?

M. MAGEE: Oui, y compris le service rail-route.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser à M. Magee?

Je vous remercie bien, monsieur Magee.

Pour revenir au projet de loi, l'article 1 est-il adopté?

L'article 1 est adopté.

Le VICE-PRÉSIDENT: Approuvons-nous l'article 2?

L'article 2 est approuvé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le titre est-il approuvé?

Approuvé.

Le VICE-PRÉSIDENT: L'exposé des motifs est-il approuvé?

Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le projet de loi est-il approuvé sans modifications?

Approuvé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport du bill sans modifications?

Approuvé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vous remercie beaucoup, messieurs.

Le Comité s'ajourne jusqu'à demain matin à 9 heures et demie, alors que nous siègerons de nouveau *à huit clos* afin de préparer notre rapport à la Chambre au sujet des péages relatifs aux ponts de Montréal. Si nous pouvons nous retrouver ici demain matin à 9 heures et demie précises, ce sera très bien messieurs. Je sais que vous attendez tous depuis longtemps la préparation de ce rapport. Alors, à demain matin, à 9h. 30. Merci, messieurs.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Vice-président: M. W. MARVIN HOWE

CANADA
DEC 14 1960
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 27

SÉANCE DU VENDREDI 8 JUILLET 1960

Y compris le

QUINZIÈME RAPPORT À LA CHAMBRE

concernant la

Perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal (Québec)

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960
23511-9

COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Vice-président: M. W. Marvin Howe

et MM.

Allmark
Asselin
Badanai
Baldwin
Bell (*Saint-Jean-Albert*)
Bourbonnais
Bourget
Bourque
Brassard (*Chicoutimi*)
Brassard (*Lapointe*)
Browne (*Vancouver-Kingsway*)
Bruchési
Cadieu
Campbell (*Stormont*)
Campeau
Chevrier
Chown
Creaghan
Crouse
Denis
Deschatelets
Drysdale
Dumas
Fisher
Garland
Grills
Horner (*Acadia*)
Horner (*Jasper-Edson*)
Johnson
Keays
Kennedy
Lessard
MacInnis
MacLean (*Winnipeg-Nord-Centre*)
Martin (*Essex-Est*)
Martini
Michaud
McBain
McDonald (*Hamilton-Sud*)
McGee
McGregor
McPhillips
Monteith (*Verdun*)
Pascoe
Payne
Peters
Phillips
Pigeon
Pratt
Rapp
Rogers
Rynard
Smith (*Calgary-Sud*)
Smith (*Lincoln*)
Smith (*Simcoe-Nord*)
Thompson
Tucker
Valade
Wratten—60.

Secrétaire du Comité:
Eric H. Jones.

RAPPORT À LA CHAMBRE

MARDI 12 juillet 1960.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

QUINZIÈME RAPPORT

1. Le 5 février 1960, le Comité a reçu les instructions suivantes:

Que le comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit autorisé à examiner la perception du péage au pont Jacques-Cartier, à Montréal (P.Q.) et au pont Victoria, à Montréal (P.Q.).

2. Le Comité désire reconnaître publiquement la compétence et la courtoisie de son ancien président, M. Gordon K. Fraser, député, qui en dirigea si habilement les délibérations jusqu'au moment de sa mort subite survenue le 26 mai, à la suite d'une séance du comité.

3. Le Comité a tenu 31 séances conformément audit ordre de renvoi. Il a commencé son examen des questions faisant l'objet de ses instructions le 9 février 1960 mais, à cause des poursuites qui venaient d'être intentées par la Gendarmerie royale du Canada, il décida de remettre à plus tard l'exécution de ces instructions. Le 24 février 1960, le ministre des Transports exprima à la Chambre l'avis du gouvernement, selon lequel le Comité devrait remettre à plus tard ses délibérations sur la question. Le 10 mars 1960, le ministre des Transports affirma à la Chambre que le gouvernement estimait alors que le Comité ne devrait pas retarder plus longtemps ses audiences. En conséquence, le Comité a repris son étude de la question le 14 mars 1960.

4. Durant ses délibérations, le Comité a examiné vingt témoins sur divers aspects se rapportant à l'administration de la perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria. Voici leurs noms:

Les ministres des Transports, anciens et actuel:

L'honorable George Hees, ministre des Transports;
L'honorable George C. Marler, ancien ministre des Transports;
L'honorable Lionel Chevrier, ancien ministre des Transports;

de la Commission des ports nationaux:

M. Maurice Archer, président;
M. B. J. Roberts, ancien président;
M. R. K. Smith, ancien président;
M. G. Beaudet, gérant du port de Montréal;
M. A. G. Murphy, ancien gérant du port de Montréal;
M. J. B. Phair, agent en chef du Trésor;
M. J. F. Finlay, conseiller juridique;
M. J.-A. Clément, surintendant des ponts, port de Montréal;
M. Alfred Poole, ancien surintendant des percepteurs du péage au pont Jacques-Cartier;

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

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 percepteur 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.

19. Enfin, le Comité recommande que le gouvernement étudie l'opportunité de reprendre cette enquête sur le fonctionnement des deux ponts après qu'auront pris fin les enquêtes menées par la Gendarmerie royale du Canada et après que les tribunaux se seront prononcés à la suite de ces enquêtes.

20. Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à cette enquête est annexé aux présentes.

Le vice-président,
W. M. Howe.

PROCÈS-VERBAL

VENDREDI 8 juillet 1960.
(44)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à huis clos à 9 heures et demie du matin, sous la présidence de M. W. M. Howe (vice-président).

Présents: MM. Badanai, Bourget, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Chown, Denis, Deschatelets, Dumas, Grills, Howe, Martini, McBain, McPhillips, Pratt, Smith (*Lincoln*) et Thompson.—16

Le Comité étudie un projet de rapport à la Chambre sur la perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal, que le sous-comité du programme et de la procédure a étudié et dont il a recomandé l'étude au comité principal.

On apporte certaines rectifications au texte du projet de rapport au cours de son étude paragraphe par paragraphe.

M. Badanai propose ensuite, avec l'appui de M. McPhillips, que le projet de rapport, ainsi rectifié, soit adopté. A la suite d'un bref débat, ladite proposition est adoptée par 11 voix contre 4.

Il est ordonné—Que ledit rapport, ainsi rectifié, soit présenté à la Chambre.

M. Deschatelets, au nom du Comité, rend hommage à la compétence et au tact de M. Howe, vice-président du Comité, qui en a présidé avec tant de maîtrise les séances depuis le décès du regretté Gordon K. Fraser, à la fin de mai.

A 10 heures et 40 minutes du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT
LIBRARY OF PARLIAMENT
3 2354 00547 595 2