

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

V. DATE 1

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 1

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

SÉANCE DU MARDI 9 FÉVRIER 1960

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960

22453-5-1



COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. G. K. Fraser,
Vice-président: W. Marvin Howe,

et MM.:

Allmark	Fisher	Nielsen
Asselin	Garland	Pascoe
Badanai	Grills	Payne
Baldwin	Hardie	Peters
Bourbonnais	Horner (<i>Acadia</i>)	Phillips
Bourget	Horner (<i>Jasper-Edson</i>)	Rapp
Bourque	Johnson	Rogers
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Keays	Rynard
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Kennedy	Small
Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	Lessard	Smallwood
Cadieu	MacInnis	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Campbell (<i>Stormont</i>)	MacLean (<i>Winnipeg-Nord-Centre</i>)	Smith (<i>Lincoln</i>)
Campeau	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Chevrier	Martini	Stewart
Chown	Michaud	Tassé
Creaghan	McBain	Thompson
Crouse	McDonald (<i>Hamilton-Sud</i>)	Tucker
Denis	McPhillips	Valade
Drysdale	Monteith (<i>Verdun</i>)	Wratten

Secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI 4 février 1960.

Il est décidé—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se compose des députés dont les noms suivent:

MM.

Allmark	Fraser	Monteith (<i>Verdun</i>)
Asselin	Garland	Nielsen
Badanai	Grills	Pascoe
Baldwin	Hardie	Payne
Bourbonnais	Horner (<i>Acadia</i>)	Phillips
Bourget	Horner (<i>Jasper-Edson</i>)	Rapp
Bourque	Howard	Rogers
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Howe	Rynard
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Johnson	Small
Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	Keays	Smallwood
Cadieu	Kennedy	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Campbell (<i>Stormont</i>)	Lessard	Smith (<i>Lincoln</i>)
Campeau	MacInnis	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Chevrier	MacLean (<i>Winnipeg-Nord-Centre</i>)	Stewart
Chown	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Tassé
Creaghan	Martini	Thompson
Crouse	Michaud	Tucker
Denis	McBain	Valade
Drysdale	McDonald (<i>Hamilton-Sud</i>)	Wratten—60.
Dumas		
Fisher	McPhillips	

(Quorum, 20)

Il est ordonné—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.

VENDREDI 5 février 1960.

Il est ordonné—Que le nom de M. Peters soit substitué à celui de M. Howard sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Il est ordonné—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 (Québec) et au pont Victoria à Montréal (Québec).

LUNDI 8 février 1960.

Il est ordonné—Que le quorum du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit réduit de 20 à 15 membres et que l'application de l'article 65 (1) (b) soit suspendue à cet égard; que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il ordonnera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON J. RAYMOND.

RAPPORT À LA CHAMBRE

LUNDI 8 février 1960.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques
a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Le Comité recommande:

1. Que son quorum soit réduit de 20 à 15 membres et que l'application de l'article 65 (1) (b) du Règlement soit suspendue à cet égard.
2. Qu'il soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il ordonnera la publication et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement.

Le président,
G. K. FRASER.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 9 février 1960.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 heures du matin. Le président, M. Gordon K. Fraser, occupe le fauteuil.

Présents: MM. Allmark, Asselin, Badanai, Baldwin, Brassard (*Chicoutimi*), Brassard (*Lapointe*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Campeau, Chevrier, Chown, Creaghan, Crouse, Denis, Drysdale, Dumas, Fraser, Garland, Horner (*Jasper-Edson*), Howe, Keays, Kennedy, MacInnis, Martin (*Essex-Est*), Martini, McBain, McDonald (*Hamilton-Sud*), McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Payne, Peters, Rapp, Rogers, Smallwood, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Lincoln*), Smith (*Simcoe-Nord*), Tassé, Thompson et Wratten—(41).

Aussi présent: L'honorable George H. Hees, ministre des Transports.

Le secrétaire du Comité donne lecture de l'ordre de renvoi en date du 5 février par lequel le Comité est autorisé à examiner la perception du péage au pont Jacques-Cartier à Montréal (Québec) et au pont Victoria à Montréal (Québec) et de l'ordre de renvoi en date du 8 février par lequel le quorum du Comité est réduit de 20 à 15 membres et le Comité est autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il ordonnera la publication.

Sur la proposition de M. Chown, appuyé par M. Drysdale,

Il est décidé—Que, conformément à son ordre 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 relativement à l'examen de la perception du péage au pont Jacques-Cartier à Montréal (Québec) et au pont Victoria à Montréal (Québec).

En raison des descentes récentes de la Gendarmerie royale, M. Chevrier soulève la question de l'opportunité de procéder immédiatement à l'examen de la perception du péage au deux ponts susmentionnés. M. Chevrier propose, appuyé par M. Badanai:

Que les délibérations du Comité soient ajournées en ce qui concerne le mandat qu'il a reçu d'étudier la perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria à Montréal (Québec) et que le Comité se rassemble de nouveau sur convocation du président.

Après discussion, la motion est adoptée.

A 10 heures et demie, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

COMPTE RENDU

MARDI 9 février 1960,
10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Très bien, messieurs, je vois que nous avons le quorum. Avant que nous reprenions le travail, je vais demander au secrétaire de donner lecture des ordres de renvoi. Je dois dire tout d'abord qu'il a y eu un changement dans le Comité. M. Peters remplace M. Howard. Le secrétaire du Comité va faire la lecture des ordres de renvoi au Comité.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Ordre de renvoi de la Chambre en date du 5 février 1960:

Il est ordonné 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 (Québec), et au pont Victoria, à Montréal (Québec).

Il y a un autre ordre de renvoi, en date du 8 février 1960, qui se lit comme suit:

Il est ordonné que le quorum du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit réduit de 20 à 15 membres et que l'application de l'article 65 (1) b) du Règlement soit suspendue à cet égard; et que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages qu'il pourra juger utiles, et que l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue à cet égard.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il faut adopter une motion pour fixer le nombre d'exemplaires à imprimer. Je suis d'avis qu'il nous en faudrait au moins 750 en anglais, comme d'habitude, et 250 en français.

M. CHOWN: Je propose que, conformément à son ordre de renvoi du lundi 8 février 1960, le Comité fasse imprimer 750 exemplaires anglais et 250 français de ses procès-verbaux et témoignages relativement à l'examen de la perception du péage au pont Jacques-Cartier, à Montréal (Québec), et au pont Victoria, Montréal (Québec).

M. DRYSDALE: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Vous avez tous entendu la motion. Il est proposé que l'on fasse imprimer 750 exemplaires du compte rendu en anglais et 250 exemplaires en français. Si nous avons besoin d'un plus grand nombre d'exemplaires, la motion pourra être modifiée en conséquence.

(Assentiment)

Je crois que M. Chevrier a quelques mots à nous dire.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, depuis que le Ministre a fait sa déclaration devant la Chambre, au sujet de la présente enquête, il s'est passé certaines choses à la suite desquelles il serait inopportun, à mon avis, que le Comité poursuive son étude.

La Gendarmerie royale, les membres du Comité le savent, a effectué un certain nombre de descentes dans quelque vingt-cinq maisons et des papiers et documents ont été saisis.

J'ai soulevé la question à la Chambre hier soir et j'ai donné des raisons à l'appui de mon opinion. Je regrette que le Ministre n'ait pas été présent et je ne voudrais pas répéter ce que j'ai dit à cette occasion. Mais je suis

sûr que le Ministre n'était pas au courant de ces événements lorsqu'il a proposé à la Chambre des communes l'établissement d'un comité chargé d'examiner la perception du péage au pont Jacques-Cartier et, selon la proposition modifiée, au pont Victoria car, s'il avait été au courant des faits, je suis sûr qu'il n'aurait pas présenté la motion en question.

Si je prends la parole, c'est uniquement pour faire appel aux membres du Comité et à leur sens de l'équité afin de ne pas poursuivre cette enquête, alors qu'il y en a maintenant une autre qui se poursuit sur le même sujet, au risque de porter préjudice à l'équité du procès de ceux qu'on pourra appréhender par la suite.

Je propose donc la suspension du travail du Comité en raison des renseignements reçus au sujet des opérations de péage au pont Victoria et au pont Jacques-Cartier et je propose respectueusement, monsieur le président, que le Ministre et le Gouvernement décident plutôt d'instituer une enquête judiciaire sur le sujet si l'enquête policière justifie une telle mesure.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que quelqu'un veut appuyer cette proposition?

M. BADANAI: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: M. Badanai appuie la proposition.

L'hon. GEORGE H. HEES (*Ministre des Transports*): Monsieur le président, comme je l'annonçais à la Chambre, la question a été déferée à votre Comité pour répondre à la demande que certains membres du Parlement ont faite que tout ce problème soit étudié à fond par un comité compétent de la Chambre. Lorsque j'ai été informé de cette demande par les journaux, l'automne dernier, j'ai déclaré que je serais très heureux de soumettre ce problème à l'étude d'un comité de la Chambre dès que la chose serait possible. C'est ce que j'ai fait.

Comme l'a déjà dit mon honorable collègue de Laurier, depuis que la Chambre a été saisie de cette proposition la Gendarmerie royale a pris certaines mesures et, étant donné que l'enquête de la Gendarmerie royale a maintenant atteint un point où il est possible de fournir une preuve qui justifierait des accusations en matière criminelle, je crois que votre Comité devrait suspendre son travail jusqu'à ce qu'on prenne connaissance des résultats de l'enquête de la Gendarmerie royale.

Je m'en remets évidemment à la décision du Comité; mais, étant donné les mesures qu'on a prises ces derniers jours, voilà, monsieur le président, le conseil que je donne au Comité.

Le PRÉSIDENT: Et maintenant, M. Chown.

M. CHOWN: Monsieur le ministre aurait-il la bonté de nous dire pourquoi nous devrions interrompre l'enquête sur le pont Victoria et sur ces opérations de péage, comme l'a proposé le député de Laurier. Je ne crois pas, pour ma part, que notre étude porte sur des questions qui font l'objet de l'enquête que poursuit actuellement la Gendarmerie royale.

M. CHEVRIER: Si on veut bien me le permettre, je répondrai en citant un passage du rapport du *Citizen* d'hier soir. Voici ce passage:

La Gendarmerie royale a institué une enquête pour découvrir s'il y a eu fraude ou vol dans les perceptions de péage au pont Victoria et au pont Jacques-Cartier, à Montréal. On a appris aujourd'hui que la police a fait une descente au cours de la fin de semaine dans les maisons de 25 percepteurs.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je n'ai pas entendu toute la citation. Est-ce que le rapport du *Citizen* parle d'une enquête faite par la police au sujet du pont Victoria?

M. CHEVRIER: Oui, c'est exact.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Alors, est-ce que je peux maintenant citer la *Gazette* de Montréal. Tout dépend du journal que vous lisez. Le surintendant René Bélec a déclaré que l'enquête ne concernait pas le pont Victoria.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Est-ce que la Gendarmerie royale a fourni au Ministre des renseignements sur l'enquête qu'elle est en train de faire? Est-ce que la Gendarmerie lui a dit qu'elle faisait une enquête sur le pont Jacques-Cartier ou sur le pont Victoria?

M. HEES: La Gendarmerie royale m'informe qu'il s'agit d'une enquête sur la perception des péages au pont Jacques-Cartier.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): S'il en est ainsi, pourquoi ne pouvons-nous pas poursuivre l'enquête au sujet du pont Victoria?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur le président, je trouve que la déclaration que nous venons d'entendre vient fort à propos, étant donné que notre honorable collègue de Laurier a prodigué toutes les ressources de son esprit subtil pour empêcher que nous faisons enquête.

Cependant, si l'enquête de la Gendarmerie royale n'aboutit à rien de positif et s'il y a encore lieu d'étudier la question, je voudrais être assuré que toute cette affaire sera immédiatement soumise de nouveau aux délibérations de notre Comité.

M. DRYSDALE: A propos de ce que vient de dire M. Campbell, je voudrais proposer que le Comité se réunisse sur convocation du président. La situation ne me paraît pas claire: on ne sait pas encore s'il s'agit simplement d'une fraude au sujet de l'impôt sur le revenu ou si des individus seront poursuivis pour conduite criminelle.

S'il est seulement question d'une fraude ou sujet de l'impôt sur le revenu, je ne crois pas que nous ayons droit de discuter l'affaire.

Il me semble que la meilleure chose à faire, monsieur le président, en attendant que la situation s'éclaircisse un peu, c'est d'ajourner la séance et de nous réunir de nouveau lorsque de nouveaux renseignements seront mis à notre disposition.

M. BALDWIN: L'enquête de la Gendarmerie royale, monsieur le président, même si elle ne trouve rien qui justifie des poursuites en matière criminelle, peut fort bien mettre à jour beaucoup de choses irrégulières. Pouvez-vous nous renseigner là-dessus? S'il n'y a pas de poursuites judiciaires en matière criminelle et si le Comité décide de poursuivre son enquête, aurons-nous accès aux renseignements obtenus au moyen des descentes de la Gendarmerie royale? Si nous décidons de poursuivre notre enquête, il se peut que de tels renseignements soient d'une très grande importance pour nos délibérations futures.

M. CHEVRIER: Ce n'est pas là une question sur laquelle le président peut se prononcer.

M. HEES: En effet.

M. BALDWIN: Je ne m'attends pas à une réponse immédiate; mais je crois que c'est là un point qui ne manque pas d'intérêt, si notre Comité doit poursuivre ses délibérations.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il appartient au ministère de la Justice de se prononcer là-dessus, étant donné que cette affaire relève de son autorité.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Avec beaucoup d'autres membres du Comité j'ai eu l'impression que l'enquête de la Gendarmerie royale était terminée et que des poursuites en matière criminelle ne seraient pas nécessaires. Il me semble plutôt étrange que, dès que le Comité se met à examiner cette affaire, la Gendarmerie s'en empare de nouveau pour découvrir de nouvelles preuves. Est-ce qu'on a manqué de coordination? Ou est-ce que la formation du Comité a ravivé le zèle de la Gendarmerie? Qu'est-ce qui est arrivé exactement?

M. CHEVRIER: Pour vous renseigner, il faut vous adresser au ministre de la Justice.

M. HEES: Monsieur le président, à la suite de la publication des premiers chiffres sur la perception des droits de péage à l'aide du nouveau système automatique, on a constaté un grand écart entre le montant des droits perçus par ce nouveau système et les montants perçus de main à main au cours du même mois l'année dernière. Plusieurs articles ont paru dans les journaux et plusieurs personnes ont déclaré que ces chiffres rendaient nécessaires une enquête plus approfondie. J'étais, moi aussi, de cet avis et, en conséquence, j'ai écrit au ministre de la Justice pour lui demander si, à cause de ces nouveaux chiffres, il voudrait bien faire continuer l'enquête que poursuivait la Gendarmerie royale depuis notre arrivée au pouvoir il y a deux ans et demi. Il m'a assuré qu'il serait heureux de le faire.

Depuis, je n'ai plus eu de nouvelles de la Gendarmerie royale ou du ministre de la Justice et je n'en attendais pas tant qu'ils n'auraient pas obtenu de résultats.

Lorsque j'ai proposé la motion en Chambre jeudi dernier, j'ignorais qu'un raid fût imminent. Je crois que la Gendarmerie royale du Canada a agi de sa propre initiative et qu'il est préférable, lors d'une enquête criminelle d'importance, de tenir le moins de gens possible au courant des faits et gestes de la police. La Gendarmerie procède véritablement de la meilleure façon.

J'ai été aussi étonné que vous lorsque j'ai appris par les journaux que ce raid avait eu lieu. Toutefois, il est possible que cette descente ait révélé des faits qui donneront lieu à des mises en accusation et je crois sincèrement que le plus simple serait de remettre les séances du Comité jusqu'à ce que l'affaire soit éclaircie par la Gendarmerie royale. Au stade où elle en est, c'est vraiment l'organisme tout désigné pour conduire une enquête de cette envergure.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je tiens à féliciter le ministre des Transports de son attitude depuis le début de cette affaire. Il a tenu compte des commentaires de la presse et des démarches de la Gendarmerie royale. A mon avis, tous les membres du Comité devraient le féliciter d'avoir si bien fait face à la situation.

Le PRÉSIDENT: Merci.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Serait-il possible d'éclaircir le sens de la motion de l'honorable député de Laurier? En réalité, elle semble contenir deux propositions: d'abord, que le Comité remette son enquête à plus tard, qu'elle soit différée ou suspendue. Il faudrait mettre les choses au clair là-dessus. Je crois que le Comité serait prêt à remettre ses séances à plus tard en raison des déclarations du ministre et en raison de l'opinion même du Comité. D'autre part, je crois que la majorité est d'avis que nous nous réunissions de nouveau sur convocation du président, lorsqu'il le jugera à propos. Si ce n'est pas là le sens de la motion de l'honorable député, il serait bon d'éclaircir ce point.

M. CHEVRIER: Je n'ai présenté qu'une seule motion pour proposer la suspension des séances. Je me suis permis, il est vrai, de faire observer respectueusement que le Ministre et le Gouvernement devraient songer à instituer une enquête judiciaire si les renseignements recueillis par la police le justifient. Cette observation ne fait pas partie de la motion; elle a simplement pour but d'attirer l'attention du Ministre et du Gouvernement. La motion se résume donc tout simplement à proposer la suspension des séances du Comité.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Le Comité n'a rien à voir aux décisions du Gouvernement; ce qui le regarde, c'est de décider si nous "différons" ou si nous suspendons les séances.

M. DRYSDALE: M. Chevrier est-il consentant à ce que le président fasse la lecture de sa motion?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Chevrier, seriez-vous prêt à substituer le mot "différer" au mot "suspendre", dans votre motion?

M. CHEVRIER: Certainement.

Le PRÉSIDENT: Donc, la motion contiendra le mot "différer" au lieu du mot "suspendre".

M. DRYSDALE: Je me permets de faire observer bien respectueusement que nous ne pouvons "différer" indéfiniment les séances. Il existe un précédent, dans les Règlements, qui permet d'ajourner une séance pour se réunir sur convocation du président.

M. CHEVRIER: Alors, adoptons le mot "ajourner".

M. HEES: Oui; "ajourner".

M. CAMPEAU: Monsieur le président, je ne m'oppose pas à la motion de M. Chevrier. Il y a cependant, à mon avis, d'autres problèmes que le Comité devrait étudier. Il y a, par exemple, la méthode de financement du pont. De plus, si l'on considère l'augmentation des revenus, on peut se demander quel en sera le financement à l'avenir. Cela n'a aucun rapport avec la perception des droits de péage. A titre de membre de ce Comité qui demeure dans la région de Montréal, j'aimerais à savoir comment ce pont est financé, à quelles dépenses il a donné lieu dans le passé et comment il a été administré. J'aimerais aussi à savoir quel en sera le financement à l'avenir.

M. KEAYS: Serait-il possible au moins d'obtenir du Conseil des ports nationaux un rapport qui nous renseignerait sur les méthodes d'administration que l'on emploie, ce qui permettrait au Comité de mieux comprendre l'ensemble du problème. Cela ne suppose pas la poursuite d'investigations ni l'appel de témoins ou autres procédures du genre. Ce ne serait que l'étude d'un rapport du Conseil des ports nationaux.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas si cette façon de procéder serait régulière.

M. HEES: Je suis parfaitement d'accord, si le Comité y consent.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Conseil des ports nationaux sont ici présents.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Les membres du Conseil des ports nationaux ont-ils préparé un rapport sur l'administration de ces ponts?

Le PRÉSIDENT: Je crois que oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Y a-t-il objection à ce que ce rapport soit étudié sans que nous ayons à faire appel à des témoignages oraux? Cela se réduirait à demander que le rapport en question soit soumis au Comité.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, me permettez-vous de faire une observation?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur le président, puis-je...

Le PRÉSIDENT: M. Martin a la parole.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Il me semble que nous devrions prendre en considération les remarques que le ministre a faites ici ce matin. La Gendarmerie, considérant que le cas était sérieux, a pris l'affaire en mains. La suggestion qu'on vient de faire, à savoir qu'on pourrait procéder en attendant à un examen de l'administration du Conseil des ports nationaux me semblerait...

Le PRÉSIDENT: Je vous demande pardon, monsieur Martin; je pense que M. Smith (*Simcoe-Nord*) a parlé simplement de "lire leur exposé".

M. MARTIN (*Essex-Est*): Oui, mais certaines questions peuvent se poser qui pourraient rendre difficile le travail entrepris par la Gendarmerie et lui nuire. En conséquence, je pense que tous les avocats qui sont membres du Comité seront d'avis comme moi qu'il serait préférable, avant de prendre cette décision, de permettre au ministre d'en discuter sérieusement avec ceux qui sont chargés de l'enquête. Je crois que le ministre nous a indiqué ici notre ligne de conduite et que nous ne devrions rien faire qui puisse de près ou de loin rendre moins efficace l'enquête poursuivie actuellement par la Gendarmerie.

M. HEES: Monsieur le président, le Commissaire adjoint chargé de l'enquête et moi-même, nous avons étudié la question à fond. Je suis convaincu que la Gendarmerie fait une enquête très approfondie sur la question. Les membres de la Gendarmerie pensent qu'il pourrait être nuisible à leur travail que le Comité continue à se réunir et à discuter cette question. Je puis vous assurer, après mon entretien, que la question sera étudiée à fond et que rien ne sera négligé. La Gendarmerie est d'avis que la poursuite de nos séances risque de compliquer la tâche et je suis certain que telle n'est pas notre intention. Je répète aux membres du Comité, et je pense qu'ils sont d'accord avec moi sur ce point, que le Gouvernement ne doute pas que nous tenions à obtenir tous les éléments de preuve et tous les renseignements qu'il est possible de se procurer sur le sujet. Je suis également convaincu que le meilleur moyen d'aider à obtenir cette fin est d'accepter la proposition qui a été faite ce matin et de suspendre temporairement les réunions du Comité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McDonald, vous avez la parole.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Je cède la parole à M. Campbell.

Le PRÉSIDENT: C'est bien; allez-y, monsieur Campbell.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Après que la Gendarmerie royale aura terminé son enquête, que nous reprenions ou non notre enquête relative au péage, serait-il de mise que nous entreprenions alors une étude approfondie du financement de ce pont et de son administration à l'avenir?

M. HEES: Quand la Gendarmerie en sera venue à la conclusion qu'aucune nouvelle preuve ne permet d'intenter des poursuites criminelles ou, au contraire, que les faits qu'elle a découverts permettent de référer le litige aux tribunaux et que les tribunaux se seront prononcés, je me ferai un plaisir de recommander alors au président du Comité de convoquer le Comité de nouveau. C'est-à-dire, aussitôt que la Gendarmerie m'aura communiqué qu'aucune preuve ne l'autorise à porter une accusation et qu'elle a complètement terminé son enquête ou, si elle a porté des accusations, aussitôt que les tribunaux auront réglé le litige, je recommanderai alors la convocation immédiate du Comité afin de traiter de tous les aspects qui se rapportent au péage sur ces deux ponts. Est-ce que cela vous agréé?

Le PRÉSIDENT: M. Smith de Simcoe-Nord a maintenant la parole. M. McPhillips viendra ensuite.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je désire proposer que le Comité s'ajourne immédiatement pour se réunir de nouveau sur convocation du président et j'invite le Comité à se prononcer.

M. MCPHILLIPS: C'est justement ce que je voulais faire remarquer, monsieur le président, parce que je ne crois pas que la motion indique que le Comité sera ajourné jusqu'à ce qu'il soit convoqué de nouveau par le président. Je crois qu'une simple motion d'ajournement n'a pas de valeur; car, si le Comité s'ajourne à une date indéfinie, il est mort et bien mort. Il faudra préciser que le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Le PRÉSIDENT: Votre remarque est très importante, monsieur McPhillips, et nous allons corriger la motion.

M. DRYSDALE: Sur le même sujet, monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Un moment, monsieur Drysdale; nous avons modifié la motion. Je pense qu'elle est écrite et je demanderais au secrétaire d'en donner lecture.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: La motion modifiée se lit ainsi:

Que les délibérations du Comité soient ajournées en ce qui concerne l'ordre de renvoi de l'enquête relative à la perception de droits de passage sur les ponts.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Et qu'elles soient reprises sur convocation du président.

M. DRYSDALE: Puis-je ajouter quelque chose?

Le PRÉSIDENT: Vous voulez qu'on ajoute à la motion les mots "reprises sur convocation du président"?

M. DRYSDALE: Puis-je mettre mon mot? J'aimerais à citer *May's Parliamentary Practice*, seizième édition, page 649:

Un Comité permanent doit s'ajourner à un jour déterminé. Il arrive parfois, cependant, que le comité s'ajourne, avec l'assentiment général des membres, à un jour qui sera fixé ultérieurement par le président.

Je propose donc qu'on emploie l'expression: "à un jour qui sera fixé ultérieurement par le président".

M. CHEVRIER: Si vous le voulez. Mais je crois que "sur convocation du président" serait suffisant.

M. DRYSDALE: Mais à un jour qui sera fixé.

M. CHEVRIER: Très bien. Je n'y fais pas d'objection.

Le PRÉSIDENT: Vous savez que M. Drysdale est très minutieux quant aux expressions qu'il faut employer.

M. MACINNIS: Est-ce que cette réunion est réservée aux membres qui occupent les premiers sièges?

Le PRÉSIDENT: Non, tous les membres ont droit d'y prendre part.

M. MACINNIS: Alors, j'aimerais que celui qui a quelque chose à dire se lève et parle assez fort pour que tous les membres l'entendent. Nous ne savons pas ce qui se passe dans notre coin.

Le PRÉSIDENT: Vous avez bien fait de mentionner la chose. Y a-t-il d'autres membres qui ont quelque chose à dire? S'il y en a pas, je mettrai la question aux voix. Le Comité va-t-il s'ajourner pour se rassembler de nouveau "sur convocation du président".

Des VOIX: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Quels sont ceux qui sont en faveur de la motion?

M. MACINNIS: Voudriez-vous avoir l'obligeance de faire lire la motion de nouveau?

Le PRÉSIDENT: Je prie le secrétaire de vouloir bien relire la motion.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ:

Que les délibérations du Comité soient ajournées en ce qui concerne le mandat qu'il a reçu d'étudier la perception du péage aux ponts et que le Comité se rassemble de nouveau sur convocation du président.

Le PRÉSIDENT: Ne serait-il pas sage de mentionner les noms des ponts?

M. CHEVRIER: Je crois que vous avez raison.

Le PRÉSIDENT: En effet. Ce serait plus précis. Est-ce que tous les membres du Comité sont d'accord?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie beaucoup de votre collaboration et je vous remercie aussi d'être arrivés à temps ce matin.

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 2

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

SÉANCE DU LUNDI 14 MARS 1960

TÉMOINS:

L'honorable George Hees, ministre des Transports; et du Conseil des ports
nationaux: MM. Maurice Archer, président; G. Beudet, gérant de port,
port de Montréal; J. B. Phair, agent en chef du Trésor; et J. F. Finlay,
conseiller juridique.

COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES
TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. G. K Fraser,
Vice-président: W. Marvin Howe, et

MM.

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

Secrétaire du Comité:
Eric H. Jones.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI 8 mars 1960

Il est ordonné—Que les noms de MM. Bell (*Saint-Jean-Albert*) et McGregor soient substitués à ceux de MM. Stewart et Small sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

VENDREDI 11 mars 1960

Il est ordonné—Que le nom de M. Deschatelets soit substitué à celui de M. Hardie sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

LUNDI 14 mars 1960

Il est ordonné—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit autorisé à se réunir pendant les séances de la Chambre.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORT À LA CHAMBRE

LUNDI 14 mars 1960

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Le Comité recommande que permission lui soit accordée de se réunir pendant les séances de la Chambre.

(Remarque: Le deuxième rapport du Comité avait trait à un bill privé à l'égard duquel il n'a été recueilli aucun compte rendu sténographique des témoignages.)

Le président,
G. K. FRASER.

PROCÈS-VERBAL

LUNDI 14 mars 1960
(4)

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

Présents: MM. Balwin, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Cadieu, Campbell (*Stormont*), Campeau, Chevrier, Chown, Creaghan, Grouse, Deschatelets, Drysdale, Dumas, Fisher, Fraser, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*), Howe, Johnston, MacInnis, Martin (*Essex-Est*), McBain, McPhillips, McGregor, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Rapp, Rogers, Smith (*Simcoe-Nord*) et Tucker.—(30)

Aussi présents: L'honorable George Hees, ministre des Transports; et du *Conseil des ports nationaux:* MM. Maurice Archer, président; R. J. Rankin, vice-président; G. Beaudet, gérant de port, port de Montréal; W. C. Perron, directeur exécutif; J. F. Finlay, conseiller juridique; J. B. Phair, agent en chef du Trésor; et J.-A. Clément, surintendant des ponts, port de Montréal; et des *Chemins de fer Nationaux du Canada:* MM. Lionel Côté, C.R., avocat général adjoint; et L.-J. Henderson, directeur général du transport routier.

Le Comité reprend l'étude de la perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal (P.Q.).

Le secrétaire du Comité lit un passage des *Débats* reproduisant le discours prononcé par le ministre des Transports à la Chambre le 10 mars 1960 relativement à la reprise des séances du Comité selon son mandat touchant ladite question.

Après débat, le secrétaire donne lecture d'une lettre en date du 10 mars 1960 adressée au président, M. Gordon K. Fraser, par M. Donald Gordon, président des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. Archer est alors appelé. Il donne lecture d'un mémoire intitulé *Mémoire relatif au pont Jacques-Cartier, Montréal (P.Q.)*, dont des exemplaires en anglais et en français sont distribués au Comité.

Le président propose l'adoption d'une motion proposée par M. Bell (*Saint-Jean-Albert*) avec l'appui de M. Browne (*Vancouver-Kingsway*), motion ainsi conçue:

"Que soit nommé un sous-comité du programme et de la procédure comprenant le président et sept membres nommés par ce dernier."

La proposition est adoptée. Le président nomme ensuite les sept membres suivants: MM. Chevrier, Creaghan, Deschatelets, Drysdale, Fisher, Johnson et McGregor.

M. McPhillips propose ensuite avec l'appui de M. Drysdale, que le Comité sollicite la permission de se réunir pendant les séances de la Chambre.

Après débat la motion est adoptée par 21 voix contre 7.

M. Archer est interrogé sur le contenu du mémoire dont il a antérieurement donné lecture au Comité. MM. Beaudet, Finlay et Phair répondent aux questions qui leur sont adressées.

A midi et demi, le Comité s'ajourne au mercredi 16 mars 1960, dans la matinée.

Le secrétaire du Comité,
ERIC H. JONES.

ERRATUM

Fascicule 1 (séance du mardi 9 février 1960), page 11: remplacer le 8^e alinéa, ainsi conçu:

S'il est seulement question d'une fraude au sujet de l'impôt sur le revenu, je ne crois pas que nous ayons droit de discuter l'affaire.

par l'alinéa suivant:

S'il s'agissait seulement d'une fraude au sujet de l'impôt sur le revenu, je ne crois pas, pour ce qui est de notre Comité, que l'affaire serait en litispendance.

TÉMOIGNAGES

LUNDI 14 mars 1960.
9 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre et je crois que nous pouvons commencer. Le chef suppléant de la division des comités, M. Plouffe, est-il présent?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Non.

Le PRÉSIDENT: J'allais demander à M. Plouffe, chef suppléant de la division des comités, de faire miméographier les témoignages du Comité et d'en distribuer des exemplaires aux membres dès qu'il le pourra. Je pense que ce serait une bonne chose afin d'avoir le compte rendu de tout ce qui a été dit et vous l'auriez entre vos mains pour la prochaine séance.

Tant mieux si on peut faire imprimer le compte rendu dans ce délai, mais nous aurions des exemplaires miméographiés.

Le ministre des Transports, M. Hees, ayant avisé la Chambre qu'il allait convoquer le présent Comité et je demanderai au secrétaire de donner lecture de la déclaration de M. Hees.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Voici un passage des *Débats* du jeudi 10 mars 1960:

L'hon. George H. HEES (*ministre des Transports*): Monsieur l'Orateur, le mercredi 24 février, j'ai informé la Chambre que l'enquête menée sur la possibilité d'escroquerie dans la perception des péages au pont Jacques-Cartier en était rendue au point où il semblait qu'on dût porter des accusations en matière criminelle et que, par conséquent, le ministre de la Justice avait chargé un homme de loi d'examiner les éléments de preuve recueillis, de nous conseiller sur toute autre enquête à entreprendre en la matière et de rédiger les accusations à porter. J'ai annoncé en même temps qu'aussitôt que des accusations auraient été portées, le gouvernement demanderait au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques de reprendre immédiatement ses séances et d'examiner à fond tous les autres aspects de la question.

Le ministre de la Justice vient de m'informer qu'il faudra peut-être beaucoup plus de temps qu'on ne l'avait cru d'abord pour que l'affaire puisse être portée devant les tribunaux, à cause du temps et du soin que requiert l'examen des éléments de preuve. Le gouvernement est donc d'avis que les séances du comité en vue d'examiner les autres aspects de la question ne devraient pas être retardées indéfiniment et a demandé que le comité se réunisse à cette fin le lundi matin 14 mars prochain.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, je désire dire un mot à ce stade.

Le PRÉSIDENT: Veuillez attendre un instant, monsieur Martin. Permettez-moi de signaler l'avis qui a été envoyé à tous les membres, convoquant la présente séance pour aujourd'hui à 9 heures et demie du matin. A vous maintenant la parole, monsieur Martin.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Merci, monsieur le président. Je désire obtenir des éclaircissements sur la situation dans laquelle nous sommes placés, particulièrement à la lumière de la déclaration dont vous venez de faire donner lecture, monsieur le président.

Depuis que j'ai reçu l'avis de convocation à la présente réunion j'ai examiné les observations, questions et réponses de la séance du Comité tenue le mardi 9 février. Permettez-moi de donner lecture de certaines de ces observations afin de placer dans son contexte l'éclaircissement que je demande.

D'après le compte rendu sténographique des délibérations de notre séance du 9 février (fascicule 1, page 12), le ministre des Transports est censé avoir déclaré ce qui suit:

J'ai été aussi étonné que vous lorsque j'ai appris par les journaux que ce raid avait eu lieu. Toutefois, il est possible que cette descente ait révélé des faits qui donneront lieu à des mises en accusation et je crois sincèrement que le plus simple serait de remettre les séances du Comité jusqu'à ce que l'affaire soit éclaircie par la Gendarmerie royale. Au stade où elle en est, c'est vraiment l'organisme tout désigné pour conduire une enquête de cette envergure.

Le ministre, qui à mon sens a été très obligeant ce jour là, a déclaré, un peu plus loin, soit à la page 14:

M. HEES: Monsieur le président, le commissaire adjoint chargé de l'enquête et moi-même, nous avons étudié la question à fond. Je suis convaincu que la Gendarmerie fait une enquête très approfondie sur la question. Les membres de la Gendarmerie pensent qu'il pourrait être nuisible à leur travail que le Comité continue à se réunir et à discuter cette question. Je puis vous assurer, après mon entretien, que la question sera étudiée à fond et que rien ne sera négligé. La Gendarmerie est d'avis que la poursuite de nos séances risque de compliquer la tâche et je suis certain que telle n'est pas notre intention. Je répète aux membres du Comité...

Et le ministre poursuit en des termes qui à mon avis ne se rapportent pas directement au sujet. Et, finalement, page 14 encore, M. Hees a déclaré ce qui suit:

M. HEES: Quand la Gendarmerie en sera venue à la conclusion qu'aucune nouvelle preuve ne permet d'intenter des poursuites criminelles ou, au contraire, que les faits qu'elle a découverts permettent de référer le litige aux tribunaux et que les tribunaux se seront prononcés, je me ferai un plaisir de recommander alors au président du Comité de convoquer le Comité de nouveau. C'est-à-dire, aussitôt que la Gendarmerie m'aura communiqué qu'aucune preuve ne l'autorise à porter une accusation et qu'elle a complètement terminé son enquête ou, si elle a porté des accusations, aussitôt que les tribunaux auront réglé le litige, je recommanderai alors la convocation immédiate du Comité afin de traiter de tous les aspects qui se rapportent au péage sur ces deux ponts. Est-ce que cela vous agréé?

Voilà ce que le ministre a déclaré.

LE PRÉSIDENT: Monsieur Martin, permettez-moi de vous interrompre pour déclarer que le ministre de la Justice nous a affirmé que le Comité peut siéger ce matin, vu qu'on n'a procédé à aucune arrestation. Il y a une condition cependant, à savoir que le ministre de la Justice doit connaître les noms des personnes que nous pourrions appeler comme témoins, afin que nous ne citions aucune personne qui pourrait être assignée à comparaître devant les tribunaux.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Merci de cette observation, monsieur le président. Permettez-moi maintenant de conclure brièvement. Je signale, par rapport à ce que vous avez déclaré, que le ministre de la Justice ne fait évidemment pas partie du présent Comité. Je veux tout simplement éclaircir la situation afin de savoir exactement ce que nous avons l'intention de faire.

Le 24 février le ministre a déclaré à la Chambre, selon la page 1461 des Débats... je ne citerai pas le premier alinéa parce qu'à mon sens il ne se rapporte pas directement au sujet, mais au dernier alinéa le ministre a déclaré ce qui suit:

En attendant que cette étape de l'enquête soit terminée, qu'on sache à quoi s'en tenir sur le nombre et le degré de participation de ceux qui sont mêlés à cette affaire criminelle et que des accusations précises aient été portées, le gouvernement est d'avis qu'il vaut mieux ne pas reprendre les séances du comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Comme je l'ai dit au début, il m'a alors semblé que le ministre nous a donné une directive salubre le 9 février, et je me demandais ce qui était arrivé pour changer la situation? La déclaration faite par le ministre à la Chambre le 10 mars indiquait un changement d'attitude. Qu'allons-nous faire maintenant? Quels témoins allons-nous convoquer? A mon avis, dans une situation de ce genre, où nous devons prendre conscience de nos responsabilités, nous devons savoir exactement ce qui a motivé le changement d'attitude à l'égard de notre travail. Je serais reconnaissant au président ou au ministre de nous donner une explication avant de poursuivre notre étude.

Le PRÉSIDENT: M. Hees a-t-il quelque chose à déclarer?

L'hon. GEORGE H. HEES (*Ministre des Transports*): Oui, monsieur le président, je suis très heureux de dire quelques mots à ce sujet parce que je désire sincèrement que les honorables membres présents sachent exactement où nous allons et pourquoi, et comment nous espérons réussir. Nous désirons tous le savoir.

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.

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. 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*. Les personnes contre lesquelles on porterait des accusations ne pourraient pas être convoquées devant le Comité qui ne pourrait étudier leur activité. Cependant, le ministre de la Justice m'a avisé... comme c'est l'honorable député qui a posé la question je désire attendre qu'il ait terminé sa conversation.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je remercie le ministre.

M. HEES: Je vous saurais gré de m'accorder ce petit témoignage de courtoisie. Comme le ministre de la Justice m'a avisé qu'il n'y a aucune raison pour que le Comité ne puisse pas prendre connaissance d'un rapport du président du Conseil des ports nationaux relativement à l'exploitation de ce pont depuis le début, soit depuis 1930, et comme la G.R.C. m'a maintenant avisé que nos séances ne nuiraient aucunement à son enquête, il n'y a aucune raison qui nous empêche d'étudier toutes les questions relatives à l'exploitation de ce pont. Sachant que l'honorable député d'Essex-Est, et étant sûr que l'honorable député de Laurier et tous les autres membres du Comité désirent ardemment que cette question soit tirée au clair et présentée au public, qu'ils désirent également que tous les renseignements possibles soient dévoilés au public, qui je pense cherche la lumière dans toute cette affaire, je suis sûr que l'honorable député d'Essex-Est conviendra avec moi que la convocation du Comité à ce moment est une chose très opportune.

Comme on nous a assuré que nous ne nuirons d'aucune façon à l'enquête tenue par la Gendarmerie royale du Canada et étant donné qu'il n'y a aucune raison, du point de vue du ministre de la Justice ou de tout autre point de vue, pour que nous ne reprenions pas nos séances, je suis certain que le Comité conviendra qu'il était logique et correct que je demande au président du Comité de convoquer le Comité; je suis certain que l'honorable député d'Essex-Est conviendra que nous devrions reprendre nos séances sans délai.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je remercie le ministre de son explication.

M. CHEVRIER: On n'a pas répondu à la deuxième question posée par l'honorable député d'Essex-Est. Je crois que le président ou le ministre devraient nous expliquer ce que signifie la phrase "le gouvernement est donc d'avis que les séances du Comité en vue d'examiner les autres aspects de la question ne devraient pas être retardées indéfiniment". Je crois que le Comité a maintenant droit de savoir ce que signifient les mots "autres aspects de la question". Les autres aspects de la question qui seront étudiés empièteront-ils sur le domaine à l'égard duquel la G.R.C. tient actuellement son enquête? Je crois qu'on devrait tout d'abord nous donner certains éclaircissements et une certaine assurance sur ce point.

J'aimerais ensuite savoir où commencent les autres aspects de la question? Commencent-ils avec le président actuel du Conseil des ports nationaux et jusqu'où remontent-ils?

Le PRÉSIDENT: Aimerez-vous entendre M. Hees sur ce point?

M. CHEVRIER: Oui.

M. HEES: Le mot "autres" s'explique par lui-même; il s'agit des questions autres que toutes les accusations qui pourraient être portées par la Gendarmerie royale du Canada ou par le ministre de la Justice au cours des séances du Comité. A l'heure actuelle aucune accusation n'a été portée et il est donc loisible d'aborder tous les points se rapportant à l'exploitation de ce pont sur lesquels les honorables membres du Comité aimeraient s'enquérir.

Toute l'affaire relève du Comité. Il nous est cependant très loisible d'étudier toutes les opérations et tous les aspects de l'exploitation de ce pont ou du pont Victoria comme l'honorable député de Laurier nous a demandé. Quand je dis "tous les aspects" je le dis sans arrière-pensée, et je suis certain que tous les membres du Comité sont de cet avis, parce que nous désirons dévoiler et étudier toutes les questions que désirent étudier tous les membres du Comité. Cela répond-il à la question de l'honorable député de Laurier?

M. CHEVRIER: Cela répond partiellement à la question que j'ai posée. Je pense que le Comité, le ministre et le président constateront que nous, membres de l'opposition allons collaborer, le plus possible en vue de recueillir toute la preuve relative aux autres questions. Pour le moment, cependant, je voudrais attirer votre attention sur le point suivant, à savoir qu'il serait plutôt difficile d'étudier les autres opérations sans que comparaisse devant nous celui qui a été président du Conseil des ports nationaux pendant quatorze années. Je fais évidemment allusion à M. R. K. Smith, ancien député à la Chambre des communes, et qui peut-être en connaît plus long sur l'ensemble de cette question que n'importe qui. Évidemment, on ne peut s'opposer à ce que le Comité entende les témoins présents qu'il désire entendre.

On devrait bien préciser que si on doit étudier toutes les questions autres que celles qui font l'objet d'une enquête criminelle, il faudrait sans aucun doute que soit présent le président du Conseil des ports nationaux qui, je crois, a occupé cette charge de 1940 à 1952. Je suis certain que le Comité ne voudrait pas étudier cette question en son absence.

Le PRÉSIDENT: Le Comité peut convoquer tous ceux qu'il désire. M. Smith pourrait être convoqué devant le Comité si nous le désirons, tout comme n'importe quelle autre personne.

M. FISHER: Vu la décision qui a été prise relativement à la question du pont Victoria, il s'agit d'une question où les renseignements et les données statistiques sont beaucoup moins nombreuses que dans le cas de la question du pont Jacques-Cartier. Le Comité se rappellera sans doute que le Comité des chemins de fer, lignes aériennes et marine marchande a rejeté l'an dernier une motion de M. Drysdale présentée avec l'appui de M. McPhillips visant à la production de renseignements statistiques et de correspondance. On a alors argumenté longuement qu'il n'en avait jamais été question. Mes recherches dans les comptes rendus antérieurs m'ont démontré que M. Chevrier avait déclaré lorsqu'il était ministre des Transports que ces renseignements faisaient partie des dossiers du National-Canadien et ne pouvaient donc être communiqués.

A mon sens, nous ne devrions pas étudier la question du pont Victoria simultanément avec celle du pont Jacques-Cartier avant d'avoir certains renseignements relatifs au trafic et aux recettes du péage.

Le PRÉSIDENT: J'ai devant moi une lettre de M. Donald Gordon, président des chemins de fer Nationaux du Canada. Je demanderais au secrétaire d'en donner lecture.

Le secrétaire du Comité:

Le 10 mars 1960.

Monsieur le président,

On m'a avisé que cet après-midi le ministre a fait part à la Chambre que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques reprendra ses séances le lundi 14 mars.

Avant votre dernière séance je crois savoir que vous avez pressenti M. N. J. MacMillan, vice-président exécutif, au sujet des représentants du National-Canadien aux audiences afin d'aider à cette partie de l'enquête touchant la perception du péage au pont Victoria. Nous avons alors dit que nous serions d'abord représentés par M^r Lionel Côté, C.R., avocat général adjoint, et M. L. J. Henderson, directeur général du transport routier, qui a la direction immédiate de la perception sur les ponts. Ces messieurs seront présents lors de la reprise de vos audiences lundi. Je désire cependant vous faire savoir que si ma présence est requise au cours de ces audiences, je serai très heureux d'assister et d'aider de mon mieux bien que je désire vous assurer que les deux fonctionnaires supérieurs susmentionnés sont tout à fait compétents pour représenter le chemin de fer.

Bien à vous,

D. GORDON.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher et messieurs, MM. Côté et Henderson sont ici présents. Nous pourrions obtenir d'eux tous les renseignements que nous désirons.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Avant que vous poursuiviez, monsieur le président, je remercie le ministre de ces paroles. Si je comprends bien, le ministre nous donne l'assurance qu'à la suite de ce que nous allons peut-être faire maintenant, aucun retard ne sera apporté à l'enquête tenue à l'heure actuelle par la G.R.C. qui a pour but de mener à bonne fin toutes les mesures que le ministère de la Justice juge nécessaires. Si on assure qu'il n'y a aucun retard à la suite de ce que nous faisons à l'heure actuelle je suis disposé à ce que nous poursuivions notre travail.

Le PRÉSIDENT: J'ai cette assurance, mais je demande à M. Hees de parler à ce sujet.

M. HEES: Je tiens à affirmer à l'honorable député d'Essex-Est et à tous les membres du Comité qu'il en est bien ainsi. Le ministre de la Justice m'a assuré que la réunion du Comité ne nuira d'aucune façon,—et je souligne de nouveau "ne nuira d'aucune façon",—à l'enquête tenue par la G.R.C., et qu'elle ne nuira d'aucune façon à la bonne marche de son travail...

M. MARTIN (*Essex-Est*): Ou la retarder.

M. HEES: ...ni ne la retardera aucunement.

M. FISHER: Monsieur le président, je ne crois pas que le point que j'ai soulevé relativement au National-Canadien soit élucidé. L'an dernier il nous a été impossible d'obtenir des renseignements des fonctionnaires supérieurs du National-Canadien qui ont comparu ici, et j'ignore si les deux représentants qui ont été désignés pourront nous donner des renseignements précis quant au péage, au nombre de véhicules et ainsi de suite. J'aimerais qu'on nous assure que nous aurons les renseignements nécessaires afin de faire les comparaisons qui s'imposent.

Le PRÉSIDENT: Sauf erreur, on établira plus tard aujourd'hui un Comité directeur qui pourra ensuite recommander la convocation de tous les témoins de qui on compte obtenir des renseignements. Je pense que nous devrions terminer l'étude du pont Jacques-Cartier avant de toucher à la question du pont Victoria. Voilà mon avis à ce sujet. Cependant, le Comité directeur pourra indiquer quels témoins il désire citer; nous les convoquerons et leur demanderons tous les renseignements possibles. Nous essaierons d'obtenir tous les renseignements que vous désirez.

Nous avons parmi nous ce matin M. Maurice Archer, président du Conseil des ports nationaux; M. R. J. Rankin, vice-président; M. G. Beaudet, gérant de port, port de Montréal; M. W. C. Perron, directeur exécutif; M. J. F. Finlay, conseiller juridique; M. J. B. Phair, agent en chef du Trésor et M. J.-A. Clément, surintendant des ponts, port de Montréal.

Je crois savoir que M. Archer désire présenter un rapport dont il possède des exemplaires qui seront distribués aux membres du Comité. Avant que M. Archer présente son rapport, j'aimerais qu'on distribue aux membres ces exemplaires photocopiés. Vous pouvez les avoir soit en anglais ou en français.

Pendant qu'on distribue les exemplaires du rapport, j'aimerais proposer qu'on permette à M. Archer de présenter son rapport sans l'interrompre ni lui poser des questions. Si vous désirez poser des questions, je vous conseille de les souligner dans le rapport pour ensuite les poser lorsque M. Archer aura terminé. Je pense que c'est la seule façon équitable de procéder.

Monsieur Archer, veuillez prendre place à la table principale. Avez-vous tous un exemplaire du rapport? Sinon, veuillez lever la main.

Je demande maintenant à M. Archer de bien vouloir nous présenter son rapport.

M. MAURICE ARCHER (*Président du Conseil des ports nationaux*): Monsieur le président et messieurs, voici un mémoire relatif au pont Jacques-Cartier, port de Montréal.

(Texte)

Entreprise locale en commun

Le pont Jacques-Cartier a été construit et est exploité en vertu d'un accord, daté du 5 mai 1928, conclu entre trois parties: les commissaires du port de Montréal (aujourd'hui le Conseil des ports nationaux), la province de Québec et la cité de Montréal. Cet accord prévoyait explicitement que le pont serait un pont à péage. La participation de l'Administration du port se justifiait du fait que l'entreprise devait couvrir ses frais. La construction commença en 1925, et le pont fut ouvert au public le 14 mai 1930.

Coût en capital

Le pont a coûté effectivement \$18,650,777, soit \$6,300,223 de plus que le chiffre officiel original de \$12,350,554 prévu par les ingénieurs et soumis par les commissaires du port de Montréal le 25 juillet 1925. Dans la loi habilitante de la province de Québec, il était fait mention d'un chiffre estimatif de \$10,000,000, mais ce n'était là qu'une approximation donnée avant la préparation des plans et devis. Les chiffres prévus par les commissaires ont été préparés après les travaux de forage et peuvent se résumer ainsi:

Coût matériel total	\$ 8,663,777
Travaux de génie et d'inspection	564,000
Propriétés	1,800,000
Voies de tramway	200,000
	<hr/>
Total	11,227,777
Faux frais divers	1,122,777
	<hr/>
	\$12,350,554
	<hr/>

L'augmentation de \$6,300,000 par rapport au chiffre prévu représente:

- les intérêts au cours de la construction;
- une augmentation du coût de l'infrastructure du fait qu'il a fallu construire celle-ci à une cote beaucoup plus basse qu'il n'avait d'abord été prévu, et du fait d'autres faux frais d'ordre technique; et
- une augmentation du coût de la superstructure par suite d'une augmentation de quelque 4,000 tonnes dans la quantité d'acier requise et d'un accroissement du prix de l'acier par rapport au prix prévu par les ingénieurs.

Financement

La construction du pont a été financée par l'émission de \$19,000,000 d'obligations à 5 p. 100 échéant le 1^{er} novembre 1969, non rachetables avant le 1^{er} novembre 1949. En conformité des modalités de l'émission, les obligations ont été rachetées au pair le 1^{er} novembre 1949, avec l'intérêt couru et une prime de cinq pour cent. Comme ces obligations comportaient une condition en vertu de laquelle elles pouvaient être payées en monnaie des États-Unis, une disposition concernant leur rachat fut incluse lorsqu'une émission d'obligations du Gouvernement du Canada fut vendue à New York vers le 1^{er} septembre 1949. Le ministère des Finances avança au Conseil les fonds de New York nécessaires, et la dette qui en est résultée a été convertie en une dette obligataire au montant de \$20,049,750, payable en monnaie du Canada et portant intérêt à 2 $\frac{3}{4}$ p. 100. Ce montant représentait la valeur de capital des obligations rachetées, soit \$19,000,000, ainsi qu'une prime de rachat s'élevant à \$950,000, et le change américain, à $\frac{1}{2}$ pour cent, s'élevant à \$99,750.

A la suite de ce refinancement avantageux de la dette en capital du pont, les frais annuels du service de la dette ont été diminués d'environ \$445,000, compte tenu de l'intérêt, du change (au taux courant) et de l'amortissement des frais de rachat. Grâce à cette réduction des frais du service de la dette, le pont, en 1951, couvrait ses frais pour la première fois depuis sa construction.

Depuis que la dette afférente au capital a été refinancée en 1949 (avec une réduction du taux d'intérêt de 5 à 2 $\frac{3}{4}$ p. 100), une somme totale de \$5,123,750 a été prélevée sur les bénéfices pour réduire cette dette. (Aucun paiement n'a été effectué relativement à la dette résultant d'exploitation déficitaire ou aux intérêts s'y rapportant). En outre, au cours de la même période, des dépenses en immobilisations d'environ \$3,714,905 ont été financées au moyen des recettes

provenant du pont et, au 31 décembre 1959, un surplus d'environ \$2,500,000 était investi dans des obligations à court terme.

Au 31 décembre 1959, la dette relative au pont était la suivante:

Dette afférente au capital	\$14,926,000.00
Dette résultant d'exploitation déficitaire	6,489,605.23
Intérêt sur la dette résultant d'exploitation déficitaire	7,020,691.13

Contributions aux déficits

Conformément aux conditions de l'accord tripartite en vertu duquel le pont avait été construit, la province et la cité payèrent chacune \$2,045,342 pour combler les déficits subis de 1930 à 1943 inclusivement. La cité cessa alors ses paiements, alléguant la non-responsabilité, et la province refusa également de faire ses paiements en raison de la position prise par la cité. Le Conseil des ports nationaux intenta une poursuite à la cité et obtint gain de cause. En conséquence, en mars 1953, la cité acquitta sa dette en payant \$744,426, ainsi que les intérêts s'élevant à \$210,407. Ces sommes s'appliquaient aux années 1944 à 1949 inclusivement. Aucun déficit payable par la province ou la cité, suivant la définition qui en est donnée dans l'accord, ne s'est produit depuis 1949. Une pétition de droit fut soumise à la province le 19 août 1953, mais celle-ci n'a rien fait pour s'acquitter de son obligation. Des dispositions ont été prises avec l'ancien premier ministre de la province de Québec afin de discuter de la part des déficits à recevoir de la province.

L'idée originale des négociateurs avait été de partager également les déficits, c'est-à-dire chacun le tiers. Toutefois, on avait prévu au contrat que les contributions respectives de la province et de la cité ne dépasseraient pas \$150,000 par année et, comme les déficits se sont élevés pendant certaines années à plus de \$450,000, le garantisseur fédéral a dû fournir plus du double du montant que devait payer la province ou la cité. La part respective de la province et de la cité a été de \$2,789,768. Le garantisseur général a dû fournir (au moyen d'avances provenant du Trésor du Canada) sa part de \$5,745,179, plus \$744,426 que la province doit encore, soit au total \$6,489,605.

Tendance des recettes

L'état "A" indique l'évolution des recettes provenant du péage par rapport à celle des immatriculations de véhicules à moteur et des taxes sur l'essence dans la province de Québec. On remarquera sur ce graphique que l'évolution des recettes provenant du péage correspond avec les deux autres points susmentionnés, sauf de 1955 à 1959 alors qu'il se faisait d'importants travaux de construction sur le pont.

Problèmes relatifs à la circulation et à la perception des péages

En raison de l'augmentation prodigieuse de la circulation au cours des années, les problèmes relatifs à la circulation et à la perception des péages sont devenus plus difficiles à résoudre. Le volume de la circulation, indiqué par le nombre de véhicules déclarés, est passé de 1,111,280 en 1930 à 9,386,991 en 1955. Il devint évident en 1955 qu'il convenait de faire quelque chose pour accélérer la circulation des véhicules sur le pont et pour faciliter la perception des péages et en accroître les mesures de sauvegarde. On étudia trois propositions, soit:

1. L'addition de voies de circulation et l'amélioration des approches.
2. La simplification du tarif.
3. Un nouveau système de perception des péages.

On commença en septembre 1955 la construction d'une nouvelle voie qui fut ouverte à la circulation le 15 juin 1956. On entreprit le 6 novembre 1958

une autre voie qui fut ouverte à la circulation le 10 juin 1959. L'addition de ces deux voies faisait un total de cinq voies et doublait presque la capacité du pont.

En août 1955, on envisagea la simplification du tarif mais, après des études considérables, on jugea qu'une révision complète du tarif s'imposait afin

- a) d'accélérer la perception des péages pour augmenter le rendement du pont et éviter les embouteillages qui avaient lieu tous les jours aux cabines de péage pendant les heures de pointe;
- b) de permettre la surveillance de la perception des péages au moyen de dispositifs mécaniques afin de s'assurer que le péage est reçu de chaque véhicule traversant le pont et que la taxe voulue est appliquée à chaque sorte de véhicule;
- c) de permettre une application uniforme des taxes en éliminant l'élément d'évaluation de la part des percepteurs de péage;
- d) de permettre un contrôle meilleur et plus efficace de la circulation des véhicules sur le pont.

Comme le nombre maximum de catégories de péages dans le tarif révisé devait dépendre du genre d'appareil de perception qui serait installé, la révision du tarif a dû être retardée jusqu'à ce qu'on eût étudié les divers types d'appareils et qu'on en fût venu à une décision concernant le type qui serait le mieux adapté au pont Jacques-Cartier. Le nouveau tarif ne prévoit que 20 catégories de péages comparativement à 53 dans l'ancien tarif.

Le nouveau tarif a été soumis à l'approbation de la province de Québec le 1^{er} mai 1958, selon les stipulations de l'accord tripartite. Ce tarif a été approuvé par le Lieutenant-Gouverneur en conseil le 4 février 1959, puis par le Gouverneur général en conseil le 26 février 1959, et il est entré en vigueur le 1^{er} avril 1959.

Achat et installation d'appareils automatiques de perception des péages

Durant la dernière partie de l'année 1955, divers types d'appareils ont été mis à l'étude, mais étant donné

- a) que tous les appareils étudiés à l'époque ne faisaient qu'enregistrer les transactions entre les usagers et les percepteurs et que ces derniers devaient continuer à percevoir les péages;
- b) que le gérant du port, M. Beaudet, avait signalé à l'époque avoir appris qu'une compagnie américaine était à mettre au point un appareil de perception entièrement automatique,

on avait remis à plus tard la décision à prendre sur cette affaire vu qu'il semblait que l'appareil le plus efficace serait celui qui supprimerait l'élément humain dans les transactions, autrement dit celui qui permettrait aux usagers de déposer les pièces de monnaie ou les jetons dans l'appareil et enregistrerait simultanément et automatiquement le nombre des véhicules franchissant le pont.

Au début de 1956, M. Guy Beaudet apprenait qu'on était à installer des nouveaux appareils automatiques de perception de ce genre, fabriqués par la *Grant Money Meters Limited*, de Providence (Rhode Island), en vue d'en faire l'essai sur l'*Everett Turnpike*, au New Hampshire, É.-U. En juin 1956, M. Beaudet fit l'inspection de deux de ces appareils en service sur l'*Everett Turnpike*. En septembre 1956, après l'installation et la mise en service de ces appareils sur le *Garden State Parkway*, M. Beaudet et le vice-président en inspectèrent le fonctionnement sur le *Parkway* afin de vérifier si l'installation, qui était beaucoup plus considérable que celle de l'*Everett Turnpike*, fonctionnait de façon satisfaisante. Ils visitèrent également l'usine du fabricant à Providence. Ensuite, en octobre 1956, M. Beaudet ayant fait une forte recommandation en ce sens, le Conseil approuvait en principe l'achat et l'installation de ce genre

d'appareils. Comme il y avait lieu de fonder sur le tarif que devait finalement approuver le Gouverneur général en conseil les devis du Conseil pour la fabrication du matériel spécialisé, le matériel n'avait pu être acheté avant cette approbation qui, nous l'avons déjà dit, a été faite le 26 février 1959. Dans l'entre-temps, on avait commandé le matériel non spécialisé.

On avait étudié l'opportunité et la possibilité d'utiliser une installation provisoire, mais une telle installation aurait coûté environ \$166,000, n'aurait pas été satisfaisante, aurait gêné la circulation et causé des ennuis au public, et de toute façon l'achat et l'installation du matériel auraient pris beaucoup de temps. En outre, les approches du côté nord ne se prêtaient pas à ce genre d'installation à cause de la pente du pont. Il aurait aussi fallu exproprier du terrain sur la rive nord, lequel aurait été sans valeur une fois faite l'installation permanente sur la rive sud.

L'achat et l'installation d'appareils ont été aussi retardés à cause de certains travaux de construction sur le pont qu'il y avait lieu de terminer avant ou pendant l'installation des appareils de perception. Ces travaux étaient les suivants:

1. Hausser le pont à la bonne hauteur au-dessus de la voie maritime. Commencés en octobre 1956, les travaux ont été terminés le 2 juillet 1958.
2. Construire les approches sud. La construction en ayant commencé le 17 juillet 1956, toutes les approches ont été finalement ouvertes à la fin de novembre 1958.
3. Construire à l'extrémité sud du pont un immeuble d'administration et aussi d'une Place de péage moderne en remplacement des cabines à péages qui étaient situées aux deux extrémités du pont. La réalisation du projet ayant débuté le 19 septembre 1958, les nouvelles installations ont été inaugurées le 8 septembre 1959.
4. Élargir le pont du côté amont. Ce travail commença le 6 novembre 1958 et la nouvelle voie fut ouverte à la circulation le 10 juin 1959.

Le nouveau système de perception automatique a été mis en service le 8 septembre 1959.

ADMINISTRATION

L'administration du pont à l'échelon local posait un problème très difficile avec le système de perception manuelle des péages, lequel comportait nécessairement l'élément humain dans une très grande mesure.

Ancien système de perception manuelle des péages

Dans l'ancien système, chaque perceuteur recevait des rouleaux complets de récépissés consécutivement numérotés pour chacun des divers genres de véhicules, comme les automobiles, camions, motocyclettes, etc. A la fin de sa période de relève, chaque perceuteur devait:

- a) faire rapport sur la somme d'argent perçue durant son travail, ce qui était vérifié par le surveillant des perceuteurs de péage, et placer l'argent dans un sac qui était scellé et déposé dans une chambre forte en présence du surveillant des perceuteurs; et
- b) inscrire sur un rapport le numéro du premier récépissé à remettre lors de sa prochaine période de relève pour chaque genre de récépissé.

Ensuite, le commis du pont comparait la somme d'argent déclarée par le perceuteur avec le montant global qui aurait dû être perçu d'après le nombre de récépissés remis, selon l'indication faite par le perceuteur sur le rapport susmentionné.

Le surveillant des percepteurs ou le commis du pont vérifiait le rapport du nombre de récépissés et, en théorie, il ne pouvait y avoir aucune perte d'argent si le percepteur avait fidèlement remis les récépissés appropriés pour toutes les différentes catégories de péages.

Le Conseil a reconnu que le système manuel était suranné et que, en raison du volume croissant de la circulation, il devenait plus difficile d'exercer une surveillance sur ce système et que les conditions de travail étaient mauvaises. Toutefois, on a continué à utiliser les méthodes administratives normales de contrôle qui avaient été appliquées au cours des années pour assurer la perception et la déclaration des péages:

1. Surveillance directe par le surveillant des percepteurs de péage.
2. Contrôles périodiques par le vérificateur interne du bureau du Trésor du port, lequel, en vertu du paragraphe (1) de l'article 35 de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, est sous la direction et l'autorité du contrôleur du Trésor.
3. Une vérification annuelle par l'auditeur général en vertu de l'article 34 de la Loi sur le Conseil des ports nationaux.

En outre, le surveillant des percepteurs de péage a fait des dénombrements de la circulation et des vérifications comme il suit:

1. Les dénombrements de la circulation ont commencé au mois d'octobre 1952 et se sont poursuivis jusqu'au mois d'août 1959. Ils se faisaient sur une période de 3 heures dans la matinée et aux périodes de pointe, le soir, trois jours chaque mois.
2. De 1949 environ au mois de janvier 1956, l'adjoint d'administration du gérant du port, aidé d'employés du bureau du Trésor, a fait des vérifications à intervalles irréguliers.
3. En janvier 1956, le surveillant des percepteurs de péage s'est mis à faire des contrôles des véhicules et des recettes. Pour chaque équipe, le surveillant a été prié d'exercer un contrôle des recettes provenant d'un minimum de 10 véhicules dans chaque sens.
4. A compter du 1^{er} janvier 1958, le surveillant a été prié de faire rapport par écrit, sur une formulé destinée spécialement à cette fin, de la vérification afférente à chaque équipe.

Comme nouvelle mesure de sauvegarde, le directeur du port de Montréal a pris dès 1934 des dispositions pour que le Service des enquêtes des chemins de fer Nationaux du Canada fasse des contrôles périodiques auprès des percepteurs de péage sans avis préalable à quiconque au service du port, y compris le gérant du port. Ces contrôles ont été effectués au cours des périodes suivantes:

1. Du 29 juin au 4 juillet 1934.
2. Du 24 mai au 28 octobre 1938.
3. Du 11 au 14 mars 1942.
4. Du 27 février au 3 mars 1946.
5. Du 3 au 12 septembre 1952.
6. Du 16 au 21 mars 1957.
7. Du 13 août au 3 septembre 1958.
8. Du 19 août au 1^{er} septembre 1959.

Dans un nouvel effort pour déterminer la gravité des faiblesses inhérentes au système existant de perception, le Conseil a demandé verbalement à la Gendarmerie royale du Canada, au mois de juillet ou d'août 1958, de faire une

enquête approfondie. Malheureusement, au moment où ses agents ont entrepris leur enquête, ils ont découvert que le Service des enquêtes du National-Canadien avait exercé un contrôle entre le 13 août et le 3 septembre 1958 et que vu les mesures disciplinaires imminentes que devait prendre le Conseil par suite de ce contrôle, il serait inopportun, sinon inutile, que la Gendarmerie royale fasse une autre enquête.

Au début d'avril 1959, on demandait verbalement à la Gendarmerie royale du Canada de faire une nouvelle enquête, par suite de menaces faites à certains percepteurs de péage qui avaient remplacé les huit percepteurs congédiés en raison d'infractions aux règlements concernant les ponts. On a allégué que les menaces avaient été proférées en vue de forcer les nouveaux percepteurs à donner leur démission afin de permettre la réintégration des huit anciens employés, comme le recommandait le jugement de l'arbitre nommé en vertu de la convention collective. Le rapport de la Gendarmerie indiquait que, dans tous les cas, il s'agissait de menaces faites par des inconnus, hommes et femmes, qui se sont servis du téléphone et n'ont laissé aucun indice quant à leur identité. Le rapport traitait aussi de la perception des péages et confirmait que la perception manuelle était démodée et que l'inefficacité et la malhonnêteté pouvaient bien en résulter. Le rapport signalait aussi la difficulté de l'application de bonnes mesures de sauvegarde.

En septembre 1959, le Conseil fut mis au courant du fait que des menaces avaient été proférées contre un certain nombre de ses fonctionnaires et il demanda à la Gendarmerie d'instituer immédiatement une enquête. Cette enquête fut instituée et l'on prit les mesures nécessaires à la protection des fonctionnaires intéressés.

Aucun des rapports sur les enquêtes menées par les autorités administratives, par le National-Canadien et par la Gendarmerie n'ont établi une preuve de malhonnêteté suffisante pour justifier des mesures judiciaires. Toutefois, un certain nombre de rapports ont démontré l'inefficacité et l'incompétence de certains percepteurs et, à un degré toujours croissant au cours des années, ces rapports indiquaient que l'accroissement de la circulation et la nécessité de s'occuper rapidement des véhicules exigeaient beaucoup des percepteurs de péage et du système manuel de perception, ce qui menaçait gravement l'efficacité de l'exploitation.

Cette situation exigeait deux mesures principales: sévir contre les percepteurs de péage trouvés incompétents et trouver sans plus tarder un moyen de remplacer la méthode manuelle par un mode de perception plus moderne. Le Conseil a pris des mesures dans ces deux sens. Dans le cas de la discipline, la méthode qu'elle a suivie pendant les trois dernières enquêtes est esquissée ci-après.

Enquête de mars 1957

Au cours de cette enquête, les quatre percepteurs de péage en cause ont comparu devant le gérant du port sous l'accusation d'infraction aux règlements et d'incompétence. Ils furent avertis qu'ils étaient permutés de la position de percepteur à celle d'aide d'élévateur dans le Service des élévateurs à grains.

Le 17 avril, le président du comité de protection de la Fraternité des Commis de chemin de fer et de navire à vapeur, des Employés à la manutention des marchandises et des Employés de messageries et de gare annonçait qu'il s'opposait à cette mesure et demandait la tenue d'une réunion qui eut lieu le 8 mai.

Le 22 mai, la Fraternité demandait que le cas soit soumis à un comité mixte d'appel conformément au contrat collectif régissant les percepteurs de péage. Des réunions eurent lieu le 26 juin et le 3 juillet. Le comité, qui représentait le Conseil et la Fraternité, se réunit de nouveau le 4 juillet et décida que la mesure prise par le Conseil était justifiée et que le grief de la Fraternité ne pouvait être admis.

Enquête d'août et septembre 1958

Au cours de cette enquête, le gérant de port suppléant recommanda qu'autorisation lui soit accordée de se dispenser des services de huit percepteurs de péage, dont sept avaient été trouvés coupables d'infractions antérieures lors des contrôles effectués en 1957 et avertis à cette époque. L'accusation précise qui pesait contre ces hommes était d'avoir négligé de donner des récépissés pour les péages reçus au comptant. Le gérant du port proposa de demander à chaque homme de donner une raison satisfaisante de sa négligence à accomplir son devoir, et de le congédier s'il ne pouvait fournir cette raison. Le Conseil approuva cette ligne de conduite et les huit hommes furent congédiés. Le gérant du port rencontra alors les représentants de l'Union et, comme on ne parvenait pas à s'entendre, on eut recours à la procédure prévue au contrat collectif relativement aux griefs, ainsi:

1. Le 14 novembre 1958, trois des percepteurs de péage en cause comparurent devant le Conseil à Montréal. Sur la proposition du président général de la Fraternité, il fut convenu que les déclarations de trois hommes suffiraient puisque les accusations étaient sensiblement les mêmes dans les huit cas.
2. Le 19 novembre, le Conseil informa le président général de la Fraternité que, à son avis, les déclarations de ces hommes ne contenaient aucune preuve propre à réfuter les accusations de négligence à bien accomplir leurs fonctions et que leur renvoi par le gérant du port était justifié.
3. Le 20 novembre, le président général de la Fraternité avisait le Conseil qu'il demandait l'institution d'un comité mixte d'appel.
4. Le Conseil désigna comme représentants son conseiller juridique et le gérant du port de Montréal. Les représentants de la Fraternité étaient: le président général M. H. F. Mead et M. Chas.-A. Giroux. La date de la réunion fut fixée au mercredi 26 novembre 1958.
5. Le ministre du Travail nomma M. Harold Lande, C.R., à la fonction d'arbitre et, le 20 février 1959, cet arbitre présentait ses conclusions et recommandations. Dans son rapport, M. Lande étudia à fond le problème des percepteurs de péage et critique la "méthode désuète" de perception alors en usage. Il conclut que les percepteurs congédiés étaient coupables des accusations portées contre eux et qu'ils méritaient d'être punis, mais il estime que la punition devrait comporter une certaine clémence et il recommande que ces hommes soient réintégrés sans rétroactivité de salaire et avec perte de leur ancienneté. Cette recommandation fut appuyée par les deux représentants de l'Union mais les deux représentants du Conseil s'y opposèrent.
6. En raison de cette conclusion de l'arbitre et des deux représentants de l'Union, le Conseil ne pouvait faire autrement que de donner au gérant du port de Montréal instructions de rengager ces hommes lorsqu'il se produirait des vacances et de leur permettre d'accumuler de l'ancienneté suivant la pratique normale.

Par la suite, les percepteurs de péage en cause ont institué contre le Conseil une action en justice destinée à obtenir de la cour une ordonnance enjoignant de les réintégrer et de leur verser des dommages-intérêts à l'égard de la perte de salaire. Le jugement n'a pas encore été rendu.

Enquête des mois d'août et de septembre 1959

Dans ce cas, douze percepteurs ont négligé de délivrer des récépissés pour les péages reçus au comptant.

Sur ce nombre, quatre devaient être considérés pour des postes d'agents de péage dans le cadre du nouveau système mais vu les conclusions de l'enquête, trois ont été permutés à d'autres postes. Sur ces trois, un a accepté de travailler au port, un ne s'est pas présenté au travail et le troisième a démissionné. Quant au quatrième, il a pris un congé de maladie et a présenté un certificat de médecin visant une partie de son absence. Lorsqu'il n'a pas présenté un certificat de médecin au Conseil pour le reste de son congé de maladie et qu'il ne s'est pas présenté au travail, il a été considéré comme ayant abandonné son poste et il a été avisé en conséquence.

Quant aux huit autres percepteurs en cause, six ont refusé le travail offert, un ne s'est pas présenté au travail au moment voulu et il a été considéré comme ayant abandonné son poste. Le huitième, un étudiant, occupait un emploi occasionnel et on ne lui a pas offert un autre emploi.

Nouveau système de perception automatique du péage

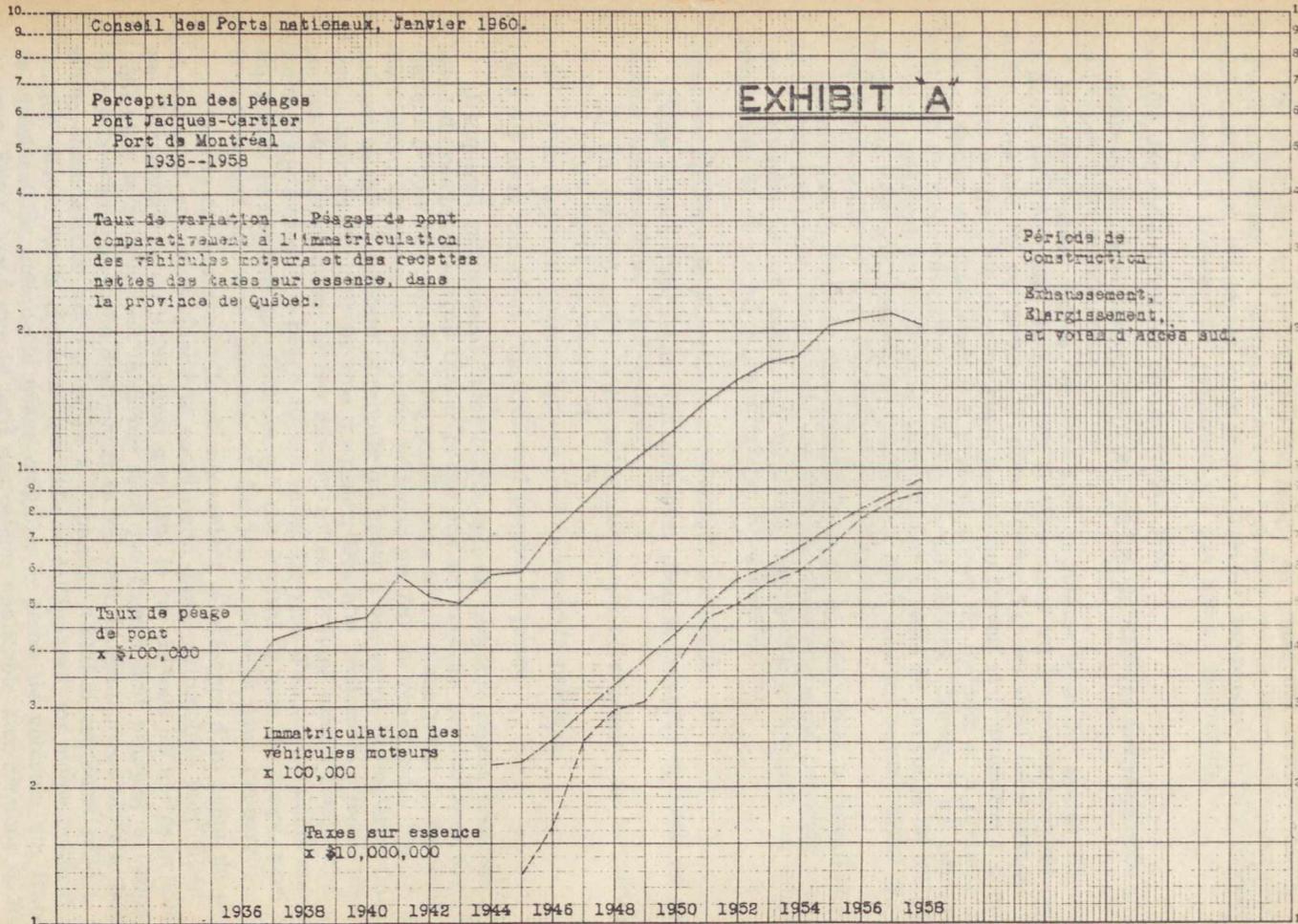
Deux genres d'appareils sont employés dans le nouveau système de perception automatique, c'est-à-dire

- a) un appareil entièrement automatique qui ne nécessite pas la présence d'un agent de péage, et
- b) un appareil automatique qui en nécessite la présence.

Dans les deux cas, c'est l'appareil qui perçoit le péage.

L'appareil entièrement automatique qui ne nécessite pas la présence d'un agent de péage ne perçoit que le péage des automobiles particulières. Le conducteur dépose le péage dans l'appareil, sous forme d'une pièce de monnaie ou d'un jeton. La pièce ou le jeton actionne un feu de circulation, qui se met au vert quand le montant approprié du péage a été versé, permettant ainsi au conducteur de franchir la voie du péage. Dès que l'automobile passe près du poteau de signalisation, le feu devient rouge, arrêtant ainsi l'automobile suivante jusqu'à ce que le péage ait été versé. De plus, l'appareil calcule automatiquement le nombre de véhicules qui ont franchi la voie du péage, ainsi que la somme des pièces de monnaie et des jetons déposés dans l'appareil.

Dans le cas des appareils qui nécessitent la présence d'un agent de péage et qui sont employés quand le conducteur d'une automobile particulière n'a pas de monnaie ni de jeton, ainsi que dans le cas de tous les autres genres de véhicules, le principe est le même sauf que l'agent doit indiquer à l'appareil le montant à déposer afin d'actionner le feu vert. L'agent presse alors le bouton d'une classificatrice qui est reliée à l'appareil. Celui-ci est aussi relié à une plaque, placée sur la chaussée, qui indique à l'appareil, au même moment que la classificatrice indique le péage exigible, le genre de véhicule qui franchit la voie. Étant donné que le tarif des péages applicable aux camions se fonde sur le nombre d'essieux, l'appareil n'indiquera pas le feu vert à l'égard d'un véhicule à quatre essieux, si l'agent a signalé trois essieux à la classificatrice, et inversement. L'indicateur de la plaque et la classificatrice actionnée par l'agent doivent signaler la même chose à l'appareil afin d'obtenir le feu vert sur versement du péage. Toutes les transactions de tous les appareils sont indiquées et inscrites sur un tableau de commande principal dans le bureau



du chef de pont, qui peut, à n'importe lequel moment, observer la circulation sur toute voie et, en même temps, voir le panneau de commande, s'assurant ainsi que l'agent classe correctement chaque genre de véhicule.

La manutention et le comptage de l'argent se fait sous la surveillance du Contrôleur du Trésor.

Emploi du personnel

Dans l'ancien système manuel, les percepteurs devaient obtenir un minimum de 80 p. 100 des points lors d'un examen quelque peu sommaire. L'âge maximum était de trente-cinq ans pour ceux qui n'avaient pas fait de service militaire outre-mer et de quarante et un ans pour ceux qui en avaient fait. Il n'y avait aucun examen médical, mais les candidats étaient refusés s'ils étaient atteints d'infirmités évidentes ou si les renseignements obtenus indiquaient que leur état de santé laissait à désirer. On consultait la police et leurs anciens employeurs au sujet de leur dossier antérieur. Ceux qui, d'après ces normes et ces contrôles, possédaient les plus hautes qualités, étaient alors choisis les premiers.

Dans le nouveau système, les hommes sont connus sous le nom d'agents de péage au lieu de celui de percepteurs de péage, et la norme exigée pour leur emploi est beaucoup plus élevée. Les qualités physiques requises sont celles qui sont exigées des agents de police de Montréal. L'âge minimum est de dix-neuf ans et l'âge maximum de trente-cinq ans, excepté pour ceux qui ont fait du service actif outre-mer, alors que le maximum est de cinquante-cinq ans. Les candidats doivent obtenir au minimum 60 p. 100 lors d'un test d'intelligence, subi par écrit, de norme supérieure, et portant sur les connaissances générales, les relations extérieures, le discernement, l'arithmétique, l'initiative et autres sujets. Ils doivent également obtenir un minimum de 50 p. 100 lors d'une entrevue portant sur la personnalité, l'apparence, la conduite et l'instruction, y compris la connaissance des deux langues.

Les pionniers dans ce domaine

La perception des péages au moyen d'appareils automatiques est quelque chose de relativement nouveau. La première petite installation (2 appareils) fut mise en service, à titre d'essai, en août 1955, sur le *Hampton Turnpike* au New Hampshire (États-Unis). La première installation permanente comportant plus de deux appareils sur le *Garden State Parkway*, aux États-Unis, remonte à juin 1956. La Place de péage du pont Jacques-Cartier, qui compte dix voies automatiques et huit voies gardées, soit au total 18 appareils de perception, est la plus grosse du genre au monde. Le pont George Washington, à New York, a depuis lors été doté d'appareils du même genre, à titre d'essai. L'Administration du Golden Gate Bridge, de San Francisco, a visité l'installation du pont Jacques-Cartier, et on nous informe qu'elle songe à installer des appareils semblables.

Au Canada, les premiers appareils furent installés au pont Victoria: quatre voies automatiques en mai 1958 et deux voies gardées en juillet 1958. Sur l'Autoroute des Laurentides, les appareils furent mis en service en mai 1959. Le gérant du port est entré en pourparlers avec la *Quebec Electro-Control Ltd.*, représentante des appareils de perception automatique *Grant Electroller*, en vue de l'installation d'appareils de perception automatique, avant les chemins de fer Nationaux du Canada et avant l'Administration de l'autoroute. De fait, c'est le gérant du port qui a ménagé une rencontre entre la *Quebec Electro-Control Co.* et les fonctionnaires du National-Canadien, afin d'étudier la possibilité d'installer des appareils au pont Victoria, étant donné qu'on avait jugé que le même système de perception devrait être utilisé pour les deux ponts.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Archer.

Maintenant, messieurs, avant de poser des questions à M. Archer, je crois qu'il serait bon de constituer le comité de direction. Je demanderais à un membre de bien vouloir proposer la motion suivante: que le comité directeur du programme et de la procédure soit établi par le président et se compose du président et de sept membres. Je proposerais qu'il y ait un membre du parti C.C.F., deux libéraux, quatre conservateurs et le président, si cela vous agréé.

Proposé par M. Bell (*Saint-Jean-Albert*), avec l'appui de M. Browne (*Vancouver-Kingsway*).

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Aucune opposition?

(Assentiment.)

Il faudrait aussi proposer la tenue de séances pendant que la Chambre siège. Quelqu'un pourrait-il en faire la proposition?

Proposé par M. McPhillips avec l'appui de M. Campbell (*Stormont*).

M. CHEVRIER: Je ne crois pas qu'il convienne de proposer une telle motion en raison des travaux dont la Chambre doit s'acquitter régulièrement. Cette question n'a pas débattue à la réunion d'organisation. Une telle procédure entraverait tout à fait, selon moi, le travail de ceux d'entre nous qui avons d'autres fonctions à remplir à la Chambre, particulièrement de ceux d'entre nous qui sommes de l'opposition. Ce n'est pas à mon avis le moment de l'adopter.

Je proposerais que nous nous assurions, à mesure que nous avancerons dans nos délibérations, si oui ou non il s'imposerait d'introduire une telle procédure. Nous pourrions peut-être alors examiner de nouveau la question.

Le PRÉSIDENT: Si je le demande, c'est que le Comité pourrait recevoir des témoins ne demeurant pas à Ottawa. En tenant alors une séance le matin il ne serait pas juste de garder ces gens ici tout l'après-midi et le soir en attendant la réunion du lendemain. Or, dans les cas de ce genre nous avons toujours eu recours à une telle procédure, du moins durant les dix-huit années que j'ai passées dans l'opposition. Nous l'avons toujours employée. Il y avait parfois contestation comme il y en a aujourd'hui mais nous finissions quand même par l'adopter.

M. CHEVRIER: Je ne veux pas vous contredire mais mon expérience à la Chambre date d'un peu plus longtemps que la vôtre. Le présent Comité n'a jamais agi ainsi durant tout le temps où j'en ai fait partie. Cela s'est fait au Comité des chemins de fer et de la marine marchande, qui est dans une tout autre situation puisqu'il reçoit comme témoins des représentants des chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air-Canada. Il a toujours été d'usage pour ce comité de tenir des séances pendant les délibérations de la Chambre et nous ne nous y sommes pas opposés dans les circonstances. Toutefois, je ne crois pas que nous soyons dans la même position.

Le PRÉSIDENT: Nous ne recourrions à un tel procédé que s'il s'avérait nécessaire et seulement si le Comité décidait de l'adopter. C'est la première fois que notre comité a recours à un tel moyen et je crois qu'en toute justice pour les membres et les témoins que le comité de direction pourrait convoquer nous devrions obtenir le droit de tenir des séances pendant que la Chambre siège. Si nous laissons la question en suspens jusqu'à ce que les témoins comparaissent devant nous, il nous faudrait nous rendre alors à la Chambre cet après-midi-là afin d'obtenir sa permission. Cela nous retarderait d'une journée.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Puis-je faire une observation, monsieur le président? Vous avez fait preuve de tant de sens pratique dans la manière dont vous avez dirigé notre Comité que nous hésitons à élever même la moindre contestation.

M. MCGREGOR: Arrivez-en, au fait.

M. HEES: Le vieux rusé!

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je reconnais que vous avez eu beaucoup d'expérience mais je crois que vous devriez envisager les faits de façon positive. Un certain nombre de comités tiennent des séances présentement et il y en a tellement qui siègent...

M. MACINNIS: Pas autant toutefois que vous le désireriez.

M. MARTIN (*Essex-Est*): ... qu'il n'est pas possible de fixer définitivement les dates de réunion. Je sais que le président du Comité des prévisions de dépenses avait songé à tenir une séance aujourd'hui mais qu'il a jugé que cela ne serait pas possible à cause d'autres engagements contractés par ses membres. Si les partis de l'opposition doivent pouvoir compter sur une représentation convenable, comme il se doit, au sein de ces comités parlementaires, il ne leur est simplement pas possible de s'acquitter de leurs fonctions en comité et, ce qui est encore plus important, à la Chambre des communes. Je vous demande, à vous monsieur le président, qui avez une grande expérience de ces questions, de convenir que nous ne sommes pas prêts à prendre une telle décision maintenant. Vous n'avez même pas nommé les membres du comité directeur. Ceux-ci n'ont pas encore été choisis. De toute façon, il s'agit là d'une question que le comité directeur devrait étudier à une de ses séances, considérant ce que nous avons dit ce matin. Si la situation à laquelle Votre Honneur a fait allusion se présentait, nous n'aurions aucune difficulté à obtenir l'autorisation voulue afin d'obliger certains témoins particuliers.

Nous devons toujours reconnaître cependant qu'il nous incombe tout d'abord de respecter le confort et les engagements des députés au Parlement. Le premier ministre a déclaré maintes et maintes fois, et il l'a encore répété l'autre jour, qu'il n'avait aucunement l'intention de susciter des difficultés aux députés qui s'acquittent en Chambre de leur tâche de représentants du gouvernement. A cause de cela, je vous exhorterais fortement à ne pas donner suite immédiatement à cette motion particulière. Si vous croyez toutefois qu'il faudrait la prendre plus tard en considération, je vous conseillerais de la faire étudier sérieusement par le comité directeur avant de la mettre aux voix. Je sais que les membres du gouvernement sont en mesure de faire adopter sans aucune difficulté une telle procédure mais ce ne serait pas là un moyen d'encourager la poursuite, de façon constructive, du but que nous, du présent Comité, nous proposons en ce moment.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, il me semble que le député de Laurier a parfaitement posé la question. La raison pour laquelle nous siégeons ainsi au comité spécial des chemins de fer, qui s'occupe de questions touchant les chemins de fer Nationaux du Canada et Air-Canada c'est que nous désirons causer le moins de dérangement possible au travail des dirigeants déjà très surchargés. Sauf erreur, il est dans notre intention de hâter autant que possible le travail du Comité en procédant par ordre chaque fois que nous le pouvons afin de ne pas perdre le fil de l'enquête. Nous avons ici les gens du National-Canadien ainsi que ceux du Conseil des ports nationaux. Le temps est venu pour nous de tenir des séances lorsqu'il le faut pendant les sessions de la Chambre, et si les déclarations d'estime que vous fait le député d'Essex-Est, sont sincères, ce dont je n'ai aucune raison de douter, il se fierà à votre bon jugement pour ne pas convoquer ces témoins lorsqu'il est engagé dans le travail si important et si interminable de la Chambre.

M. MARTIN (*Essex-Est*): "Interminable" est juste.

M. CREAGHAN: Le point qu'on oublie me paraît pourtant sauter aux yeux. De toute évidence les heures consacrées aux séances de notre comité seront probablement nombreuses et si nous ne nous réunissons que le matin, c'est donc

dire que les membres ne pourront pas appartenir à d'autres comités. S'ils n'aient pas s'absenter de la Chambre, ils devront y rester tous les après-midi, et les autres comités n'auront donc pas la chance de se réunir. Une telle situation se rencontre dans chaque comité. Or nous avons gaspillé, peut-être devrais-je plutôt dire perdu, au moins un mois à cause de circonstances indépendantes de notre volonté.

Je propose, que nous poursuivions notre travail et essayions de liquider cette affaire aussi rapidement que possible. S'il faut en venir aux voix, nous y viendrons. Je sais quels en seront les résultats et je ne vois pas la nécessité de procéder immédiatement au scrutin alors que nous ne sommes qu'au tout début de nos délibérations. Il me semble que nous devrions pouvoir nous rendre compte de l'importance de l'enquête et nous en occuper aussi rapidement que possible.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Une telle autorisation avait-elle été accordée l'an dernier et a-t-on signalé des abus à ce sujet?

M. HOWE: Monsieur le président, elle avait été accordée l'an dernier. J'étais alors vice-président du Comité et j'occupais le fauteuil au moment où elle fut demandée.

Le PRÉSIDENT: M. Howe, qui était vice-président, dit que l'autorisation fut donnée l'an passé.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): A-t-on rapporté des abus à ce sujet l'an dernier?

Le PRÉSIDENT: Non, il n'y eut aucun abus à ce sujet.

Nous ne siégerions que dans l'après-midi, en même temps que la Chambre, si nous avions à le faire.

M. FISHER: Je ne m'oppose pas à ce que nous siégions pendant les séances de la Chambre, mais je n'aimerais pas que nous en concluions, à la suite des remarques de MM. Smith et Creaghan, que cette mesure s'impose immédiatement. Je crois que le comité directeur devrait examiner la question et faire ensuite rapport de son étude.

J'espère que nous ne poursuivrons pas beaucoup plus longtemps nos délibérations aujourd'hui. Je désire convoquer une demi-douzaine de témoins et à mon avis il nous faudra nous réunir pendant que la Chambre siège pour les accommoder. J'aimerais cependant prendre tout d'abord connaissance de ce mémoire.

Le PRÉSIDENT: Nous le voulons tous. Je pensais que, si cela vous agréait, nous pourrions tenir une séance du comité directeur à un moment quelconque cet après-midi, ou même ce matin. Nous pourrions alors nous entretenir de ce qu'on veut exactement et des témoins que vous voulez convoquer.

Si vous le désirez, nous pourrions maintenant nommer les membres du comité de direction.

M. MACINNIS: La motion a été proposée régulièrement. Prononçons-nous donc.

Le PRÉSIDENT: Pour ce qui est de siéger pendant que la Chambre siège. M. Phillips en a fait la proposition.

M. CREAGHAN: J'ai dit que je le ferais si la chose s'imposait.

J'ai proposé que le président soit autorisé à convoquer des séances du Comité, sur l'avis du comité directeur, lorsque la Chambre siège.

M. MCPHILLIPS: J'ai fait la simple proposition que nous demandions la permission de siéger lorsque la Chambre siège.

M. DRYSDALE: J'appuie la proposition.

M. CAMPBELL (*Stormont*): J'appuie la motion que nous nous réunissions à la discrétion du président.

J'aimerais approuver les observations de l'honorable député d'Essex-Est. Nous avons une entière confiance dans le jugement de notre président. Nous devrions nous en remettre à lui quand il nous faudrait nous réunir.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la motion, messieurs? M. McPhillips propose, avec l'appui de M. Drysdale, que le Comité demande la permission de se réunir pendant que la Chambre siège. Ceux qui sont pour? Je voudrais que l'on vote à main levée, s'il vous plaît?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Vingt et un votes affirmatifs, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui sont contre?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Sept votes négatifs, monsieur le président.

(La motion est adoptée.)

Le PRÉSIDENT: Je puis vous assurer, messieurs, que le comité directeur aura tous les pouvoirs et qu'il ne sera pas fait d'abus de ce privilège. Aimerez-vous maintenant nommer les membres du comité de direction, parmi ceux des partis C.C.F. et libéral, ou pourriez-vous me donner les noms cet après-midi. Vous pouvez le faire dès maintenant si vous le désirez. Il est onze heures et nous avons le temps de tenir une réunion ce matin.

Pour les C.C.F., M. Fisher; pour les libéraux, M. Chevrier et M. Deschatelets.

M. CHOWN: Pour le parti conservateur, MM. Johnson, Drysdale, McGregor et Creaghan.

Le PRÉSIDENT: M. Maurice Johnson, M. Drysdale, M. Creaghan, M. "Bob" McGregor et le président. Cela vous agrée-t-il, messieurs?

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Si cela vous agrée, nous pourrions nous réunir dès que le Comité aura terminé ses délibérations ce matin, à moins que vous ne vouliez continuer maintenant à interroger M. Archer.

M. BALDWIN: Monsieur le président, ce n'est pas ici une question de continuer maintenant l'interrogatoire; mais le comité directeur pourrait-il considérer la possibilité de nous procurer des exemplaires de l'accord dont il est question dans l'exposé? Cela semble d'importance vitale. Je veux parler de cet accord tripartite. Peut-être est-ce un document volumineux, mais cela pourrait servir s'il était possible d'en mettre des exemplaires à la disposition des membres du comité.

Le PRÉSIDENT: Cela serait possible d'après M. Archer.

M. CHEVRIER: Cet accord tripartite ne fait-il pas partie des statuts de Québec?

M. JOHNSON: Nous en demandons des exemplaires.

M. CHEVRIER: Il est possible d'en obtenir de la bibliothèque ici.

Le PRÉSIDENT: M. Archer vous en procurera des exemplaires.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, il est question ici de certaines enquêtes qui ont abouti en certains cas à la prise de mesures disciplinaires. Je me demande si on a rédigé des rapports sur le sujet et si nous pourrions en avoir.

Le PRÉSIDENT: Je vais voir s'il y en a de disponibles. Le cas échéant nous en ferons faire des copies. D'après M. Archer on a fait un résumé de ces rapports qui couvre tous les aspects de la question et vous épargnera du temps. Il n'y a que le rapport de la Gendarmerie royale du Canada qui ne soit pas compris, car cette dernière ne se départit pas de ses documents.

Est-ce que vous préférez attendre jusqu'à ce que le comité directeur se soit réuni avant de poser des questions à ce sujet, messieurs?

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, nous avons soutenu que le Comité ne devrait pas se réunir pendant que la Chambre siège, mais puisque nous sommes ici, je crois que ce serait plus raisonnable de continuer notre travail ce matin afin de perdre le moins de temps possible.

Des VOIX: Bravo!

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je vous demandais. Si cela vous convient, messieurs, nous allons passer à l'interrogatoire. Je vous propose de prendre le rapport page par page et lorsque vous arriverez à une partie que vous désirez mettre de côté pour plus tard nous pourrions en remettre l'étude. La page 1.

M. CHOWN: Avant d'aller plus loin, monsieur le président, je me demande si on pourrait nous donner les noms des membres du Conseil des ports nationaux et la date de leur nomination afin que ces renseignements puissent figurer au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons obtenir ces renseignements et nous vous les communiquerons mercredi matin si cela peut vous convenir.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je crois qu'on devrait nous fournir les noms des membres depuis l'origine du conseil, depuis l'époque, soit en 1936, où le Parlement l'a constitué, jusqu'à maintenant.

Le PRÉSIDENT: Avec la date de leur nomination?

M. CHEVRIER: C'est cela.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons obtenir ces renseignements et nous vous les remettrons mercredi matin.

M. FISHER: Je n'ai pas pu obtenir des données statistiques sur le pont pour l'époque où il relevait des Commissaires du havre de Montréal. Le rapport de la commission ne renferme aucun renseignement à ce sujet. Je me demande si on pourrait nous fournir ces données, soit à l'égard des années 1930 à 1935 inclusivement... les mêmes données que celles dont nous disposons pour les années subséquentes.

Le PRÉSIDENT: M. Archer va prendre cela en note et vous fournira ces renseignements mercredi matin.

M. JOHNSON: Est-ce que, mercredi matin, on pourrait également nous fournir les noms des hauts fonctionnaires du Conseil des ports qui sont en service à Montréal, puisque vous parlez du surveillant, du surintendant des ponts et ainsi de suite, dans votre rapport, monsieur Archer. Pourrait-on nous fournir leurs noms et...

Le PRÉSIDENT: Les moyens?

M. JOHNSON: Pourrait-on nous fournir tous les noms des fonctionnaires du port de Montréal, et surtout ceux des personnes qui font partie du service des ponts?

Le PRÉSIDENT: Vous les aurez.

M. JOHNSON: Depuis le commencement jusqu'à maintenant?

Le PRÉSIDENT: Depuis l'époque où le pont a été mis en service?

M. JOHNSON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Il y a environ trente ans de cela.

M. FISHER: Monsieur le président, j'ai une dernière chose à demander. J'aimerais avoir une copie du rapport de M. Lande et, s'il existe, un compte rendu des témoignages qui ont été rendus devant la commission d'appel lors de cette audience; j'aimerais bien en prendre connaissance.

Le PRÉSIDENT: On me dit qu'il n'y a pas de compte rendu mais seulement un rapport. On vous l'obtiendra bientôt.

M. JOHNSON: Pourrait-on maintenant nous donner, aux fins du compte rendu, les noms et adresses des percepteurs de péage qui ont été engagés à partir de 1935... la date de leur engagement et les noms des personnes qui les ont recommandés.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez les noms des percepteurs de péage qui ont été employés depuis 1935 et...?

M. JOHNSON: Et leurs adresses ainsi que la date de leur engagement ou de leur nomination, les noms des personnes qui les ont recommandés et la façon dont ils ont été recrutés. Ont-ils été recrutés par voie de concours ou simplement...

Le PRÉSIDENT: Par voie de concours?

M. JOHNSON: Oui, ou les a-t-on simplement engagés sur recommandation?

M. CHEVRIER: Pourquoi à partir de 1935 seulement, pourquoi ne pas commencer à partir de l'institution du Conseil?

M. JOHNSON: J'ai dit 1936, monsieur Chevrier, parce qu'il y a quelques instants vous disiez, il me semble, que vous vouliez que l'enquête commence à partir de cette année-là. Alors, très bien, commençons l'enquête à partir de 1930.

Le PRÉSIDENT: S'il y a moyen d'obtenir ces renseignements nous vous les fournirons. M. Archer n'en est pas tout à fait certain, mais il pense pouvoir vous les obtenir.

M. FISHER: A ce sujet, si vous allez nous fournir ces renseignements ne pourriez-vous pas également nous donner le nombre de renvois et les dates auxquelles ils ont eu lieu? Ce serait plus complet. Ne pourriez-vous pas nous fournir des données sur les engagements et les renvois?

Le PRÉSIDENT: Ce serait peut-être possible, et si nous pouvons les obtenir nous vous les fournirons mercredi.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Par rapport au paragraphe de la page 3 intitulé "Tendance des recettes", je me demande si on pourrait nous fournir des renseignements sur l'augmentation de la population dans la région métropolitaine de Montréal qui nous indiqueraient si cette population s'est accrue d'une façon disproportionnée par rapport aux autres parties de la province. Je ne sais pas si on pourrait nous donner des renseignements semblables sur les immatriculations de véhicules motorisés, mais si c'était possible je crois que de telles données jetteraient plus de lumière sur le graphique qu'on nous a soumis.

Le PRÉSIDENT: Le Bureau fédéral de la statistique doit avoir tous ces renseignements, je crois bien, et nous allons les lui demander. Y a-t-il d'autres questions?

M. CHEVRIER: Ne pourrions-nous pas poursuivre l'interrogatoire du témoin? Si ces messieurs n'ont pas d'autres questions j'en aurai quelques-unes à poser.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Chevrier.

M. CHEVRIER: Je suppose...

Le PRÉSIDENT: Nous allons procéder page par page, n'est-ce pas?

M. CHOWN: C'est le meilleur moyen, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Si, à l'une où l'autre page, il y a des questions que vous voulez mettre de côté nous pouvons le faire.

M. CHEVRIER: Je suppose que si nous oublions quelque chose nous pourrions y revenir plus tard.

M. DRYSDALE: Pour commencer nous n'avons pas l'accord tripartite dont il est question à la première page.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions y revenir plus tard.

M. HEES: M. Archer me dit qu'il y a ici un résumé de cet accord mais qu'il peut vous fournir le document au complet si vous le désirez.

M. DRYSDALE: Je crois que d'autres membres de notre Comité, ainsi que moi-même, aimeraient voir les documents de base.

M. CHEVRIER: Au sujet de cet accord tripartite, monsieur Archer, il a été signé par le Conseil des ports nationaux, la province de Québec et la cité de Montréal, et selon ses dispositions s'il y avait une année ou l'autre un déficit se chiffrant jusqu'à \$150,000, il devait être réparti entre la province et la municipalité et elles devaient s'en charger.

M. ARCHER: \$450,000.

M. CHEVRIER: La province et la municipalité se sont acquittées de leurs dettes jusqu'en quelle année?

M. ARCHER: La ville jusqu'en 1949, la dernière année où il y a eu un déficit à combler sous le régime de l'accord, et la province jusqu'en 1943.

M. CHEVRIER: Et quand la ville n'a pas fait face à ses engagements le Conseil des ports nationaux a intenté un procès contre la ville de Montréal et a obtenu jugement pour une somme de...?

M. ARCHER: \$744,426.

M. CHEVRIER: Ce qui, plus les intérêts, a fait plus d'un million de dollars.

M. ARCHER: Environ un million, oui.

M. CHEVRIER: Et c'est la ville de Montréal qui a payé cette somme?

M. ARCHER: Oui.

M. CHEVRIER: La province du Québec ne s'est jamais acquittée de sa dette?

M. ARCHER: C'est exact.

M. MACINNIS: M. Chevrier a dit qu'il se proposait de poser des questions, mais tout ce qu'il a fait jusqu'à présent c'est de reprendre des questions qui, toutes, sont expliquées à la page 3. J'estime que ces renseignements nous ont déjà été donnés dans le rapport et que nous devrions essayer d'avancer un peu.

M. CHEVRIER: Je pose la question de privilège, monsieur le président. Il vaudrait beaucoup mieux qu'on nous dise tout de suite, et que nous sachions bien nettement quelle latitude on entend accorder à ceux qui posent des questions, si on compte employer la clôture qu'on le fasse tout de suite.

Je pose la question de privilège, monsieur le président, et j'estime que c'est à vous et non à un membre du Comité de décider comment le contre-interrogatoire doit être mené.

Le PRÉSIDENT: Soyez sûr...

M. MACINNIS: Sur un fait personnel, monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Un instant, je vous prie, monsieur MacInnis.

Vous pouvez être sûr, monsieur Chevrier, que nos délibérations vont se dérouler de manière ordonnée et que nous allons procéder de façon équitable vis-à-vis de chacun. Il n'y aura pas de clôture, je vous l'affirme.

M. CHEVRIER: Je vous remercie, mais dans ce cas puis-je poursuivre?

M. JOHNSON: Tout d'abord, au sujet de la question de privilège, M. Chevrier a dit que nous essayions de l'empêcher de poser des questions. Cela n'est pas juste envers M. MacInnis, car ce dernier a fait remarquer au président que nous venions de convenir que nous poserions nos questions page par page; or, M. Chevrier en est déjà à la page 3.

Pendant que nous en sommes à l'ordre dans lequel nous allons procéder, permettez-moi de demander si oui ou non nous allons obtenir des exemplaires de tous les documents se rapportant à cet accord. Réglons d'abord cette question, à savoir, si on va nous fournir des copies des documents supplémentaires

et ainsi de suite, et puis nous poursuivrons l'étude de la première page. Quand nous en serons à la page 4, M. Chevrier pourra choisir les en-têtes qui l'intéressent dans ces documents et nous en aborderons l'étude.

Le PRÉSIDENT: Je vous affirme que ces copies vous seront remises lorsque nous nous réunirons mercredi matin.

M. CHEVRIER: Apparemment, le jeune homme qui vient de m'interrompre ne sait pas que c'est justement ce qu'on a demandé, à savoir, que l'accord tripartite soit produit, l'accord qui, comme je l'ai dit, se trouve dans les recueils de lois.

Je crois qu'on devrait me permettre de poursuivre ma contre interrogation.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous commencer par la première page?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Permettez-moi d'ajouter un mot à ce sujet. Il me semble qu'au stade où nous en sommes le terme "contre-interrogatoire" est assez mal choisi et peu exact surtout quand c'est un avocat aussi expérimenté que le député de Laurier qui l'emploie.

M. MACINNIS: Personne ne considère qu'il soit omniscient.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il me semble qu'au point où nous en sommes il ne convient pas de traiter M. Archer comme un témoin hostile que l'on "contre-interroge". Nous lui posons des questions pour que les membres de notre Comité puissent tirer les choses au clair.

M. CHEVRIER: Je vais dire "interroger" si cela vous plaît mieux.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Cela me plaît beaucoup mieux.

M. CHEVRIER: Bon, j'accepte cette modification.

Lorsqu'on m'a interrompu j'étais sur le point de demander au témoin ce qu'on avait fait par rapport à la dette de la province du Québec. Le témoin voudrait-il bien me dire à combien se chiffre la dette de la province à l'heure actuelle?

M. ARCHER: A \$755,426 plus des intérêts à 5 p. 100. C'est indiqué à la page 3.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit en ce moment de la page 3.

M. CHEVRIER: Je suppose que...

M. ARCHER: La créance se chiffrerait à plus d'un million de dollars à l'heure actuelle.

M. CHEVRIER: Est-ce que le Conseil des ports nationaux a essayé de se faire rembourser par le gouvernement provincial?

M. ARCHER: Voici ce que dit le rapport:

Une pétition de droit fut soumise à la province le 19 août 1953.

J'en ai parlé aux deux premiers ministres, qui sont maintenant décédés, et aussi des dispositions ont été prises pour que je rencontre le premier ministre actuel après la session du gouvernement provincial.

M. FISHER: Depuis combien de temps travaillez-vous pour le Conseil des ports nationaux, et quel poste occupez-vous?

M. ARCHER: J'ai commencé pendant l'été de 1952 comme vice-président et j'ai été nommé président en février 1958.

M. FISHER: Qui était vice-président avant vous?

M. ARCHER: M. Émile Saint-Laurent.

M. FISHER: Qui était le gérant du port quand vous êtes entré au Conseil?

M. ARCHER: M. Gordon Murphy.

M. FISHER: Est-ce que M. Murphy vit toujours?

M. ARCHER: Oui, il est maintenant à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

M. FISHER: Quels étaient les autres membres du Conseil quand vous y êtes entré?

M. ARCHER: Il y avait le président, M. R. K. Smith, et un membre, M. B. J. Roberts.

M. FISHER: Et ces messieurs sont toujours en vie?

M. ARCHER: Oui.

M. FISHER: S'il était nécessaire de les convoquer, pourraient-ils se présenter devant notre Comité?

Le PRÉSIDENT: Ils sont tous deux en vie et ils pourraient se présenter devant notre Comité s'ils étaient convoqués.

M. FISHER: J'aimerais demander à M. Archer s'il sait quelle attitude le gouvernement du Québec avait adoptée par rapport aux ponts à péage lorsque cette affaire a été lancée, lorsque cette entreprise locale en commun a commencé?

M. ARCHER: En 1930?

M. FISHER: Oui.

M. ARCHER: Je suppose qu'il s'agissait de péage? Il me faudrait voir le dossier pour vous répondre. Quand l'entreprise a été lancée, il était indiqué que ce serait un pont de péage.

M. FISHER: Y avait-il, à ce moment-là, d'autres ponts de péage dans la province?

M. ARCHER: Oui, je le pense, sans toutefois pouvoir l'affirmer.

M. FISHER: A l'heure actuelle, y a-t-il d'autres ponts de péage dans la province, à part les ponts Jacques-Cartier et Victoria?

M. ARCHER: Pas que je sache, mais il y en a un tout petit sur la rivière Laprairie; je n'en connais pas d'autre. C'est le pont de Terrebonne.

M. FISHER: Quand a-t-on aboli le péage sur le pont de Québec?

M. ARCHER: Je l'ignore.

M. FISHER: Je pose la question parce que je crois qu'il s'agissait d'une autre de ces ententes entre le Gouvernement fédéral et la province.

M. ARCHER: J'imagine que le National-Canadien pourrait répondre à votre question au sujet du pont de Québec. C'est le National-Canadien qui en a la charge.

M. FISHER: Voici ce que je veux savoir: Est-ce à cause d'un changement d'attitude de la part de la province de Québec à l'égard des ponts de péage que celle-ci a décidé de ne plus contribuer au déficit de ce pont en particulier?

M. ARCHER: Je ne sais pas exactement pourquoi elle a cessé, mais les paiements se sont arrêtés au même moment où la ville de Montréal a discontinué les siens. C'est alors que nous sommes allés à Québec.

M. FISHER: Cet état de choses a-t-il coïncidé avec le changement d'administration?

M. ARCHER: Je ne crois pas. Le jugement a été rendu en 1943.

M. CHEVRIER: Les autorités n'ont-elles pas plutôt pris cette décision parce qu'elles n'étaient pas légalement obligées à ce paiement, en vertu de l'entente tripartite.

M. ARCHER: Telle a été l'attitude de la ville et je crois que la province a fait de même et qu'elle a attendu le jugement, tout simplement.

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

M. BALDWIN: Existe-t-il d'autres ponts de péage qui soient sous la direction du Conseil des ports nationaux?

M. ARCHER: Non, mais, en ce moment, il y en a un en construction.

Le PRÉSIDENT: Où?

M. ARCHER: A Montréal, le pont Champlain.

M. BALDWIN: Dans le premier alinéa, je vois que d'après l'entente, ce devait être un pont de péage. Comme je l'entends, en vertu de l'article 14 de la loi qui vous régit, le gouverneur général en conseil peut établir des règlements pour prévoir les péages. A-t-on établi de tels règlements et sont-ils en vigueur?

M. ARCHER: Nous devons nous adresser à la province de Québec pour obtenir une revision des statuts.

M. BALDWIN: Je parle du Gouvernement fédéral, de l'article 14. En vertu de la loi, comme je l'entends, il y a une disposition permettant au gouverneur général en conseil d'édicter des règlements pour prévoir, entre autres choses, l'imposition de péages pour les ponts et autres installations. Y a-t-il en vigueur des règlements du gouverneur général en conseil concernant les péages?

M. ARCHER: Il en existe un pour le pont Jacques-Cartier.

M. BALDWIN: C'est tout. Merci.

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

M. CREAGHAN: A la première page du rapport, il est indiqué que le coût véritable dépassait quelque peu dix-huit millions et demi de dollars. Il s'agit du coût en 1930. Avez-vous des chiffres concernant les additions? Je sais qu'on a fait bien des améliorations depuis, et je me demande quel est le coût d'ensemble, en chiffres ronds.

M. ARCHER: Une fois les emprunts remboursés—la conversion des obligations—le coût s'élève à \$20,049,750.

M. CREAGHAN: Voilà la dette en suspens, au moment de la conversion, mais je veux parler des frais d'immobilisations accumulés, de 1930 à 1960, y compris l'organisation du péage.

M. ARCHER: Je pourrais obtenir ces chiffres. Je sais que nous avons dépensé \$3,700,000 en travaux d'immobilisations.

M. CREAGHAN: Peut-être ce chiffre pourrait-il être disponible.

M. ARCHER: Je pourrais vous dire les dépenses, mais ce que vous voulez, c'est l'actif fixe d'après les livres. Je pourrais vous donner les dépenses d'immobilisation. Nous avons dépensé \$3,700,000 pour le pont, depuis sa construction.

M. CREAGHAN: Je voudrais savoir à combien s'élève le coût, jusqu'à présent.

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'il serait sage d'avoir le reste des membres du Conseil, au bout de la table. S'ils disposent des chiffres, je crois qu'il serait sage de les faire venir.

M. ARCHER: Je puis vous donner la dette d'immobilisations.

Le PRÉSIDENT: Ne dites rien avant que les autres ne soient ici même.

M. JOHNSON: Voulez-vous les présenter?

Le PRÉSIDENT: Voici M. G. Beaudet, directeur du port; M. R. J. Rankin, vice-président du Conseil des ports nationaux et M. J.-A. Clément, le surintendant du pont.

M. CREAGHAN: D'après le rapport, le coût initial du pont est de 18 millions et demi de dollars. On y voit aussi qu'il y a eu un refinancement et que la dette en cours a été plus élevée que le coût initial. J'imagine qu'il a pu y avoir plusieurs millions de dollars dépensés pour des améliorations, réparations ou modifications, en plus des voies carrossables, de la nouvelle organisation de péage et des nouveaux abords. Tout cela a dû amener une hausse du capital

investi; et il reste que le capital investi n'a pas été considérablement réduit durant les trente dernières années, en dépit du fait qu'il y a eu chaque année de grosses recettes.

Ce que je veux savoir, si c'est possible (et je ne m'attends pas que l'on puisse obtenir le renseignement dès aujourd'hui), ce que je voudrais avoir est un rapport indiquant les améliorations annuelles apportées à la superstructure, afin que nous puissions avoir une idée de l'ensemble des frais d'immobilisations.

M. ARCHER: Le coût total a été de \$20,049,750. Nous avons fait des paiements s'élevant à \$5,123,750, ce qui a réduit le coût à \$14,926,000. Ensuite, nous avons fait des dépenses d'immobilisation au montant de \$3,885,749 et nous avons maintenant en banque ou en obligations \$2,550,000, de sorte que la dette se monte aujourd'hui à \$12,376,000.

M. MCGREGOR: Combien a coûté la nouvelle installation automatique pour la perception des péages.

M. ARCHER: Vous voulez le coût?

M. CHEVRIER: Puis-je poser ici une question?

Le PRÉSIDENT: Veuillez attendre que l'on ait répondu à M. McGregor. Vous pourrez ensuite poser votre question.

M. ARCHER: Quelle était votre question, s'il vous plaît?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous répéter votre question, monsieur McGregor, s'il vous plaît?

M. MCGREGOR: Je voudrais savoir combien a coûté la nouvelle installation automatique pour le péage.

M. ARCHER: Oui, nous sommes en train de chercher.

Le PRÉSIDENT: En attendant que l'on ait trouvé la réponse, M. Chevrier a une question à poser.

M. CHEVRIER: Voici la question que je voulais poser, à la suite de l'autre: n'est-il pas vrai qu'il y a eu pendant plusieurs années des déficits importants dans l'exploitation du pont, soit depuis le début jusqu'à 1949, je pense? Le président saurait-il nous dire quels ont été ces déficits?

M. ARCHER: En 1930, le déficit a été de \$158,515 et, en 1931, de \$421,604.

Le PRÉSIDENT: Peut-être que M. Archer pourrait répéter les chiffres plus lentement, de façon à permettre au sténographe de les noter.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pourrait-on faire insérer ces montants dans le compte rendu, sans qu'il faille les lire?

M. CHOWN: Je pense que le témoin pourrait nous donner un résumé des recettes, des dépenses, des surplus et des déficits, pendant la période allant de 1930 jusqu'aujourd'hui, de façon que nous ayons tous les chiffres ensemble. Je pense qu'ils pourraient être préparés et présentés de cette façon-là.

Le PRÉSIDENT: Lors de la prochaine séance, peut-être?

M. CHOWN: Je veux bien.

M. ARCHER: Le total des recettes, de 1930 à 1959, s'élève à \$29,708,651; les dépenses d'exploitation, d'entretien et d'administration ont été de \$4,983,108; le revenu d'exploitation a été de \$24,725,543 et le déficit net de revenu, de \$7,162,738.

Le PRÉSIDENT: M. McGregor s'est enquis du coût total de la nouvelle installation automatique pour le péage.

M. CHOWN: Pourrions-nous avoir ce renseignement pour la période que j'ai mentionnée. Je pense que M. Chevrier et moi voudrions avoir ces chiffres pour les années écoulées entre 1930 et 1959 au total tout autant qu'année par année.

Le PRÉSIDENT: Oui. M. McGregor a demandé ce qu'a coûté, au total, la nouvelle installation automatique de péage.

M. ARCHER: Je pourrais proposer que nous apportions ces chiffres pour mercredi prochain, car il y a des frais d'installation et des frais de location, une partie de l'appareil ayant été achetée et l'autre, louée.

M. JOHNSON: Pourrions-nous avoir le détail des deux?

Le PRÉSIDENT: Vous aurez le renseignement de façon que chaque membre du Comité puisse comprendre. Êtes-vous satisfait, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FISHER: En 1946 ou 1947, le Conseil a préparé un rapport très complet, à la suite d'une question posée en Chambre par M. Maurice Bourget et ce rapport mentionnait les revenus et les recettes et les véritables données statistiques. Ne pourriez-vous pas mettre à jour ce tableau qui constitue une présentation fort complète de tous ces renseignements? C'était vers 1947, peut-être une année avant ou une année après.

M. DRYSDALE: Pendant que nous en sommes à la statistique sous forme de tableaux (et j'ignore si oui ou non le Conseil aurait trop de mal à produire ce renseignement), j'aimerais bien voir un tableau des recettes quotidiennes et pour chaque mois jusqu'aujourd'hui, avec indication du moment où s'est produit le changement (j'ignore quelle année en particulier) dans l'organisation du péage. Je veux surtout savoir quand ces vérifications partielles ont été faites par le National-Canadien et par la Gendarmerie royale du Canada. Autrement dit, je cherche à me rendre compte s'il y aurait moyen de voir si certaines tendances se sont manifestées, avec les années, quant aux dates spéciales où les tests ont été faits.

Par exemple, le 13 septembre 1930 et le 13 septembre 1931, il a pu y avoir une tendance semblable que l'on pourrait constater en relevant ces dates. Il se peut qu'il soit impossible d'établir une tendance statistique, mais il serait intéressant d'avoir ces chiffres devant nous, avec tout changement dans la façon de fixer les péages.

M. ARCHER: C'est une chose que nous pourrions faire sur une base mensuelle, mais il faudrait beaucoup de temps pour le faire sur une base quotidienne.

M. DRYSDALE: Alors, monsieur le président, je le demanderais particulièrement pour les dates où a été établi le montant des recettes afin d'établir une comparaison avec les années antérieures et ultérieures, mettons cinq ans avant et cinq ans après, ce qui montrerait s'il y a eu quelque tendance. Je veux savoir si les recettes ont monté pendant les jour où la Gendarmerie et le National-Canadien ont fait enquête, ou si elles sont demeurées les mêmes.

Le PRÉSIDENT: Le travail sera fait sur une base mensuelle.

M. CHEVRIER: Pour faire suite à cette requête, je pense qu'il nous faudrait aussi un tableau indiquant le nombre des voitures automobiles et des camions payants qui sont passés sur le pont, chaque année, depuis le tout début ainsi qu'un état montrant les recettes de péage, pour chaque année, afin que nous puissions comparer le nombre de véhicules qui sont passés avec les recettes de péage et établir s'il y a eu augmentation ou diminution, selon le cas. Il semble que cela ne soit pas une chose difficile à obtenir.

Le PRÉSIDENT: M. Archer s'en chargera.

M. CAMPBELL (*Stormont*): N'est-ce pas ce que nous essayons d'établir, soit s'il existe un rapport quelconque entre le nombre de véhicules qui ont emprunté le pont et les péages recueillis.

Le PRÉSIDENT: M. Chown est le suivant et, après lui, M. Johnston et M. Campbell.

M. CHOWN: Je veux faire suite à la proposition de M. Drysdale. A la page 8, il est question des dates auxquelles le service des enquêtes du National-Canadien a procédé à ses inspections. Il m'a semblé qu'il serait plus simple si vous pouviez prendre les dates qui sont mentionnées inclusivement, du 29 juin au 4 juillet par exemple, et nous donner les recettes de péage pour une période s'étendant à dix jours avant et dix jours après. De cette façon, sans vous imposer trop de travail, nous aurions une idée de la tendance.

M. DRYSDALE: J'aimerais aussi avoir la tendance avant et après 1934, pour la même période. C'est la raison pour laquelle j'ai proposé des chiffres d'ensemble, jour par jour. En jetant un rapide coup d'œil au passage où il est question de ces vérifications particulières, je vois qu'elles n'ont jamais eu lieu au même moment de l'année. En ayant un relevé de la période s'étendant du 29 juin au 4 juillet,—la même période,—pour les années 1935, 1936, 1937 et 1938, il pourrait y avoir un moyen de comparaison, mais de la période allant du 29 juin au 4 juillet 1934, jusqu'à la période allant du 24 au 28 octobre 1938, il n'y a aucun moyen de comparaison. A tout prendre, il me semble à moi que la façon la plus simple serait d'avoir le renseignement par jour, dans chaque mois, si possible. Ce qui m'intéresse, c'est d'essayer de voir s'il existe des tendances.

M. ARCHER: Je ne pourrai pas préparer ces renseignements pour mercredi.

M. DRYSDALE: Non, j'imagine qu'aujourd'hui nous essayons d'indiquer quelques-uns des renseignements qui seront de nature à aider le Comité, en général.

M. ARCHER: Je pense que nous pourrions préparer le tableau par mois pour mercredi.

Le PRÉSIDENT: Mais il faudra beaucoup plus de temps pour préparer l'autre. Au fait, on n'est pas certain de pouvoir vous l'obtenir. M. Beaudet pourrait expliquer pourquoi ce travail serait si long à préparer.

M. G. BEAUDET (*Gérant de port, Conseil des ports nationaux*): Les statistiques établies par genres de véhicules comprendraient 53 rubriques; c'est-à-dire 53 genres différents de véhicules. Nous pourrions les grouper en 13 rubriques et il est certain que nous pourrions donner le revenu quotidien depuis la construction du pont, mais c'est un travail considérable. Je ne crois pas qu'il puisse se faire en moins de deux ou trois mois.

De plus, je me demande si cela expliquerait bien ce que vous avez à l'idée. Nos dossiers indiquent le montant d'argent remis par nos percepteurs du ministère des Finances; mais certains jours un percepteur finit sa journée à 11 heures du soir et ce qu'il a recueilli fait partie des recettes de cette journée; toutefois, le lendemain, il se peut que deux percepteurs travaillent après 11 heures et alors l'argent qu'ils auront perçu ferait partie des recettes du jour suivant. En conséquence, vous vous trouveriez en face d'un rapport allant du lundi au dimanche inclusivement et vous constateriez que les journées varient considérablement.

M. DRYSDALE: Voulez-vous dire que vous ne pouvez pas donner le nombre de véhicules et le revenu total pour une période de 24 heures? Vous ne teniez pas vos dossiers sur cette base?

M. BEAUDET: Non.

M. DRYSDALE: Pourquoi? Cela semble inusité. Il est bien évident qu'une telle méthode de calcul serait très difficile à appliquer pour quelqu'un comme moi. Ce serait difficile de se rendre compte de la situation si vous faites passer la période de perception d'un jour à l'autre. Si les périodes chevauchent, il serait impossible de les étudier.

M. BEAUDET: Le changement d'équipe n'a pas été fait à dessein. Il est attribuable aux conditions de la circulation. Certains jours le percepteur pouvait être remplacé et peut-être que le jour suivant la circulation était trop dense pour qu'il le soit.

M. DRYSDALE: En fait de méthode de comptabilité, il semblerait évident, je pense ici aux sauvegardes à employer, que ce serait une façon idéale de faire disparaître l'argent.

M. BEAUDET: Je conviens que l'idéal serait de tenir une comptabilité de minuit à minuit; mais, règle générale, il est impossible de libérer huit ou dix percepteurs exactement à minuit et de s'assurer que tous les véhicules ont été comptés jusqu'à minuit inclusivement. Il est presque impossible de laisser les perceveurs se relayer à minuit.

M. DRYSDALE: Êtes-vous d'accord que cela reviendrait au même après une certaine période de temps.

M. BEAUDET: En fin de compte cela reviendrait au même; mais si vous voulez prendre un jour donné où une enquête a été faite, et chercher à comparer ce jour avec le jour suivant où aucune enquête n'a été faite pour voir si le jour suivant a moins rapporté que celui de l'enquête, à mon avis cela serait impossible.

M. DRYSDALE: La raison pour laquelle j'essayais d'obtenir tous les chiffres c'est que, les ayant en main, j'aurais pu voir d'abord s'il existe une tendance saisonnière. En d'autres termes, il y serait peut-être démontré que plus de gens voyagent en été qu'en hiver et si j'avais les données quotidiennes, je pourrais voir si la tendance était marquée indépendamment de votre base de perception.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vous seriez satisfait que l'on vous donne des relevés couvrant mettons 10 ou 12 jours avant l'inspection et 10 ou 12 jours après l'inspection? Ces données porteraient sur une période égale à celle de l'inspection; si la période d'inspection est de 10 jours, alors ce serait dix jours avant et 10 jours après l'inspection.

M. DRYSDALE: Ce serait utile mais ce ne serait pas satisfaisant.

Le PRÉSIDENT: On pourrait vous obtenir ces renseignements. Monsieur Johnson, la parole est à vous.

M. JOHNSON: Monsieur le président, j'aimerais à ajouter quelque chose au sujet de cette question. Cela a trait à ce que M. Drysdale a dit.

Afin de nous rendre compte de la situation, supposons que nous étudions la période allant du 29 juin au 4 juillet 1934 et que nous la comparons à celle du 29 juin au 4 juillet 1935. Si nous devons étudier les trente dernières années nous devrions étudier des périodes prises au hasard comme dans l'exemple que je viens de donner.

Comme MM. Chown et Fraser l'ont proposé, nous pourrions vérifier les quinze jours qui précèdent le 29 juin 1934 comparativement aux quinze jours qui suivent le 4 juillet 1934 et vérifier ensuite ces chiffres avec ceux de l'année suivante.

Le PRÉSIDENT: M. Archer essayera de vous procurer ces renseignements.

M. BEAUDET: Il y a tant de facteurs qui doivent entrer en ligne de compte; ainsi, par exemple, il se peut que l'inspection ait été faite un jour de pluie.

M. JOHNSON: Si nous vous avons posé des questions à ce sujet, vous pourriez nous répondre. Nous aimerions d'abord connaître les faits et ensuite avoir des explications.

M. DRYSDALE: Pour mettre en pratique ce qui a été proposé il vous faudra étudier une période d'au moins six mois pour qu'il y ait chevauchement.

Le PRÉSIDENT: Je proposerais que MM. Johnson et Drysdale parlent à M. Archer après cette séance. Vous pourriez lui dire alors ce que vous désirez exactement et, de cette façon, il aurait une idée plus claire des données nécessaires.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Est-ce qu'une installation mécanique vérifiait de façon absolue et fiable, le nombre réel de véhicules automobiles qui passait sur le pont? En d'autres termes, il n'y avait aucune inscription mécanique; vous ne possédiez aucun moyen de déterminer de façon absolue le nombre d'automobiles qui passaient sur le pont à un moment donné, avant l'installation des compteurs automatiques?

M. BEAUDET: Non, nous n'avions aucune méthode de vérification mécanique quotidienne.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Tout ce que vous pouviez faire était de vérifier le nombre de reçus émis avec la recette obtenue et le nombre de reçus émis était purement à la discrétion des percepteurs.

M. BEAUDET: Comme il a été mentionné, nous vérifions un certain nombre de véhicules. Nous contrôlions le nombre de véhicules. Nous pouvions les compter pendant certaines périodes mais pas pendant toute la journée.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Mais, de plus, à l'exception des vérifications au hasard, avez-vous essayé de contrôler l'émission des reçus? Y avait-il un moyen qui vous aurait permis d'arriver à une méthode fiable? Est-ce qu'il n'y avait pas un moyen qui aurait permis au ministère de se rendre compte du nombre de véhicules ayant franchi le pont pendant une période donnée, et je veux dire avant l'installation des compteurs automatiques?

M. BEAUDET: Non. On a fait des vérifications au hasard, mais il n'y avait absolument aucun moyen de tenir compte du nombre à l'année longue.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Même pas pour une journée, un mois ou une autre période semblable?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. MACINNIS: Combien de laissez-passer sont-ils émis pour le pont?

M. ARCHER: Il n'y en a plus; ils ont tous été annulés.

M. MACINNIS: Il y en a déjà eu.

M. ARCHER: Au moment où ils ont été annulés, on en a compté environ 450. Je veux parler des laissez-passer individuels; il y avait en plus, par année, environ 100,000 passes d'un voyage.

M. MACINNIS: Quand ces dernières ont-elles été annulées?

M. ARCHER: Il y a environ deux mois. La plupart de ces laissez-passer d'un voyage étaient émises au nom du ministère de la Défense nationale et d'autres ministères du gouvernement comme les Transports; et aussi au nom de la province de Québec et de la ville de Montréal.

M. MACINNIS: Ils ont été annulés après l'installation des compteurs automatiques.

M. ARCHER: Oui, à compter du 1^{er} janvier 1960.

M. MACINNIS: Vous avez dit qu'ils ont été annulés il y a deux mois. Depuis combien de temps les compteurs automatiques fonctionnaient-ils lorsque les passes ont été annulées?

M. ARCHER: On a commencé à se servir des compteurs en septembre 1959, ce qui représente environ trois mois et demi.

M. MACINNIS: Et pendant ces trois mois et demi, comment les compteurs automatiques pouvaient-ils fonctionner si on se servait encore de passes pour traverser le pont?

M. ARCHER: Pourrais-je demander à M. Beudet de répondre à cette question?

M. MACINNIS: De plus, j'aimerais savoir si les fonctionnaires ou les percepteurs pouvaient faire fonctionner manuellement les compteurs automatiques?

M. BEAUDET: Non. Voici comment j'expliquerais cela. Il y avait deux genres de passes. Il y avait les laissez-passer courants, sur une feuille de papier et que le détenteur gardait. A l'entrée du pont il présentait son laissez-passer, qui portait un numéro et le fonctionnaire ou percepteur inscrivait ce numéro sur la liste d'infractions. Quant aux autres laissez-passer, d'un voyage ceux-là, le détenteur n'avait qu'à détacher un coupon et à le remettre au percepteur. A la fin de sa journée de travail, le percepteur devait faire rapport du nombre d'infractions qui s'étaient produites sur sa voie. En d'autres termes il devait avoir sur sa liste le nombre de véhicules non payants et ce nombre devait correspondre à celui des laissez-passer enregistrés sur sa liste d'infractions et au nombre de papiers qu'il remettait comme preuve au fonctionnaire responsable.

M. CREAGHAN: Le détenteur de laissez-passer devait franchir automatiquement le feu rouge?

M. BEAUDET: Non. Le percepteur devait, pour les véhicules non payants, pousser un bouton spécial qui allumait le feu vert et permettait au détenteur de laissez-passer de s'engager sur le pont.

M. MACINNIS: Vous dites qu'il y a des laissez-passer d'un voyage. A qui et par qui sont-ils donnés?

M. BEAUDET: Ils ne sont donnés que pour les véhicules qui appartiennent au gouvernement.

M. MACINNIS: Est-ce qu'ils tombent sous la juridiction du capitaine du pont, ou de quelqu'un d'autre?

M. BEAUDET: Non, ils étaient émis par le gérant du port, par moi-même.

M. MACINNIS: Au sujet des passes de courtoisie, qui en possède et qui les émet?

M. BEAUDET: Elles sont émises sur directives du Conseil. Il a fait connaître le nom des personnes autorisées à recevoir des passes officielles. Ces noms nous ont été communiqués par le secrétaire du Conseil.

M. CHEVRIER: Avez-vous la liste de ces personnes?

Le PRÉSIDENT: M. Archer a une liste: Voulez-vous qu'on la lise ou qu'elle soit déposée au dossier?

Des DÉPUTÉS: Lisez-là.

M. ARCHER: Le cabinet fédéral, 23; les députés et les sénateurs du gouvernement fédéral, 47; le gouvernement de la province de Québec, 48; les passes d'argent, 13.

Le PRÉSIDENT: Qu'est-ce qu'une passe d'argent?

M. ARCHER: Ce sont des passes accordées à des personnes qui ont rendu des services lors de la construction du pont; c'est une des choses dont nous avons hérité.

Le PRÉSIDENT: C'est un genre de remerciement pour services rendus.

M. DRYSDALE: Ce sont des passes à vie?

M. ARCHER: Elles ont été annulées.

M. JOHNSON: Ce n'est pas bien.

M. ARCHER: Conseil des ports nationaux, 6; ministère des Transports, 19; administration de la Voie maritime, 4; Défense nationale, 1; Revenu national, 10; ville de Montréal, 149. Il y avait aussi les conseillers et certains chefs de divisions de la ville de Montréal.

M. MACINNIS: Lisez toute la liste.

M. ARCHER: La Gendarmerie royale du Canada, 26; la police provinciale du Québec, 13; le ministère de la Voirie du Québec, 6; divers, y compris la presse, le clergé, le N.-C., la Croix-Rouge, 38; et environ 47 passes pour les employés du pont qui devaient y circuler, nos propres employés.

M. MACINNIS: Je n'ai pas saisi le nombre de laissez-passer accordés à la presse.

M. ARCHER: Il y en avait 38, mais ce chiffre comprend aussi d'autres catégories.

M. MACINNIS: Ce chiffre que vous venez de nous donner comprend la presse et quelles autres catégories?

M. ARCHER: La presse, le clergé, le National-Canadien, la Croix-Rouge et autres sociétés de bienfaisance. Les 38 passes ont été distribuées entre cinq ou six catégories.

M. MACINNIS: Il me semble que dans le présent cas, la presse...

M. MCGREGOR: On ne s'est pas fait trop prier.

M. MACINNIS: A qui les laissez-passer ont-ils été accordés au nom de la presse? Est-ce qu'ils ont été donnés à des journalistes ou à quelque éditeur?

M. BEAUDET: Ils sont délivrés aux journalistes chargés de faire le reportage sur le port de Montréal et employés par les quotidiens et les hebdomadaires de la métropole. Les laissez-passer ont été remis aux chefs de nouvelles. Je ne sais pas ce qu'ils en ont fait. Quoi qu'il en soit, nous voulions que ces laissez-passer servent aux journalistes chargés de faire un reportage afin qu'ils puissent passer d'une rive à l'autre et faire le compte rendu de ce qui se passe sur les quais.

M. JOHNSON: Est-ce que les laissez-passer de la presse ont été émis au nom des éditeurs?

M. BEAUDET: Non, ils ont été émis au nom du représentant du journal.

M. JOHNSON: Dans le cas d'un éditeur qui demeure sur la rive sud, est-ce qu'il pouvait se servir du laissez-passer pour son usage personnel ou est-ce que vous exercez un contrôle sur l'usage de ces coupe-file. Prenez, par exemple, le cas d'un éditeur de journal qui demeure sur la rive sud; est-ce qu'il aurait le droit d'utiliser ce laissez-passer pour son usage personnel si, par exemple, il quitte son domicile vers 10 heures du matin pour se rendre à son bureau et qu'il en revient au cours de la soirée ou vers la fin de la journée?

M. BEAUDET: Oui, il pourrait le faire. Nous ne pouvons absolument pas exercer de contrôle.

M. JOHNSON: En d'autres termes, est-ce que le laissez-passer est émis en son nom personnel?

M. BEAUDET: Non, au nom de son journal.

M. JOHNSON: Pour fins de reportage?

M. BEAUDET: Oui; comme dans le cas des journalistes et des reporters de nouvelles maritimes.

M. CHOWN: En d'autres termes, ces laissez-passer sont tout à fait transférables pour autant que la presse est en cause?

M. BEAUDET: Dans les cadres de la presse.

M. CHOWN: Combien d'autres laissez-passer pouvaient être ainsi transférés?

M. BEAUDET: Tous les laissez-passer remis à la Gendarmerie royale du Canada, à la police provinciale du Québec et à la police municipale de Montréal étaient libellés au nom de la Gendarmerie royale du Canada, de la police provinciale ou de la police municipale. Ils ne portaient pas le nom des individus.

M. CHOWN: Les autres laissez-passer étaient strictement personnels?

M. BEAUDET: Les autres étaient établis au nom d'une personne en particulier.

M. FISHER: Monsieur le président, voici ma première question: Allons-nous continuer à suivre l'ordre du rapport? J'avais des questions à poser relativement à la deuxième page, sur le financement, et je me demande justement si nous suivons cet ordre ou non. Nous semblons nous en être écartés.

Le PRÉSIDENT: C'est parce que M. Chevrier est passé à la page 3, et que quelqu'un d'autre est passé à la page 8: chacune de ces pages semblait se rapporter à la page 1. Nous voulons vous accorder autant de latitude que possible. Avant que M. Fisher pose une question, y en a-t-il d'autres au sujet des laissez-passer?

M. CHEVRIER: J'aimerais poser une question qui découle...

Le PRÉSIDENT: Un instant. M. Archer veut dire quelque chose au sujet des laissez-passer. Votre question se rattache-t-elle au sujet des laissez-passer?

M. CHEVRIER: Oui. Puis-je la poser maintenant?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. CHEVRIER: Le laissez-passer ne porte-t-il pas au verso la remarque qu'il est strictement personnel?

M. BEAUDET: Je le crois, je n'en suis pas certain. J'aimerais pouvoir relire le laissez-passer. Mais je crois que vous avez raison.

M. MCGREGOR: M. Chevrier devrait le savoir.

M. ARCHER: Je puis dire que le système dont nous parlons existe depuis que nous avons assumé la direction, il y a un bon nombre d'années, depuis 1930.

Le PRÉSIDENT: Ce système de laissez-passer a été mis en œuvre en 1930 et il est demeuré en vigueur. Monsieur Johnson, votre question se rapporte-t-elle aux laissez-passer?

M. JOHNSON: Oui, monsieur le président, j'en suis encore aux laissez-passer.

Le PRÉSIDENT: Très bien, alors. Veuillez poser votre question.

M. JOHNSON: Ah, c'est déjà mon tour? Merci.

Le PRÉSIDENT: Oui, car la question de M. Fisher se rapporte à autre chose.

M. JOHNSON: M. Archer ou M. Beaudet pourrait peut-être nous dire en vertu de quelle autorité les laissez-passer sont accordés. Sont-ils accordés à la recommandation du Conseil, ou bien existe-t-il des règlements particuliers qui régissent leur délivrance?

M. ARCHER: Il n'y a pas de règlement particulier. Comme je l'ai dit, cela existait déjà quand le Conseil a assumé ses fonctions. Celui-ci a conservé le système. Quand je suis devenu président, le système s'appliquait encore. Mais les laissez-passer qui devenaient périmés furent annulés le 1^{er} janvier 1960.

M. JOHNSON: Y a-t-il eu une réunion du Conseil au cours de laquelle on a fait les recommandations, ou s'agissait-il simplement d'une recommandation provenant de l'un des membres de l'administration du port ou bien du secrétaire, pour la délivrance d'un laissez-passer à tant de gens?

M. ARCHER: La délivrance ne se faisait pas de cette façon-là. Quand j'ai assumé mes fonctions, il existait un certain nombre de laissez-passer. Nous avons conservé le système. Puis, en 1952 ou en 1953, nous avons supprimé entièrement la pratique. Trop de gens demandaient des laissez-passer. On en a vérifié le nombre au cours d'une année.

M. JOHNSON: Vous n'aviez ni règlements ni ordres particuliers émanant du Conseil même? Qui était celui qui décidait qu'on réduirait le nombre des laissez-passer, ou qu'on continuerait à en autoriser?

M. ARCHER: C'était le Conseil qui décidait.

M. JOHNSON: Le Conseil lui-même ou le président?

M. ARCHER: Tout le Conseil. Je puis dire que tout le monde décide au sein du Conseil. Nous siégeons et nous décidons. Je n'ai aucune autorité pour délivrer des laissez-passer; il faut que l'autorisation provienne du Conseil.

M. JOHNSON: La décision doit figurer dans les procès-verbaux des délibérations?

M. ARCHER: Oui.

M. CHOWN: Êtes-vous bien sûr que vous avez annulé le laissez-passer de M. Chevrier?

M. ARCHER: Je ne le sais pas. Oui, je suppose qu'il a été annulé.

M. CHEVRIER: Je puis vous affirmer que je n'en ai pas.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il encore d'autres questions au sujet des laissez-passer?

M. HEES: Je puis vous assurer que mon propre laissez-passer a été annulé.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'aimerais à poser une question à M. Archer. N'est-il pas vrai que les laissez-passer constituaient bien plus une entrave à la bonne comptabilité qu'une véritable perte de revenus pour le pont?

M. ARCHER: C'est exact.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Le revenu n'était pas un élément important; il s'agissait d'une entrave dans une comptabilité bien ordonnée.

M. ARCHER: Oui. La chose représente une somme d'environ \$15,000 sur un revenu de \$2,300,000. Elle avait plutôt pour effet de disloquer la perception du péage. Il y avait en jeu une somme d'environ \$15,000 par année.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, la seule chose qui m'intéressait était de savoir comment le vérificateur des comptes traitait ces laissez-passer, puisque, apparemment, il n'y avait rien d'autre qu'un procès-verbal des séances du Conseil pour justifier leur délivrance.

M. ARCHER: A ma connaissance, le rapport de l'auditeur général ne renfermait aucune remarque au sujet de ces laissez-passer.

Une VOIX: Pas même quand les écarts se sont manifestés?

M. DRYSDALE: Je m'enquiers également de la façon dont cette chose a passé devant le vérificateur; je me demande pourquoi le fait n'est pas mentionné dans les rapports, ce qui indiquerait l'efficacité de la vérification en général. Si on peut ne pas remarquer quelque 400 laissez-passer, alors que n'existe aucune autorisation, je me demande de combien près les vérificateurs contrôlaient tout le système.

M. ARCHER: Il y avait une autorisation du Conseil pour la délivrance des laissez-passer.

M. DRYSDALE: En quoi le Conseil est-il autorisé à délivrer des laissez-passer? Vous avez déclaré qu'il n'existe pas de règlements.

M. ARCHER: Non, il n'y a pas de règlements.

M. DRYSDALE: Il n'y a rien dans les accords tripartites?

M. ARCHER: Non.

M. DRYSDALE: Vous avez simplement décidé entre vous que vous délivreriez des laissez-passer?

M. ARCHER: Je n'étais pas là en 1936. J'ai simplement poursuivi l'application du système.

M. DRYSDALE: Je ne critique pas le fait qu'on ait délivré des laissez-passer; ce à quoi je m'arrête est qu'une coutume a été perpétuée, sans qu'il existât à cet égard aucun fondement, et que les vérificateurs ne l'aient pas relevé.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je crois que le système des laissez-passer avait un fondement. C'était une coutume établie pour aider les législateurs, la police, les fonctionnaires et autres gens qui allaient et venaient pour remplir leurs fonctions.

M. CHEVRIER: Est-ce que les chemins de fer Nationaux ne délivraient pas des laissez-passer de même nature pour le passage sur le pont Victoria?

M. ARCHER: Oui.

M. CHEVRIER: Et n'était-il pas plutôt difficile de prévoir la délivrance de laissez-passer pour un pont sans que le même régime existe pour l'autre?

M. BEAUDET: On nous a souvent signalé que certaines personnes avaient un laissez-passer pour le pont Victoria et voulaient en avoir un pour notre pont.

M. DRYSDALE: Alors, n'était-il pas simple d'adopter un règlement décrétant que des laissez-passer pouvaient être délivrés, et de mettre les choses en règle, si c'était ce qu'on décidait de faire?

M. CHEVRIER: Je croirais qu'il en existe un.

M. DRYSDALE: On a dit qu'il n'y en a pas, et c'est là-dessus que je me fonde pour poursuivre.

Le PRÉSIDENT: Si je ne me trompe, les laissez-passer étaient délivrés dès 1930, avec l'autorisation des autorités du port, et la chose était approuvée par le ministre du temps.

M. DRYSDALE: Alors, c'est tout?

M. CREAGHAN: Aujourd'hui, il n'existe aucun laissez-passer?

M. ARCHER: Aujourd'hui, il n'y a plus de laissez-passer pour notre pont.

M. CREAGHAN: Quelle ligne de conduite suivez-vous, par exemple, quand le maire de Montréal vient à passer sur le pont?

M. ARCHER: Il doit payer un droit de passage.

M. HEES: Je puis dire ceci: que personne, pas même le gouverneur général, n'a de laissez-passer. Quand le gouverneur général traverse le pont, il doit payer!

M. CREAGHAN: Quel système s'applique à vos employés qui voyagent sur le pont plus ou moins régulièrement?

M. BEAUDET: Nos propres fonctionnaires doivent présenter un compte, un document, et ils sont débités pour avoir passé sur le pont. En d'autres termes, la Direction du génie, qui entretient le pont, doit verser le droit de péage chaque fois que l'un de ses véhicules officiels traverse le pont.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher?

M. FISHER: Monsieur le président, ma question n'a rien à voir avec les laissez-passer.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Johnson, votre question porte-t-elle sur les laissez-passer?

M. JOHNSON: Oui, monsieur le président. Je voulais seulement m'assurer que les chiffres qu'a fournis M. Archer paraîtront dans le compte rendu. A-t-il donné tous ces chiffres dans son rapport, ou bien déposera-t-il ce document dont il parlait?

M. ARCHER: Je puis citer ces chiffres tout de suite. Je les ai ici.

M. JOHNSON: Pouvez-vous les faire inscrire dans le compte rendu?

M. ARCHER: Je vais déposer ces notes avec le reste des documents, si vous le désirez.

M. JOHNSON: Si vous voulez remettre votre copie au sténographe, alors tous ces chiffres figureront dans le compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Il en sera ainsi.

(Les chiffres en question sont les suivants):

Cabinet fédéral	23
Chambre des communes et Sénat	47
Gouvernement provincial du Québec	48
Laissez-passer argentés	13
Conseil des ports nationaux	6
Ministère des Transports	19
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent ...	4
Défense nationale	1
Revenu national	10
Ville de Montréal	149
Gendarmerie royale du Canada	26
Police provinciale du Québec	13
Ministère de la Voirie, Québec	6
Divers (y compris la presse, le clergé, les chemins de fer Nationaux et la Croix-Rouge	38
	403

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur les laissez-passer? Monsieur Fisher, voulez-vous formuler votre question sur le financement.

M. FISHER: Ah, vous voulez que je formule ma question sur le financement?

Le PRÉSIDENT: C'est le sujet que vous aviez entamé.

M. FISHER: Très bien. La conversion de 5 p. 100 à 2½ p. 100, qui a eu lieu en 1949, a-t-elle été amorcée par le Conseil?

M. ARCHER: Oui, c'est ce que je comprends.

M. FISHER: Je n'ai pas d'expérience en questions financières. Pourriez-vous m'expliquer simplement qui est le débiteur, présentement?

M. ARCHER: Nous avons emprunté du gouvernement fédéral et nous sommes censés rembourser tout l'argent en 1969. Nous avons emprunté 20 millions de dollars, au taux de 2½ p. 100, et la somme est remboursable en 1969. Le prêt est de vingt ans.

M. FISHER: Il y a plusieurs années, on avait inscrit au Feuilleton de la Chambre des communes une résolution visant l'abolition du péage sur ces ponts et la vente de ces ponts à la ville de Montréal ou à la province de Québec. Dans le temps, le parrain de la résolution, M. Pinard, avait demandé que la province paie la valeur courante du pont et non pas le montant des frais de construction.

Ma question est celle-ci: Les dossiers du Conseil indiquent-ils que le Conseil ait jamais présenté une juste évaluation?

M. ARCHER: Nous avons évalué le pont: nous avons apprécié ce qu'il en coûterait pour le replacer; en quoi consiste la dette immobilière du gouvernement; quelle est la dette déficitaire; ce que représente la dette déficitaire et l'intérêt couru sur la dette déficitaire.

M. FISHER: Le 2 juillet 1947, le ministre des Transports d'alors, M. Chevrier, a déclaré à la Chambre que le gouvernement fédéral était consentant à vendre le pont à la province ou à la ville. Je me demandais simplement si l'offre est demeurée en vigueur depuis ce temps-là?

M. ARCHER: Je pense que nous n'avons eu aucune offre d'achat du pont.

M. FISHER: Vous n'avez jamais reçu d'offre?

M. ARCHER: Non, mais nous serions heureux de vendre le pont à un prix raisonnable.

M. FISHER: Vous n'en avez pas fait une évaluation raisonnable afin d'être en mesure d'en effectuer la vente?

M. ARCHER: Nous n'avons jamais reçu d'offre sérieuse.

M. HEES: Si nous trouvons quelqu'un qui se montre le moins intéressé, nous ferons certainement faire une évaluation tout de suite.

M. FISHER: Depuis combien de temps les billets et les jetons sont-ils interchangeables entre le pont Victoria et le pont Jacques-Cartier?

M. BEAUDET: Depuis mai 1958. Voulez-vous dire quand nous avons passé des billets aux jetons?

M. FISHER: Depuis le début, ont-ils toujours été interchangeables?

M. BEAUDET: Oui.

M. FISHER: J'aurais une dernière question à poser. Vous savez maintenant, grâce à l'appareil dont vous disposez, dans quelle proportion le revenu provient d'abonnements et de paiements en espèces. Avez-vous déjà fait des vérifications pour connaître comment se maintient cette proportion, car cela est essentiel pour déterminer le revenu?

M. BEAUDET: Je ne saisis pas très bien la question.

M. FISHER: Un rapport existe. A l'aide de l'appareil dont vous disposez, vous pouvez maintenant déterminer le rapport entre le revenu provenant d'abonnements et le revenu provenant de paiements en espèces. Est-ce exact?

M. BEAUDET: Oui, monsieur.

M. FISHER: Avez-vous jamais, dans le passé, effectué quelque vérification ou relevé statistique afin de déterminer ce rapport? La raison pour laquelle je demande ce renseignement, c'est que j'ai fait établir un graphique portant sur le nombre des voitures, des voyageurs, des camions, des autobus, et ainsi de suite. Il semble y avoir des contradictions qui n'en seraient pas, si ce rapport se modifiait. J'aimerais savoir si vous avez fait faire des vérifications?

M. BEAUDET: Oui, par les dossiers qui constituent une vérification. Avant le régime des jetons, il y avait le régime des carnets. Ceux qui achetaient des carnets étaient des abonnés et les autres étaient des clients qui payaient en espèces. Toutefois, quand une personne achetait un carnet de cinquante billets, il n'y avait aucun moyen de savoir si elle les utiliserait tous. On utilisait les billets, depuis 1954 mettons, à raison de quelque 15,000 ou 20,000 par jour. Nous avons essayé de trouver un appareil pour faire le compte des billets, mais il n'en existait pas. Il aurait donc fallu les compter à la main. Nous l'avons fait une fois, mais nous avons décidé qu'il en coûtait trop cher de compter 20,000 billets chaque jour.

Le rapport s'établirait entre les ventes de carnets d'abonnement et les paiements en espèces, d'une part, et les ventes de jetons et les paiements en espèces, d'autre part.

M. FISHER: Pourriez-vous nous donner quelque idée des données que vous allez nous présenter pour démontrer si ce rapport s'est modifié, car il paraît évident qu'il pourrait y avoir là porte ouverte à quelque genre de gain illicite?

M. BEAUDET: Vous avez raison.

M. DESCHATELETS: C'est l'aspect du financement soulevé par mon voisin ici qui fait naître ma question: quel est le statut juridique du Conseil des ports nationaux? Est-il une société de la Couronne? Dans le cas de l'affirmative, est-il pleinement comptable de sa propre administration? Quelqu'un pourrait-il répondre à ma question?

M. ARCHER: Monsieur Finlay, pouvez-vous répondre à la question?

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance d'approcher, monsieur Finlay?

M. ARCHER: M. Finlay est conseiller juridique du Conseil des ports nationaux.

M. JOHNSON: Ici, à Ottawa?

M. ARCHER: Oui, à Ottawa. La question est la suivante: quel est exactement le statut juridique du Conseil des ports nationaux?

M. FINLAY (*conseiller juridique du Conseil des ports nationaux*): Aux termes de la loi sur le Conseil des ports nationaux, il est le mandataire de Sa Majesté du chef du Canada. C'est à autre chose que vous songiez, n'est-ce pas?

M. DESCHATELETS: J'aimerais savoir si, du point de vue administratif, le Conseil est absolument comptable de ses actes.

M. FINLAY: Dans quel sens entendez-vous le mot "absolument"?

M. DESCHATELETS: Je veux parler de l'administration au jour le jour?

M. FINLAY: Oui, certainement.

M. DESCHATELETS: De qui l'administration relève-t-elle, pour ce qui intéresse le gouvernement? Le Conseil doit-il faire rapport, et quand?

M. FINLAY: Il fait rapport chaque année. Le Conseil des ports nationaux présente des rapports annuels, non pas au gouvernement, mais au Parlement.

M. CHEVRIER: J'aimerais profiter de la présence de M. Finlay pour lui poser une question.

Le Conseil des ports nationaux est une société de la Couronne, aux termes de la loi sur l'administration financière, n'est-ce pas?

M. FINLAY: Oui.

M. CHEVRIER: Une corporation de mandataire de la Couronne ainsi qu'il est dit dans cette loi?

M. FINLAY: Oui.

M. CHEVRIER: Ce qui lui donne autorité et compétence exclusives d'employer des commis, des péagers et tous les autres employés relevant d'elle?

M. FINLAY: Oui. De fait, la loi renferme une disposition précise à ce sujet.

M. CHEVRIER: L'article 14 établit clairement que...

M. JOHNSON: Faites-vous une déclaration ou posez-vous une question?

M. CHEVRIER: Je fais une déclaration sous forme de question.

M. HEES: On se croirait à la Chambre.

M. JOHNSON: Faites votre déclaration sous forme de question et nous l'admettrons.

M. CHEVRIER: Le Conseil est autorisé à employer du personnel.

M. FINLAY: Oui, seulement le Conseil. C'est-à-dire qu'il n'est pas fait mention du pouvoir du gouverneur général en conseil, ni du gouvernement. Il s'agit du Conseil des ports nationaux en tant que tel.

M. CHEVRIER: Permettez-moi d'aller un peu plus loin: ni du ministre.

M. FINLAY: Ni du ministre.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Qui nomme les membres du Conseil des ports nationaux? Ce choix est-il laissé à la discrétion du ministre?

M. FINLAY: La nomination initiale est à la discrétion du gouverneur général en conseil et la loi stipule que c'est pour une période de dix ans.

M. DRYSDALE: J'ai une question supplémentaire à poser.

M. CREAGHAN: Je veux parler du financement.

M. JOHNSON: S'agit-il d'une question qui fait suite à celles de M. Fisher?

M. CREAGHAN: Ma question a trait au personnel. J'aimerais savoir si, pendant les années 1920 et 1930, avant que le Conseil des ports nationaux s'occupât de l'administration du pont, la ville de Montréal et la province de Québec avaient quelque chose à dire au sujet du personnel, c'est-à-dire des membres de la Commission du havre de Montréal.

En 1930, nous avons emprunté de 18 à 20 millions de dollars. Quelqu'un a emprunté cet argent. Qui a emprunté l'argent, les obligations originales qui sont échues en 1949?

M. ARCHER: La Commission du havre de Montréal.

M. CREAGHAN: L'argent a été emprunté et garanti?

M. ARCHER: Il était garanti par le gouvernement fédéral et emprunté par la Commission du havre de Montréal.

M. CREAGHAN: Mais il n'était pas garanti par la province de Québec, ni par la ville de Montréal?

M. ARCHER: Non.

M. CREAGHAN: Je me demande si la réorganisation du financement effectué en 1949 avait quelque rapport avec la décision de la province de n'accepter aucune responsabilité pour tout déficit à l'avenir?

M. ARCHER: Non, il n'en a pas été question.

M. CREAGHAN: La réorganisation du financement ne constituait pas de quelque façon une violation du financement original?

M. ARCHER: Non. L'administration et l'exploitation relevaient d'eux et ils ont décidé que la mesure était très bonne.

M. CREAGHAN: Ces deux municipalités ou gouvernements extérieurs ont-ils consenti à la réorganisation du financement?

M. ARCHER: Ils n'y ont jamais consenti pour autant que je sache; ils n'étaient pas en cause.

M. CREAGHAN: Il est évident qu'une épargne considérable en est résultée.

M. BEAUDET: Il n'a pas fallu les consulter au moment des ententes tripartites.

M. JOHNSON: J'ai une question à poser; elle fait suite à la question que M. Deschatelets a posée à M. Finlay. Le Conseil des ports nationaux doit-il faire approuver ses taux par le gouverneur en conseil ou par le ministre?

M. FINLAY: Oui; lorsqu'il s'agit d'un règlement ordinaire, il faut l'approbation du gouverneur en conseil; mais, lorsqu'il s'agit d'un règlement relatif aux taux sur le pont Jacques-Cartier, il faut non seulement l'approbation du gouverneur en conseil, mais aussi celle du lieutenant-gouverneur en conseil de la province de Québec; il en est ainsi aux termes de l'entente tripartite.

M. DRYSDALE: Dans quelle mesure l'entente tripartite a-t-elle intéressé l'administration du Conseil des ports nationaux?

M. FINLAY: Sous quel rapport?

M. DRYSDALE: Les pouvoirs du Conseil des ports nationaux sont établis par statut. Le Conseil conclut une entente tripartite avec la province de Québec et la ville de Montréal. Le Conseil a-t-il pris quelque décision, sur le plan administratif, à l'égard de ce qui leur reviendrait aux termes de cette entente?

M. FINLAY: Non. Le seul pouvoir donné au gouvernement provincial est celui de reviser tout changement dans les taux ou frais exigés en vertu d'un règlement du Conseil à l'égard de l'exploitation du pont. Ces taux doivent être approuvés par le gouvernement provincial, de sorte que, si le Conseil des ports nationaux désire les augmenter, il lui faut l'approbation de la province.

M. DRYSDALE: La seule autre chose que l'entente tripartite accorde à la ville de Montréal et à la province de Québec, c'est de participer aux pertes?

M. FINLAY: Oui.

M. DRYSDALE: Y a-t-il déjà eu des négociations entre le Conseil des ports nationaux et la ville de Montréal ou la province de Québec au sujet de la vente du pont?

M. FINLAY: Pas que je sache.

M. DRYSDALE: Quelque temps après la guerre, mettons en 1949?

M. FINLAY: Je ne suis au courant d'aucune négociation.

M. DRYSDALE: Je me suis laissé dire que des négociations avaient été entamées en vue de la cession du pont, à l'égard duquel aucun péage ne pourrait plus être exigé, pourvu que le gouvernement fédéral le donne à la province et liquide les déficits, je suppose, et permette à la province d'en poursuivre ainsi l'exploitation.

M. FINLAY: Je ne suis pas au courant de cela.

M. ARCHER: Il n'y a rien dans les dossiers, que je sache, mais je peux en faire la revue et vous dire demain ce qui en est.

M. MCPHILLIPS: J'ai une question à poser à M. Finlay. Vous avez parlé de l'autonomie dont jouit cette société de la Couronne, qu'avez-vous à dire au sujet de ce qu'affirme le président, à la page 13 de son rapport, savoir que le maniement de l'argent et la comptabilité se font sous la surveillance du contrôleur du Trésor.

M. FINLAY: Il en est ainsi en vertu d'une disposition de la loi sur le Conseil des ports nationaux qui porte que le trésorier, pour ainsi dire, du Conseil des ports nationaux n'est pas, en fait, un employé du Conseil, mais plutôt un employé du ministère des Finances et relève du Trésor. En d'autres termes, je suppose que c'est afin de prévoir une sauvegarde qu'il en est ainsi, que les employés de la trésorerie ne sont pas des employés du Conseil des ports nationaux, c'est-à-dire qu'ils sont des fonctionnaires qui relèvent du ministre des Finances.

M. MCPHILLIPS: C'est ce que je veux dire. Il est légal, n'est-ce pas, que le maniement de l'argent et la comptabilité se fassent sous la surveillance directe des fonctionnaires...

M. FINLAY: Oui, mais il s'agit simplement d'une façon de procéder. C'est le rouage établi.

M. MCPHILLIPS: C'est peut-être une façon de procéder dans la situation actuelle, mais que dit la loi à ce sujet?

M. FINLAY: Selon notre interprétation, le contrôleur du Trésor n'a aucune autorité à l'égard des principes administratifs du Conseil. Il n'a à s'occuper que de l'emploi des fonds, de la comptabilité pour ainsi dire.

M. MCPHILLIPS: Oui, mais c'est la loi qui l'autorise à le faire.

M. FINLAY: Oui, la loi sur le Conseil des ports nationaux.

M. FISHER: Le 10 août 1956, M. Marler, qui était alors ministre des Transports, a déclaré à la Chambre des communes qu'un comité avait été formé en 1955 pour étudier la situation relative au pont Jacques-Cartier et qu'on avait décidé qu'il y avait lieu d'aménager de nouvelles installations, non pas de supprimer celles qui existaient. Pourriez-vous nous dire qui étaient les membres de ce comité et quand celui-ci a été formé et, si possible, nous transmettre le rapport de ce comité.

M. ARCHER: Je ne sais pas au juste de quel comité vous voulez parler.

M. FISHER: Le 10 août 1956, M. Marler a déclaré à la Chambre qu'un comité avait été formé en 1955 pour étudier la situation relative au pont Jacques-Cartier. J'aimerais savoir quand ce comité a été formé, qui en étaient les membres et quel a été son rapport.

M. ARCHER: Je crois qu'il parlait de questions relatives à la circulation sur le pont et de la question de savoir s'il y aurait lieu ou non de construire un autre pont. J'obtiendrai les noms des membres du comité.

M. FISHER: Pourriez-vous aussi nous obtenir le rapport du comité?

M. ARCHER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Vous aurez ce rapport, si cela est possible. On croit pouvoir vous l'obtenir.

M. FISHER: Le Conseil des ports nationaux a-t-il déjà comparu devant un comité parlementaire?

M. ARCHER: Pas devant un comité comme celui-ci.

M. FISHER: Je ne songe pas à ce genre d'enquête, mais plutôt à un examen de routine, mettons, par un comité des prévisions budgétaires.

M. ARCHER: Seulement le comité des prévisions de dépenses. Ce comité a examiné nos prévisions de dépenses il y a deux ans.

M. FISHER: Étant donné l'accroissement de recettes que vous envisagez par suite de l'installation d'appareils, avez-vous établi des prévisions à la lumière de l'augmentation de vos recettes aux fins de déterminer à quel moment toutes les dettes afférentes à ce pont seront acquittées?

M. ARCHER: Nous calculons qu'il va falloir environ sept années pour rembourser la dette propre du pont. Cette dette ne comprend pas la dette du déficit, ni l'intérêt sur cette dette, qui s'élèvent à quelque 13 millions de dollars.

M. FISHER: Puisque le pont Champlain doit également devenir pont payant, le fusionnera-t-on avec le pont Jacques-Cartier en ce qui concerne les plans de financement?

M. ARCHER: Présentement, nous ne pourrions le faire, car le pont Jacques-Cartier fonctionne en vertu d'un accord tripartite, et nous devons tenir une comptabilité distincte. Lorsque je verrai le premier ministre du Québec, je lui signalerai ce point comme question de principe; mais à l'heure actuelle, nous ne pouvons le faire.

M. FISHER: Quels arrangements avez-vous avec le pont Victoria en ce qui touche les recettes de péage, étant donné que les jetons ou billets sont interchangeables? De quelle manière partagez-vous les recettes?

M. BEAUDET: La comptabilité se fait d'après les jetons déposés au pont.

M. FISHER: Vous voulez dire sur place même?

M. BEAUDET: Précisément.

M. BALDWIN: J'ai noté que M. Finlay a dit au sujet des taux ou du tarif qu'il faudrait qu'une entente intervienne entre le gouverneur en conseil et le lieutenant-gouverneur en conseil, dans le cas du Québec. Quelle méthode doit-on employer pour percevoir les jetons? Cela relèvera-t-il uniquement du gouverneur en conseil? Je songe ici à la substitution des machines automatiques à la perception manuelle.

M. FINLAY: Cela concerne l'autorité fédérale. L'autorité tripartite n'a trait qu'aux jetons.

M. BALDWIN: J'ai remarqué qu'en février 1956, M. Fortier a fortement insisté en vue d'obtenir la mise en service de machines automatiques. Cela relèverait uniquement du gouverneur en conseil?

M. FINLAY: Oui.

M. BALDWIN: A ce sujet, serait-il possible qu'on nous expose, à la prochaine réunion, cette vive recommandation de M. Beaudet?

M. ARCHER: Cette recommandation a été formulée à la réunion du conseil; nous vous transmettrons le compte rendu de cette réunion.

Le PRÉSIDENT: A vous, monsieur Chevrier.

M. CHEVRIER: J'avais une question, mais on y a répondu.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Le point sur lequel M. McPhillips a parlé a retenu mon attention; il s'agit de la responsabilité du Conseil du Trésor relativement au comptage de l'argent. Est-il dans les attributions du Conseil de s'assurer que non seulement les bonnes méthodes sont employées, mais aussi que l'argent n'est pas détourné.

M. FINLAY: Non. "Détourné", dans quel sens? Supposons que les fonctionnaires du Trésor croient qu'un certain nombre de voitures passent le pont et qu'une trop faible somme d'argent est perçue. La question ne relèverait pas alors de leurs attributions.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vraiment?

M. FINLAY: Non.

Le PRÉSIDENT: Nous avons des représentants du Trésor parmi nous et vous pouvez les interroger.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, me permettriez-vous, pour faire suite à cette question, d'en adresser une ou deux autres à M. Finlay? Le Conseil des ports nationaux n'a-t-il pas un vérificateur...

M. FINLAY: Oui.

M. CHEVRIER: ...qui est chargé de surveiller la perception des jetons ainsi que les comptes ayant trait au pont Jacques-Cartier?

M. FINLAY: Oui, en effet. De fait, cela est mentionné dans le rapport que vous avez en main.

M. CHEVRIER: Mais en plus de cela, la loi sur l'administration financière ne charge-t-elle pas l'auditeur général de vérifier de nouveau le travail du vérificateur de la société?

M. FINLAY: Oui, et ce point est également signalé. Cette exigence est prévue dans la loi sur le Conseil des ports nationaux, de même que dans la loi sur l'administration financière.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Phair est avec nous ce matin. Il est l'agent en chef du Trésor au Conseil des ports nationaux. Si quelqu'un désire lui poser des questions, il peut le faire maintenant.

M. McPHILLIPS: Est-il fonctionnaire du Conseil des ports?

M. BEAUDET: Oui, il est l'agent en chef du Trésor au Conseil des ports nationaux.

Le PRÉSIDENT: Il est rémunéré par le ministère des Finances?

M. ARCHER: Il l'est par nous, mais il nous est délégué par le bureau du Trésor. Le choix de ces fonctionnaires ne relève pas de nous.

M. McPHILLIPS: Peut-être pourriez-vous nous fournir quelques détails au sujet de l'article de la page 13,—la manutention et le comptage de l'argent se font sous la surveillance du contrôleur du Trésor. Quelle autorité et quels rouages existent à cet égard?

M. J. B. PHAIR: (*agent en chef du Trésor, Conseil des ports nationaux*):

En vertu du présent régime, les trémies situées sous l'appareil mécanique sont apportées au bureau du Trésor par les fonctionnaires du Conseil des ports nationaux. Le bureau du Trésor compte l'argent, le trie et le dépose en banque.

M. McPHILLIPS: De quelle manière procédait-on avant la mise en œuvre du système de péage automatique? Quelles étaient alors les fonctions des agents du Trésor?

M. HEES: Avant que les machines automatiques soient mises en service?

M. McPHILLIPS: Oui.

M. BEAUDET: Peut-être pourrais-je répondre à cette question. M. Phair travaille à Ottawa, de sorte qu'il n'est peut-être pas tout à fait au courant de la méthode suivie avant la mise sur pied du péage automatique.

Avant l'avènement du péage automatique, le percepteur, après ses heures de service, déposait dans un sac l'argent qu'il avait perçu, en y joignant un rapport de dénomination, c'est-à-dire un rapport indiquant la somme d'argent que contenait le sac. L'argent était ensuite compté en présence du surveillant du Conseil des ports nationaux ou de son représentant dûment autorisé. Après que l'argent avait été déposé dans le sac, ce dernier était scellé en présence du percepteur, puis déposé dans une boîte du genre coffre-fort, de sorte que personne ne pouvait y avoir accès. En vertu d'un contrat, la société Brinks allait cueillir ces sacs au pont pour les livrer à l'agent du Trésor, de Montréal. Ce fonctionnaire ouvrait alors le sac, recomptait l'argent et le déposait en banque.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser?

M. HOWE: Sont-ce des jetons ou des pièces de monnaie que les usagers déposent dans les trémies?

M. ARCHER: Des jetons et des pièces de monnaie.

M. HOWE: Où achète-t-on les jetons?

M. BEAUDET: Les jetons s'achètent des employés du service de péage, le long des voies. Ils se vendent à la cinquantaine.

M. HOWE: Qui les fabrique?

M. BEAUDET: La *Filigrane Specialties*, de Sherbrooke (P.Q.).

M. HOWE: Ces jetons ont le même poids que la pièce de monnaie: la pièce de monnaie déclenche l'appareil, de même que le jeton?

M. BEAUDET: Ce n'est pas une question de poids. Cela dépend de l'épaisseur et du diamètre des pièces, qui sont fabriquées selon une tolérance très rigoureuse. Le métal est très dur, de sorte que les jetons ne s'usent pas. Ils sont fait d'un alliage de nickel et d'argent très résistant à l'usure.

M. HOWE: Les autorités ont-elles découvert des jetons contrefaits?

M. BEAUDET: Non, nous n'avons pas découvert de jetons contrefaits et je ne crois pas que personne n'ait avantage à essayer de contrefaire des jetons. Cela lui coûterait trop cher.

M. ARCHER: Peut-être 6c., alors que le jeton n'en vaut que huit.

M. MCGREGOR: Avez-vous affirmé qu'on n'a jamais découvert de jetons contrefaits?

M. BEAUDET: Il n'existe pas de jetons contrefaits. Dans le passé, certains ont utilisé des "piécettes" de métal, qui ne sont pas à proprement parler des jetons contrefaits.

M. MCGREGOR: Mais vous n'en avez pas découvert?

M. BEAUDET: Nous avons découvert des "piécettes", mais non des jetons contrefaits.

M. MACINNIS: A-t-on employé des piécettes capables de déclencher l'appareil?

M. BEAUDET: Non, pas que nous sachions. Nous avons trouvé des piécettes dans les voutes-barrières des appareils; mais cela ne signifie pas que les personnes qui les avaient utilisées avaient pu passer; en d'autres termes, cela ne signifie pas que les piécettes avaient effectivement déclenché l'appareil.

M. MACINNIS: Eh bien, ne l'avez-vous jamais essayé?

M. ARCHER: Il existe des piécettes, oui. Nous ne pouvions pas les découvrir au début. Nous savons qu'elles étaient là, parce que nous les y avons trouvées. Aujourd'hui, nous sommes en mesure de les détecter. Jeudi ou

vendredi dernier, nous en avons détecté une. Celui qui l'avait déposée a été arrêté à une heure et à trois heures, je crois, il a dû payer \$50 d'amende. Nous pouvons maintenant détecter une piécette au moment même où elle est déposée.

M. FISHER: Monsieur le président, me permettriez-vous de faire remarquer aux membres du comité que ce point a été traité dans la réponse à la question 210 fournie à la Chambre cette année.

Le PRÉSIDENT: L'appareil que vous employez peut-il détecter les 25c. américains? Aux États-Unis, les appareils de péage rejettent les 25c. canadiens.

M. ARCHER: Les nôtres acceptent les deux.

M. JOHNSON: Monsieur le président, j'aurais une question supplémentaire à poser.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Fisher.

M. FISHER: Je voudrais obtenir un simple renseignement. A la page 11, il est question du président général de la fraternité. Je voudrais savoir s'il s'agit de M. Frank Hall?

M. ARCHER: Oui, il s'agit de M. Frank Hall.

M. DRYSDALE: Pour revenir à la question de la perception manuelle que M. McPhillips a soulevée, vous avez mentionné la présence du surveillant des percepteurs de droits de péage et de son représentant. Qui était son représentant?

M. BEAUDET: Le surveillant adjoint des percepteurs de droits ou des commis.

M. DRYSDALE: Il n'avait rien à voir aux percepteurs eux-mêmes?

M. BEAUDET: Non.

M. DRYSDALE: En second lieu, vous avez mentionné que des vérifications périodiques étaient faites par un vérificateur interne. Quelle était la nature de ces vérifications périodiques? Il en est question à la page 7, numéro 2.

M. BEAUDET: Cette vérification par l'agent du Trésor consistait en l'appel du percepteur au bureau de l'agent qui lui demandait de vider ses poches et de déposer sur une table tout l'argent qu'il avait recueilli. L'agent du Trésor comptait alors l'argent, puis s'assurait que la somme balançait avec le chiffre du récépissé.

M. DRYSDALE: Combien de fois procédait-on à ces vérifications périodiques, et les intéressés étaient-ils informés d'avance de la venue du vérificateur interne?

M. BEAUDET: Pour ce qui est du nombre de fois, permettez-moi d'attendre à mercredi pour vous donner le chiffre exact. Je n'aime pas citer des chiffres de mémoire.

M. DRYSDALE: Mon autre question est la suivante: en quoi consistait la vérification annuelle de la part de l'auditeur général? L'auditeur général ne procédait-il pas à des vérifications fragmentaires, ou s'agissait-il simplement pour lui d'admettre les renseignements qui lui étaient fournis?

M. BEAUDET: Les rapports de cette nature ne nous parviennent pas; mais on m'a donné à entendre que le représentant de l'auditeur général a fait une vérification sur les ponts eux-mêmes.

M. DRYSDALE: Quelle était la nature de ces vérifications?

M. BEAUDET: Je l'ignore.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous nous dire quelle était leur fréquence et à quel moment elles avaient lieu?

M. BEAUDET: Non.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'aurais une question supplémentaire à poser au sujet des piécettes, monsieur le président. Seriez-vous en mesure de nous dire combien de piécettes ont été retirées des trémies depuis la mise en service des appareils automatiques?

M. ARCHER: De deux à quatre par jour, je crois.

M. BEAUDET: Une moyenne de quatre par jour.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je cherchais à savoir quelle était la tendance.

M. BEAUDET: Environ quatre par jour.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'espérais que nous pourrions obtenir un exposé de M. Phair ce matin, au sujet de la responsabilité du Conseil du Trésor en matière de perception sur le pont Jacques-Cartier.

M. ARCHER: Le pourriez-vous?

M. PHAIR: Permettez-moi de vous faire remarquer que c'est du contrôleur de la division du Trésor et non pas du Conseil du Trésor qu'il s'agit ici. Nous sommes responsables de la comptabilité du Conseil des ports nationaux.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Mais auriez-vous à intervenir si vous estimiez que le montant d'argent perçu ne concorde pas avec le nombre de voitures empruntant le pont?

M. PHAIR: Avant l'avènement du nouveau système, nos agents vérifiaient les billets remis aux percepteurs pour s'assurer que l'argent recueilli correspondait au nombre de billets émis.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Mais vous n'aviez pas le sentiment que vos attributions allaient plus loin?

M. PHAIR: Nous n'estimions pas qu'il fallait compter les voitures.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est midi et demi; désirez-vous ajourner maintenant?

M. MONTEITH (*Verdun*): M. Johnson a demandé, plus tôt, une liste d'employés, sur laquelle figurerait la date de leur engagement. Pourrions-nous obtenir la liste des surveillants, y compris les dates de leur nomination?

Le PRÉSIDENT: Ce dernier détail sera compris dans la liste, je crois.

M. JOHNSON: Je ne veux pas poser de questions maintenant, mais j'avais l'intention d'en formuler une au sujet du comptage des véhicules. Je crois savoir que des comptages ont été effectués par des sociétés indépendantes aux fins de déterminer la nécessité du pont.

M. BEAUDET: Ces comptages ont été faits par le département montréalais de la circulation, ainsi que par le ministère de la Voirie du Québec.

M. JOHNSON: Lorsqu'on nous arrêtait pour nous demander dans quelle direction nous allions après avoir passé le pont: vers l'est ou vers l'ouest,...

M. BEAUDET: Il s'agissait d'un relevé O. et D. entrepris conjointement par le National-Canadien, le Conseil des ports nationaux et la province de Québec, relevé appelé relevé d'origines et de destinations.

M. JOHNSON: Pourriez-vous nous donner un rapport de ces comptages pendant que vous y êtes, pendant que vous cherchez des documents? Pourriez-vous tirer ce renseignement de vos cartons?

M. BEAUDET: Que désirez-vous au juste? Je vous ferai remarquer que ces rapports couvriraient toute la table, et qu'ils seraient épais comme cela. Quelles données désirez-vous?

M. JOHNSON: Ces sociétés ont dû faire rapport sur le nombre d'automobiles, de camions et le reste, qui passaient le pont à une date donnée. Elles

ont dû rédiger un rapport de leurs constatations générales elles ont dû notamment préciser combien de voitures empruntaient le pont au cours d'un certain nombre de jours.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Johnson, auriez-vous l'obligeance de confier votre question à M. Archer après la réunion et lui expliquer au juste ce que vous désirez? La réponse pourrait peut-être vous être fournie mercredi.

M. JOHNSON: Je désirais simplement donner avis de ma question.

M. CHEVRIER: Quand nous réunirons-nous de nouveau?—Demain?

Le PRÉSIDENT: Un instant, messieurs. Qu'en diriez-vous si le comité directeur se réunissait cet après-midi dans mon bureau, à cinq heures, pour étudier ces détails?

M. JOHNSON: Ne pourrions-nous pas nous réunir dès maintenant?

Le PRÉSIDENT: Parfait. Vous êtes tous ici? Très bien, nous allons nous réunir à mon bureau immédiatement après la séance. Nous allons ajourner nos travaux à 9 heures du matin, mercredi prochain.

M. CHEVRIER: Pourquoi nous faut-il ajourner jusqu'à mercredi? Il a été question que nous nous réunissions pendant que la Chambre siège, et on nous a fait remarquer que les représentants qui sont ici ont d'importantes tâches à accomplir ailleurs. Si ces personnes sont ici, nous devrions sûrement pouvoir nous réunir demain?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur le président, j'estime que nous devrions avoir l'occasion d'étudier ce mémoire en détail avant de nous réunir de nouveau.

Le PRÉSIDENT: Nombre de questions ont été posées qui exigent des renseignements détaillés, et M. Archer de même que ses fonctionnaires me disent qu'ils ne pourront pas préparer les données nécessaires avant 9 heures mercredi matin.

M. MACINNIS: Il y a une réponse beaucoup plus simple que cela à cette question. Il est déjà convenu entre les whips qu'en raison du nombre de comités qui siègent et de l'heure particulière à laquelle chacun siège, certains comités se réuniraient certains jours de manière qu'il y ait le moins de conflits possible.

M. CHEVRIER: J'ignorais cela.

M. DRYSDALE: Pouvez-vous nous donner l'assurance que nous recevrons le compte rendu de nos délibérations d'aujourd'hui avant la prochaine séance, car je voudrais l'assimiler? Notre façon de procéder n'a pas été trop recitiligne au cours de la période des questions.

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire du Comité m'informe que nous l'aurons probablement demain après-midi.

M. CHEVRIER: Puis-je adresser une demande au président et au Comité? Ce que j'ai dit il y a quelques instants n'était pas tout à fait désintéressé, parce que je dois m'absenter du pays mercredi et jeudi. Je crains de ne pouvoir, à mon retour,—si le comité siège alors, ou encore à une réunion ultérieure,—examiner certains points que j'aurais aimé aborder si j'avais été présent?

Le PRÉSIDENT: Je vous ai dit au début de la réunion d'aujourd'hui qu'on vous donnerait le plus de latitude possible.

M. MACINNIS: M. Chevrier a fait observer au comité qu'il devait s'absenter et que pendant son absence le comité continuera peut-être ses travaux, mais qu'il désire à son retour refaire le chemin que nous aurons parcouru. Je m'oppose à cela. Ces messieurs ont tant à faire qu'ils ne peuvent siéger pendant que la Chambre est réunie; et pourtant il leur faut s'absenter du

pays! A titre de député, le devoir de M. Chevrier n'est sûrement pas de s'absenter; je n'ai pas l'intention de siéger ici et de revoir, à son retour, la matière que nous aurons parcourue pendant deux ou trois jours.

M. CHEVRIER: Je dois vous signaler,—nonobstant la sortie de mon honorable collègue,—que l'engagement dont j'ai parlé a été accepté il y a un grand nombre de mois, alors que j'ignorais à quelle date le comité devait siéger. Je ne puis donc pas me décommander maintenant. J'adresse néanmoins ma demande; mais si le Comité ne peut l'agréer, ce sera très bien.

Le PRÉSIDENT: A l'aide du compte rendu de nos délibérations, vous pourrez passer en revue les travaux que nous aurons accomplis, de sorte que nous n'aurons pas à y revenir ici. Vous pourrez même poser quelques questions et je suis persuadé que le Comité vous le permettra, du moment que vous ne ressasserez pas tout.

Je voudrais vous demander, messieurs, d'occuper à l'avenir les mêmes sièges qu'aujourd'hui, afin que les sténographes ne soient pas dans la confusion. Ce sera plus facile pour eux, si vous occupez toujours les mêmes fauteuils; nous désirons que tout se passe dans l'ordre, le plus possible.

Si le comité directeur veut bien se réunir immédiatement dans mon bureau, pièce 449-S, juste en face de l'élévateur, je me ferai un plaisir d'entendre ce qu'il a à dire.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

COMITÉ PERMANENT DES

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. GORDON K. FRASER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

Perception du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria,
à Montréal (P.Q.)

SÉANCE DU MERCREDI 16 MARS 1960

TÉMOINS:

MM. Maurice Archer, président, et M. G. Beudet, directeur du port de Montréal,
tous deux 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	Deschatelets	McGregor
Asselin	Drysdale	McPhillips
Badanai	Dumas	Monteith (<i>Verdun</i>)
Baldwin	Fisher	Nielsen
Bell (<i>Saint-Jean-Albert</i>)	Garland	Pascoe
Bourbonnais	Grills	Payne
Bourget	Horner (<i>Acadia</i>)	Peters
Bourque	Horner (<i>Jasper-Edson</i>)	Phillips
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Johnson	Pigeon
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Keays	Rapp
Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	Kennedy	Rogers
Cadieu	Lessard	Rynard
Campbell (<i>Stormont</i>)	MacInnis	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Campeau	MacLean (<i>Winnipeg-Nord-Centre</i>)	Smith (<i>Lincoln</i>)
Chevrier	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Chown	Martini	Tassé
Creaghan	Michaud	Thompson
Crouse	McBain	Tucker
Denis	McDonald (<i>Hamilton-Sud</i>)	Valade
		Wratten (60)

Secrétaire du Comité:
Eric H. Jones.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,
LUNDI 14 mars 1960.

Il est ordonné—Que les bills suivants soient renvoyés au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques:

Bill S-20, Loi concernant la *British Columbia Telephone Company*;

Bill S-16, Loi constituant en corporation la *Matador Pipe Line Company, Ltd.*;

Bill S-21, Loi concernant l'*Eastern Telephone and Telegraph Company*.

MARDI 15 mars 1960.

Il est ordonné—Que le nom de M. Pigeon soit substitué à celui de M. Smallwood 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

MERCREDI 16 mars 1960

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*), Bourbonnais, Bourget, Bourque, Brassard (*Chicoutimi*), Brassard (*Lapointe*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Cadieu, Campeau, Chown, Creaghan, Crouse, Denis, Deschatelets, Drysdale, Dumas, Fisher, Fraser, Garland, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*), Howe, Johnson, Lessard, MacInnis, Martini, McBain, McDonald (*Hamilton-Sud*), McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Pigeon, Phillips, Pratt, Rogers, Rynard, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*), Tucker et Wratten. (44)

Aussi présents: L'honorable George Hees, ministre des Transports et, du *Conseil des ports nationaux*, MM. Maurice Archer, président; R. J. Rankin, vice-président; G. Beaudet, directeur du port de Montréal; W. C. Perron, directeur des services généraux; J. F. Finlay, conseiller juridique; J. B. Phair, agent en chef du Trésor; J.-A. Clément, surintendant des ponts, port de Montréal et, du *National-Canadien*, M^e Lionel Côté, c.r., avocat général adjoint, et M. L. J. Henderson, directeur général du transport routier.

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

Le secrétaire du Comité donne lecture d'un télégramme daté du 14 mars, adressé à M. Gordon K. Fraser, président du Comité et émanant de M^e Harold Lande, c.r., de Montréal (P.Q.); il donne également lecture de la réponse télégraphiée du président en date du 15 mars.

Le secrétaire du Comité donne lecture des ordres de renvoi de la Chambre, datés du 14 mars 1960, aux termes desquels les bills privés S-20, S-16 et S-21 sont renvoyés au Comité; il donne aussi lecture de l'ordre de renvoi du 15 mars 1960 par lequel le nom de M. Pigeon a été substitué à celui de M. Smallwood sur la liste des membres du Comité.

Après débat, sur motion de M. Pratt présentée avec l'appui de M. McPhillips,

Il est décidé,—Que les témoins convoqués devant le Comité en vertu de son ordre de renvoi courant relatif aux droits de péage, soient assermentés.

Sur ce, MM. Archer, Beaudet, Finlay, Phair et Clément prêtent serment.

M. Archer répond à des questions qui lui ont été adressées lors de la séance précédente; M. Beaudet, de son côté, répond à certaines questions qui lui ont été déférées. Quinze de ces réponses sont présentées sous une forme documentaire, dont des exemplaires sont distribués au Comité.

Sur la motion de M. Drysdale, présentée avec l'appui de M. Browne (*Vancouver-Kingsway*),

Il est décidé,—Que lesdites réponses documentaires soient versées en appendices au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui.

Lesdits documents, comprenant les appendices A à O du compte rendu des délibérations d'aujourd'hui se présentent comme il suit :

Liste des documents déposés le 16 mars 1960 par le Conseil des ports nationaux, à l'intention du Comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, relativement à l'enquête visant le pont Jacques-Cartier.

Appendices

- A Copie du jugement de M^e Harold Lande, c.r., arbitre dans la cause du renvoi de huit péagers.
- B Exemplaire d'un accord tripartite entre la Commission du havre de Montréal, la province de Québec et la cité de Montréal.
- C Résumé des enquêtes du National-Canadien.
- D Liste des membres du Conseil des ports nationaux et dates de leur nomination à compter du 1^{er} octobre 1936.
- E Liste des membres de la Commission du havre de Montréal, du 14 mai 1930 au 30 septembre 1936.
- F Liste des fonctionnaires supérieurs du port de Montréal, du 14 mai 1930 jusqu'aujourd'hui.
- G Liste des membres du personnel surveillant au pont Jacques-Cartier, du 14 mai 1930 au 8 septembre 1959.
- H Liste de tous les péagers employés au pont Jacques-Cartier, y compris la date de leur engagement, la recommandation y afférente, lorsqu'il en est, et date de la cessation de leur emploi avec mention du motif.
- I Exposé indiquant la proportion de billets d'abonnés et de droits payés en espèces quant aux automobiles à passagers, pour la période du 14 mai 1930 jusqu'aujourd'hui.
- J Relevé indiquant le coût d'installation des appareils de perception automatique du péage au pont Jacques-Cartier.
- K Exposé indiquant le nombre de vérifications effectuées par le vérificateur interne du bureau du Trésor au port, selon l'article 2, page 7, du mémoire présenté par M. Archer le 14 mars 1960. (*Voir fascicule 2, page 31 — version anglaise — du compte rendu n° 2 des délibérations du Comité*).
- L Copies de notes prises à une réunion du Conseil tenue à Montréal le 24 octobre 1956, lorsque le gérant du port a recommandé que des appareils de perception automatique du péage soient installés au pont.
- M Copie du rapport du Comité formé en 1955 par l'hon. George Marler, ministre des Transports, ainsi que les noms des membres de ce comité.
- N Relevé des résultats financiers de l'exploitation du pont, de 1930 jusqu'aujourd'hui.
- O Relevé mensuel des recettes de péage relativement aux diverses catégories de véhicules, pour la période allant de 1953 à 1959 inclusivement.

A 10 h. 32 du matin le Comité s'ajourne au jeudi 17 mars 1960, à 9 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

MERCREDI 16 mars 1960

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Avant que nous entreprenions quoi que ce soit d'autre, je vais prier le secrétaire de vous donner lecture d'une couple de documents qu'il a en main.

M. DUMAS: Monsieur le président, auparavant, je voudrais demander au Comité, par votre entremise, si nous pouvons lever la séance de ce matin à 10 heures et demie, étant donné que nous avons une réunion intime du parti à cette heure-là.

Le PRÉSIDENT: Soyez assuré que nous ferons tout notre possible pour suspendre nos travaux à 10 heures et demie, si tel est le bon plaisir du Comité. Qu'en pensez-vous, messieurs: êtes-vous d'accord?

M. DRYSDALE: Entre 10 heures et demie et 10 h. 45, monsieur le président.

M. DUMAS: La réunion intime est fixée à 10 heures et demie. Il nous faudrait quitter à ce moment-là.

M. DRYSDALE: la réunion intime du parti est convoquée pour 11 heures.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, je crois que nous pouvons nous rendre au désir de l'honorable député.

Le PRÉSIDENT: Nous ferons de notre mieux.

M. MARTINI: Mettons-nous à l'œuvre, de sorte que nous pourrions terminer à temps.

Des VOIX: Bravo!

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Nous avons trois ordres de renvoi de la Chambre; l'un en date du 14 mars d'après lequel il est ordonné: que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

Le deuxième, en date du 14 mars, d'après lequel il est ordonné: que les bills suivants soient renvoyés au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques: bill S-20, Loi concernant la *British Columbia Telephone Company*; bill S-16, Loi instituant en corporation la *Matador Pipe Line Company, Ltd.*, bill S-21, Loi concernant la *Eastern Telephone and Telegraph Company*.

Un autre renvoi daté du 15 mars ordonne: que le nom de M. Pigeon soit substitué à celui de M. Smallwood sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le comité directeur s'est réuni à mon bureau lundi midi dernier et a recommandé que les témoins suivants soient convoqués. Je prie le secrétaire de vous en lire les noms.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Les témoins proposés sont: à la demande de M. Fisher: L'hon. George Marler, ancien ministre des Transports; M. A. Murphy, directeur du port de Montréal avant M. Beaudet; M. B. J. Roberts, le doyen des membres du Conseil des ports nationaux; M. Frank Hall, président de la Fraternité des commis de chemins de fer et de navigation; M. J.-L.-N. Valois, chef de la police du port; M. Walter Smith, du National-Canadien, l'auteur du communiqué de presse visant les droits de péage; ainsi qu'un fonctionnaire supérieur approprié de la cité de Montréal. Et à la demande de M. Chevrier: M. R. K. Smith, ancien président du Conseil des ports nationaux. A la demande de M. Johnson: l'hon. Ralph Campney, ancien président du Conseil des ports nationaux; M. Auguste Vincent, ancien député de Longueuil et l'hon. Roch Pinard, ancien député de Chambly-Rouville.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous pouvons discuter cela plus tard. Nous avons d'autres travaux à faire pour le moment, mais nous pourrions déterminer un autre jour si nous désirons convoquer ces témoins-là. A cet égard, il faudra présenter des motions.

Le comité directeur a décidé que nous siégerions aujourd'hui et demain puis mardi matin prochain. Ce matin-là nous déterminerons s'il convient que nous siégerions dans l'après-midi.

A la dernière réunion, j'ai mentionné le fait que quelques-uns des membres du Comité désiraient avoir, — j'ignore s'il convient d'appeler cela premières copies, — des feuilles miméographiées de la part des sténographes, aussitôt le travail de ceux-ci terminé. Les sténographes seraient alors censés mettre des stencils dans leur machine au lieu de feuilles de papier, de façon à obtenir un texte photocopié. Depuis, M. Jones, notre secrétaire a travaillé jusqu'à environ une heure mardi matin, et les exemplaires du compte rendu de nos délibérations de notre dernière réunion ont été imprimés au cours de la nuit. On les a déposés en Chambre vers midi hier. J'ignore si cela est assez tôt. C'est au Comité qu'il appartient de décider s'il désire des premières copies. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet, messieurs?

M. CHOWN: Monsieur le président, je crois que les exemplaires nous sont parvenus très rapidement et que c'est là un excellent service; si nous pouvons épargner aux sténographes la difficulté manifeste d'employer des stencils, je crois que nous devrions le faire. Je suis prêt à déclarer que c'est tout à fait satisfaisant comme cela.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, messieurs, nous allons remettre la question à plus tard. Si vous décidez ultérieurement d'avoir des premières copies, ce sera fait; le secrétaire m'assure que ces copies peuvent être préparées à très brève échéance.

Messieurs, j'ai reçu hier un long télégramme de M. Harold Lande; je vais prier le secrétaire de vous en donner lecture.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Voici le texte de ce télégramme:

MONTRÉAL (P.Q.)

14 MARS 1960

Au président du Comité des chemins de fer,
canaux et lignes télégraphiques,
de la Chambre des Communes,
Ottawa (Ont.)

Je m'oppose vigoureusement à l'article paru dans le Star de Montréal le 14 mars, où il est dit que le Conseil des ports nationaux a déclaré à votre Comité que même si le conseil d'arbitrage dont j'étais le président a déclaré les péagers coupables des accusations portées contre eux, il recommandait néanmoins leur réintégration de sorte que le Conseil des ports n'avait pas d'autre choix que de les rengager. Cette déclaration est injuste et tendancieuse parce qu'elle donne l'impression que les personnes en cause sont immédiatement retournées à leur emploi, ce qui n'est pas le cas. Le rengagement avec perte des droits d'ancienneté équivaut à un renvoi pur et simple car ceux qui ont remplacé les intéressés ont maintenant un droit prioritaire à l'emploi qu'ils détiennent. Ainsi aucun des péagers renvoyés n'a été réintégré dans son ancien emploi.

Je ne saurais trop insister sur le fait que le conseil d'arbitrage dont j'étais président n'a pas été constitué pour enquêter sur l'honnêteté des personnes en cause mais simplement pour déterminer si elles ont enfreint les règles relatives à la délivrance des reçus. Il n'était pas dans nos attributions de déterminer si ces personnes avaient détourné des fonds. Les représentants du Conseil

des ports nationaux ont pris scrupuleusement soin, au cours de l'audience, d'éviter toute mention de malhonnêteté et ils ont rappelé avec insistance que le seul point en litige était de savoir si les accusés avaient omis de délivrer des reçus à l'égard du péage acquitté en espèces. Que la fraternité des employés de chemins de fer ait compté deux représentants au sein de notre conseil prouve que cette fraternité estimait que les personnes en cause avait été traitées injustement et qu'elles avaient été renvoyées pour des motifs insuffisants. C'est parce que la preuve a révélé les nombreuses conditions de travail intolérables et confuses exposées dans notre décision, que nous avons exprimé l'avis que ces personnes pouvaient être sujettes à nombre d'erreurs de jugement involontaires ou encore à des négligences. Notre décision traduit ce doute. On ne nous a jamais informé que ces personnes ont été déclarées antérieurement coupables d'accusations analogues et si la Commission du havre de Montréal a décidé de rengager des hommes antérieurement coupables de délits de ce genre elle est la seule responsable de la continuation d'un état de choses qui a donné lieu à la présente enquête par votre Comité.

Je suis très vexé de cette tentative des hauts fonctionnaires du Conseil des ports nationaux qui cherchent à dissimuler leur propre négligence au moyen de notre décision qui loin de réintégrer les hommes en cause dans leur emploi a donné lieu à leur renvoi effectif.

Je dois m'absenter pour deux semaines mais immédiatement après mon retour je serais très heureux d'avoir l'occasion de comparaître devant votre Comité et de rendre tout témoignage dont il pourrait avoir besoin au sujet du fond de ce télégramme ou de l'enquête en général qui a lieu présentement.

Harold Lande, c.r., 132 ouest, rue Saint-Jacques.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, j'ai répondu à ce télégramme. J'ai téléphoné à M. Jones, notre secrétaire, pour lui demander d'expédier le télégramme suivant, signé de mon nom.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: La réponse télégraphiée se lit comme il suit:

Ottawa, 15 mars 1960.

M. H. Lande, c.r.
132 ouest, rue Saint-Jacques
Montréal (P.Q.)

Avons reçu votre télégramme du quatorze mars relativement à l'article paru dans le *Star* de Montréal le quatorze mars. Votre télégramme sera lu aux membres du Comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques à sa réunion de mercredi matin, seize mars.

Gordon K. Fraser

Le PRÉSIDENT: Lundi matin, le 14 mars, messieurs, M. Fisher a dit:

Monsieur le président, j'ai une dernière chose à demander...

M. DRYSDALE: A quelle page cela se trouve-t-il?

Le PRÉSIDENT: A la page 26 du fascicule n° 2. Si quelqu'un n'en a pas d'exemplaire, en voici. M. Fisher a dit:

Monsieur le président, j'ai une dernière chose à demander. J'aimerais avoir une copie du rapport de M. Lande et, s'il existe, un compte rendu des témoignages qui ont été rendus devant la commission d'appel lors de cette audience; j'aimerais bien en prendre connaissance.

Le PRÉSIDENT: On me dit qu'il n'y a pas de compte rendu mais seulement un rapport. On vous l'obtiendra bientôt.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Archer a des exemplaires de ce rapport pour fins de distribution, et je vais vous en faire distribuer; mais il n'y en aura peut-être pas pour tout le monde.

M. DRYSDALE: Peut-être pourrions-nous en avoir d'autres plus tard?

Le PRÉSIDENT: M. Drysdale propose que nous en ayons d'autres plus tard. Quelques autres exemplaires seront mis à votre disposition à la prochaine séance.

Messieurs, vous avez tous vos exemplaires en main maintenant, et je vais prier M. Archer de bien vouloir aborder l'examen de ce rapport.

M. MAURICE ARCHER (*président du Conseil des ports nationaux*): Monsieur le président, relativement au télégramme de M. Lande, je voudrais revenir au texte de mon exposé, page 11, alinéa 5. Je cite:

Dans son rapport M. Lande étudie à fond le problème...

M. DRYSDALE: Serait-il plus commode de se reporter au compte rendu du Comité permanent?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Puis-je savoir, monsieur le président, si M. Lande sera convoqué comme témoin?

Le PRÉSIDENT: Voici le télégramme. Je crois me rappeler que M. Lande y mentionne qu'il doit s'absenter pour deux semaines.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Puis-je proposer qu'il soit convoqué?

M. CHOWN: Pourquoi? Nous n'avons même pas lu le rapport.

M. McPHILLIPS: Je crois que l'observation du député de Calgary-Sud est très opportune. Si nous sommes appelés à nous prononcer au reçu de tout télégramme qui nous parviendra au cours de la présente enquête et si nous devons nous employer à examiner les faits mentionnés dans chaque télégramme, nous n'aboutirons nulle part.

Le comité ne doit pas être appelé à se prononcer du tout, sauf à notre propre proposition, et à l'égard des témoignages rendus ici sous serment.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McPhillips, ce rapport a été demandé par M. Fisher, et M. Archer est censé nous en donner lecture. Vous en avez des exemplaires. Il serait sage, je crois, de permettre à M. Archer de continuer.

M. McPHILLIPS: C'est très bien, et nous avons fait cela à notre propre proposition; mais j'estime qu'il ne faut pas que nous soyons appelés à nous prononcer sur des questions secondaires au simple reçu de télégrammes, car il y en aura plusieurs.

Le PRÉSIDENT: Je suis tout à fait de cet avis, monsieur McPhillips.

M. DRYSDALE: Je me demande si les autres télégrammes qui viendront ne pourraient pas être soumis au comité directeur qui, alors, pourrait décider des mesures à prendre.

Le PRÉSIDENT: C'est chose possible; mais étant donné que M. Lande avait été mentionné, on a estimé qu'il convenait d'examiner cette affaire ici.

M. PRATT: On vient de parler de l'assermentation des témoins. Sera-ce la façon de procéder?

Le PRÉSIDENT: Cela dépend uniquement du Comité, et non de son président.

M. PRATT: Je propose que nous agissions ainsi, car des comités antérieurs ont connu des difficultés pour ne pas avoir assermenté leurs témoins.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous présenter une motion dans ce sens, M. Pratt?

M. PRATT: J'en fais la proposition.

M. McPHILLIPS: J'appuie cette motion.

Le PRÉSIDENT: M. Pratt, avec l'appui de M. McPhillips, propose que les témoins convoqués devant nous prêtent serment.

Qu'en pensez-vous, messieurs?

(La motion est adoptée.)

M. FISHER: Monsieur le président, étant donné que c'est moi qui ai soulevé cette question et qui ai demandé le rapport de M. Lande, il conviendrait peut-être que j'explique la signification de mon geste à mes collègues.

Je n'estime pas que ce rapport soit tellement important, mais j'ai voulu voir comment la fraternité a été mêlée à cela, car l'une des questions qui me vient à l'esprit, — et sûrement aussi à l'esprit de quelques-uns de mes collègues, — réside en ce qu'il s'agit d'une situation où quelques péagers qui n'étaient pas syndiqués, et qui ont été renvoyés, se sont trouvés tout d'un coup syndiqués, comme par magie.

J'ai voulu que le rapport en question serve de préliminaire à la comparution de M. Frank Hall, afin que nous puissions déterminer comment la fraternité des cheminots en est venue à s'occuper de cette question.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Fisher. M. Archer va maintenant prendre la parole.

M. ARCHER: Permettez-moi de vous faire observer, monsieur Fisher, que ces péagers se sont joints à la fraternité il y a plusieurs années.

M. FISHER: Ce n'est pas ce que j'ai appris.

M. JOHNSON: Si je comprends bien, ces gens adhéraient à l'entente collective avant d'être renvoyés et c'est pourquoi la fraternité s'est occupée de leur grief.

M. ARCHER: Ils étaient visés par l'entente collective, très certainement.

M. JOHNSON: Si je comprends bien, ils adhéraient à une convention collective au moment de leur renvoi, et c'est pourquoi la fraternité s'est occupée de leur grief.

M. ARCHER: En vertu de la convention collective.

M. FISHER: Je m'excuse, j'ai été victime d'un sérieux malentendu.

M. MACINNIS: Monsieur le président, M. Archer se propose-t-il de nous parler du télégramme à ce stade-ci?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que nous avons pensé, — non pas du télégramme mais du rapport demandé par M. Fisher, dont il doit nous donner lecture.

C'est bien, allez-y, monsieur Archer.

M. ARCHER: Désirez-vous que je lise le rapport ou que je réponde au télégramme?

Le PRÉSIDENT: Il serait peut-être opportun que vous nous parliez aussi du télégramme, qui porte une accusation bien précise contre vous, monsieur Archer, qui êtes témoin devant ce Comité; et je crois qu'il serait bon que nous vous entendions à ce stade-ci.

M. MACINNIS: J'estime que ce télégramme ne concerne aucunement nos travaux. Si M. Archer et l'auteur du télégramme ont des échanges de vue à faire, l'un par

l'intermédiaire du télégramme, l'autre par l'intermédiaire des journaux, le Comité n'a pas à s'en mêler.

Le PRÉSIDENT: La déclaration de M. Archer a été formulée au sein de ce Comité; par conséquent, il sied que la réponse se fasse par notre intermédiaire.

Oui, monsieur Archer?

M. ARCHER: En réponse, monsieur le président, je vais me reporter à la page 19 du compte rendu n° 2 des délibérations du Comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques. Il s'agit de la déclaration que j'ai faite le lundi 14 mars:

5. Dans son rapport, M. Lande étudie à fond le problème des percepteurs de péage et critique la "méthode désuète" de perception alors en usage. Il conclut que les percepteurs congédiés étaient coupables des accusations portées contre eux et qu'ils méritaient d'être punis, mais il estime que la punition devrait comporter une certaine clémence et il recommande que ces hommes soient réintégrés sans rétroactivité de salaire et avec perte de leur ancienneté. Cette recommandation fut appuyée par les deux représentants de l'Union mais les deux représentants du Conseil s'y opposèrent.

6. En raison de cette conclusion de l'arbitre et des deux représentants de l'Union, le Conseil ne pouvait faire autrement que de donner au gérant du port de Montréal instructions de rengager ces hommes lorsqu'il se produirait des vacances et de leur permettre d'accumuler de l'ancienneté suivant la pratique normale.

Je me reporte maintenant au jugement de M. Lande, page 7, et je cite:

Je recommande donc que les hommes qui ont été destitués soient réintégrés dans leurs fonctions, sans salaire rétroactif et avec perte de leur droit d'ancienneté à compter du 1^{er} janvier 1959.

Le PRÉSIDENT: C'est à la page 7?

M. ARCHER: C'est à la page 7.

Enfin je me reporte à la première page où il est dit:

J'ai été prié, à titre de président, de rendre et de rédiger le présent jugement, toutes les parties acceptant d'être liées par lui.

Il s'agit d'un passage figurant au bas de la page 1 du jugement de M. Lande.

Nous avons donné suite à ces vœux. Nous avons repris sept des huit hommes en cause, et l'un de ces rengagements a nécessité le déplacement de l'un des hommes qui avait été employé comme péager dans l'intervalle.

Je prierais M. Beudet de vous donner plus de renseignements au sujet de ces réintégrations, y compris leurs dates précises.

Avant qu'il prenne la parole, permettez-moi d'ajouter que nous n'essayons pas de cacher quoi que ce soit relativement à l'incompétence qu'il a mentionnée, — et je vous prierais de bien vouloir vous reporter de nouveau à ma déclaration, page 17 (fascicule 2):

Le Conseil a reconnu que le système manuel était suranné... et nous ne tentons pas de défendre le système manuel.

... et que, en raison du volume croissant de la circulation, il devenait plus difficile d'exercer une surveillance sur ce système et que les conditions de travail étaient mauvaises.

De plus, à la page 18, j'ajoute:

Toutefois, un certain nombre de rapports ont démontré l'inefficacité et l'incompétence de certains percepteurs et, à un degré toujours croissant au cours des années, ces rapports indiquaient que l'accroissement de la circulation et la nécessité de s'occuper rapidement des véhicules exigeaient beaucoup des percepteurs de péage et du système manuel de perception, ce qui menaçait gravement l'efficacité de l'exploitation.

C'est alors que nous avons décidé de mettre sur pied le système de perception automatique du péage.

Monsieur le président, M. Beaudet pourrait-il à ce stade-ci, donner de plus amples renseignements?

Le PRÉSIDENT: Oui. Monsieur Beaudet?

M. G. BEAUDET (*directeur du port de Montréal, Conseil des ports nationaux*): Les huit péagers renvoyés le 2 octobre 1958, étaient: MM. R. Toupin, M. Savoie, A. Beauchamp, G. Flynn, A. Decary, E. Jalbert, M. Duceppe et C.-E. Léger.

Huit autres hommes furent engagés en octobre 1958 pour les remplacer.

Nous avons reçu le jugement de M. H. Lande, c.r., le 26 février 1959. A cette date, — soit le 26 février 1959, — les huit hommes engagés en octobre 1958 pour remplacer les huit péagers qui avaient été renvoyés, avaient acquis des droits d'ancienneté, conformément aux dispositions de l'entente collective visant les percepteurs de droits de péage.

Le texte de la décision de M. Lande vient de vous être lu par M. Archer, mais j'aimerais le répéter ici:

En conséquence, je recommande que les hommes qui ont été renvoyés soient réintégrés dans leurs fonctions mais sans salaire rétroactif et avec perte de leurs droits d'ancienneté à compter du 1^{er} janvier 1959. En ce qui concerne les intéressés, l'ancienneté relative qui existait entre eux avant leur renvoi doit être maintenue.

Cela pouvait vouloir dire: (i) une réintégration immédiate; ou (ii) une réintégration à mesure que des vacances se produiraient.

Quoi qu'il en soit, la décision de M^e Lande renfermait, à la fin, la phrase suivante, que je répète:

En ce qui concerne les intéressés, l'ancienneté relative qui existait déjà entre eux avant leur renvoi doit être maintenue.

Cette phrase ne pouvait être interprétée autrement que comme signifiant que tous les hommes ne pourraient être tous réintégrés dans leurs fonctions immédiatement et que, conséquemment, lorsque des vacances se produiraient, ils seraient réintégrés conformément à la priorité de chacun, qui existait entre eux avant leur renvoi.

La fraternité a naturellement prétendu que la décision signifiait que la réintégration devrait être immédiate.

M. Lande a été prié de rendre plus claire sa décision.

Le 27 février 1959 il m'écrivait la lettre suivante, qui a été déposée avec le document dont on a fait la distribution tout à l'heure:

Il a été porté à mon attention qu'on avait voulu voir une ambiguïté dans l'avant-dernière phrase de mon jugement dans la cause ci-dessus. Bien que je ne voie pas la nécessité d'un éclaircissement, puisqu'on ne saurait prêter

à mon texte un sens autre que celui qu'il a, je tiens à déclarer que l'intention était d'ordonner la réintégration des hommes congédiés sans salaire rétroactif et avec la perte de tous leurs droits d'ancienneté acquis jusqu'au 1^{er} janvier 1959.

Il est à remarquer que la dernière phrase contenue dans la décision du 20 février 1959 concernant l'ancienneté relative de chacun des hommes avant le renvoi n'est pas mentionnée dans cette lettre.

Considérant toutefois (i) qu'il n'y avait pas suffisamment de barrières de péage au pont pour employer huit hommes de plus; (ii) que pour réintégrer dans leurs fonctions les huit percepteurs de péage renvoyés, il a fallu mettre à pied les huit hommes qui avaient été engagés à leur place, et (iii), que si les huit hommes engagés pour remplacer les huit percepteurs congédiés étaient mis à pied, la fraternité aurait pu faire d'autres revendications, puisque ces huit remplaçants ainsi engagés avaient acquis, aux termes de la convention de travail, plus de droits d'ancienneté que les péagers renvoyés qui avaient perdu les leurs le 1^{er} janvier 1959, conformément à la décision de M^e Lande (j'admets que tout cela est un peu compliqué, mais ce sont là les véritables faits), le Conseil n'avait pas d'autre choix que de congédier tous les péagers engagés après le 1^{er} janvier 1959 et de réintégrer dans leurs fonctions les huit hommes congédiés, à mesure que des vacances se produisaient.

C'est ce qui est arrivé. Un employé, M. F. Lesiège, qui avait été engagé le 13 janvier 1959 pour remplacer un péager absent qui bénéficiait d'un congé de maladie prolongé, a été mis à pied immédiatement, car son ancienneté avait commencé après le 1^{er} janvier 1959. Il a été remplacé par l'un des huit péagers congédiés, M. R. Toupin, le 16 mars 1959.

Six autres péagers congédiés le 2 octobre 1958 ont réintégré leurs fonctions dans l'ordre suivant, quand des vacances se sont produites:

M. M. Savoie, le 17 avril 1959; M. A. Beauchamp, le 11 mai 1959; M. G. Flynn, le 21 juin 1959; M. A. DéCary, le 29 juin 1959; M. E. Jalbert, le 3 juillet 1959 et M. M. Duceppe, le 6 juillet 1959.

Le huitième des péagers congédiés le 2 octobre 1958, M. C.-E. Léger, a été prié de se présenter au travail le 6 juillet 1959, mais il ne l'a jamais fait.

Il faut donc conclure que la déclaration de M. Lande, dans son télégramme au président et qui était la suivante:

Ainsi, aucun des péagers envoyés n'a été réintégré dans son ancien emploi. est tout à fait fausse et non conforme aux faits.

Au besoin, je suis prêt à déposer à titre de renseignement pour le Comité, un photostat de ma lettre de réintégration et de ces hommes, avec une reproduction des chèques de paie émis en leur faveur pour la période de service qui a suivi leur réintégration.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Beaudet.

M. BALDWIN: D'après ce que j'ai cru comprendre, monsieur le président, les témoins ne devaient-ils pas prêter serment?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Baldwin, nous attendons qu'on nous apporte une bible. Je suis sûr que les témoins qui sont ici ce matin ne refuseront pas de prêter serment, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Pas du tout.

M. MACINNIS: Je veux poser une question au sujet des droits d'ancienneté de ces hommes, de ceux qui ont repris le travail. J'ai compris qu'ils avaient perdu tous

leurs droits d'ancienneté sauf ceux qu'ils avaient entre eux. Au sujet de l'avant dernière phrase du dernier alinéa, votre différence d'opinion avec M^e Lande a-t-elle été éclaircie? L'affaire a-t-elle été portée à son attention, pour qu'il puisse comprendre ce que vous vouliez dire?

Il me semble, monsieur le président, que notre Comité prend la tangente. Voici que nous commençons à parler des divergences d'opinions entre le Conseil des ports nationaux et le Conseil d'arbitrage, et je pense que ces divergences auraient dû se régler entre eux. Si des déclarations ont été faites, après la décision du conseil d'arbitrage, et qu'il y ait désaccord au sujet de l'interprétation, je pense que la question d'interprétation devrait être réglée entre le Conseil d'arbitrage et les parties intéressées. Je ne crois pas que notre Comité doive être saisi de ces divergences d'opinions.

Le PRÉSIDENT: Ma foi, monsieur MacInnis, l'affaire est mentionnée dans le compte rendu maintenant et il appartient au Comité de décider s'il faut continuer.

M. MACINNIS: Je propose que non.

Le PRÉSIDENT: Il y a deux choses au sujet desquelles M. Beaudet a dit qu'il produirait des photostats, et je pense que nous devrions avoir ces documents à cette heure.

M. CREAGHAN: Monsieur le président, au sujet de la proposition de discontinuer, je pense que nous devrions débattre un peu la question, avant de passer outre au télégramme et à cette affaire d'ambiguïté dont on a parlé et qui se retrouve dans la plus récente décision qui nous a été présentée, ce matin.

Le texte suivant est indiqué à la page 19 des délibérations de lundi (fascicule 2) texte que M. Archer a cité plus tôt, ce matin. Je veux parler du paragraphe 5:

Cette recommandation fut appuyée par les deux représentants de l'Union, mais les représentants du Conseil s'y opposèrent.

Je ne sais comment on pourrait concevoir cela d'après les rapports, car M. Lande, à la première page de son jugement dit, dans sa dernière phrase:

La Commission se composait de cinq membres dont deux représentaient le syndicat et deux la direction. Comme ces quatre autres membres étaient directement intéressés à l'affaire, j'ai été prié, à titre de président de rendre, par écrit, le présent jugement toutes les parties acceptant d'être liées par lui.

Maintenant, c'est cette dernière clause qui ne s'accorde pas avec le rapport que nous avons reçu hier. A moins d'avoir quelque preuve, je me demande comment l'on saurait présumer que ce n'était pas un jugement unanime.

M. BEAUDET: A la vérité, le texte est une acceptation d'être liés par la décision. Il s'ensuivait que nous étions obligés d'accepter ce qu'exigeait la décision et, à tout événement, nous n'avions rien d'autre à faire, parce que, conformément aux conditions de la convention du travail concernant les péagers, le Conseil et la fraternité étaient tous deux liés par la décision de l'arbitre. A mon avis, cela, dans le jugement, est redondant.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, il semble que les deux parties en cause dans ce différend ont maintenant rendu publiques leurs déclarations et leurs positions, et au lieu de laisser notre Comité s'occuper de cette controverse, je pense que nous devrions commencer là où nous avons abandonné lors de l'ajournement de lundi matin et poursuivre, d'une façon ordonnée, notre travail avec M. Archer. Je pense que nous devrions laisser le reste de cette affaire revenir sur le tapis à l'occasion.

Le PRÉSIDENT: Merci de vos remarques, monsieur Smith.

Messieurs, M. Archer a un document dont il veut donner lecture.

M. FISHER: J'ai une question au sujet des renseignements.

Le PRÉSIDENT: D'abord, monsieur Fisher, nous allons prier le secrétaire d'assermenter les témoins, comme l'a recommandé le Comité. Le secrétaire veut-il bien s'acquitter de cette tâche. Vous pouvez assermenter en même temps tous les membres du Conseil des ports nationaux.

M. Maurice Archer, assermenté,

M. G. Beaudet, assermenté,

M. J. F. Finlay, assermenté,

M. J.-A. Clément, assermenté,

M. J. B. Phair, assermenté.

M. FISHER: Monsieur le président, au cours de la déposition de M. Beaudet, un point important a été soulevé, et j'aimerais y revenir. Il s'agit de ces changements dans le personnel. Les départs ont-ils été en dehors de l'ordinaire en 1959?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ce renseignement sera donné quand les questions seront posées. Je croyais qu'il était entendu que les problèmes entre les deux partis en présence seraient examinés dans le cours normal des choses. Si M. Fisher pose cette question, j'en ai moi-même deux ou trois que je veux poser, et nous allons encore nous éloigner du sujet. Je propose que nous attendions que le moment soit venu.

M. DRYSDALE: Vu que notre temps est limité, pouvons-nous avoir l'assurance qu'advenant le cas où nous manquons de temps, M. Archer aura l'occasion de déposer certains documents, dont l'accord tripartite?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que j'étais sur le point de demander.

M. ARCHER: Je produis à l'instant les pièces suivantes:

1. Copie du jugement. (*Voir Appendice "A".*)
2. Copie d'un accord tripartite entre la Commission du havre de Montréal, la province de Québec et la Cité de Montréal. (*Voir Appendice "B".*)

Comment la distribution se fera-t-elle?

Le PRÉSIDENT: Les documents pourront circuler ensemble et être publiés en appendice au compte rendu. Est-ce satisfaisant?

M. DRYSDALE: Je fais cette proposition.

M. PIGEON: Je l'appuie.

M. CREAGHAN: Le jugement sera-t-il inclus?

Le PRÉSIDENT: Y compris ceci de M^e Lande. Est-ce que cela vous agréé?

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelque objection?

(La proposition est adoptée.)

M. ARCHER: Nous disposons de 50 exemplaires. Si ce nombre est insuffisant, nous en ferons faire davantage. Puis-je continuer?

3. Résumé des enquêtes du National-Canadien. (*Voir Appendice "C".*)

4. Liste des membres du Conseil des ports nationaux et dates de leur nomination, à compter du 1^{er} octobre 1936. (*Voir Appendice "D".*)

5. Liste des membres de la Commission du havre de Montréal, du 14 mai 1930 au 30 septembre 1936. (Voir Appendice "E".)
6. Liste des fonctionnaires supérieurs du port de Montréal, du 14 mai 1930 jusqu'aujourd'hui. (Appendice "F".)
7. Liste des membres du personnel surveillant du pont Jacques-Cartier, du 14 mai 1930 au 8 septembre 1959. (Voir Appendice "G".)
8. Liste de tous les péagers employés au pont Jacques-Cartier y compris la date de leur engagement, la recommandation y afférente lorsqu'il en est et la date de la cessation de leur emploi avec mention du motif. (Voir Appendice "H".)
9. Relevé indiquant la proportion de billets d'abonnés et de droits payés en espèces quant aux automobiles à passagers, pour la période du 14 mai 1930 jusqu'aujourd'hui. (Voir Appendice "I".)
10. Relevé indiquant le coût d'installation des appareils de perception automatique du péage, au pont Jacques-Cartier. (Voir Appendice "J".)
11. Exposé indiquant le nombre de vérifications effectuées par le vérificateur interne du Bureau de trésor au port selon l'article 2 de la page 7 du mémoire présenté au Comité par M. Archer, le 14 mars 1960. (Voir premier paragraphe, page 17 du fascicule n° 2 des délibérations du Comité.)
12. Copies de notes prises à une réunion du Conseil tenue à Montréal, le 24 octobre 1956, lorsque le directeur du port a recommandé que des appareils de perception automatique du péage soient installés au pont.
13. Relevé donnant les résultats financiers de l'exploitation du pont pour la période s'étendant de 1930 jusqu'aujourd'hui.

Maintenant M. Fisher avait demandé de reporter le renseignement qu'avait demandé M. Bourget concernant l'enquête faite en 1946. Ce renseignement est incorporé dans l'état montrant le résultat de l'exploitation financière du pont pour la période s'étendant de 1930 jusqu'aujourd'hui, mais sous une forme différente.

M. Archer a aussi présenté les réponses documentaires suivantes aux questions qui sont classées à l'appendice "L" du compte rendu des délibérations d'aujourd'hui, de la façon suivante:

Appendice

- "L" Copies de notes prises à une réunion du Conseil tenue à Montréal, le 24 octobre 1956, lorsque le directeur du port a recommandé que des appareils de perception automatique du péage soient installés au pont.
 - "M" Copie du rapport du comité formé en 1955 par l'hon. George Marler, ministre des Transports, ainsi que les noms des membres de ce comité.
 - "N" Relevé des résultats financiers de l'exploitation du pont, de 1930 jusqu'aujourd'hui.
 - "O" Relevé mensuel des recettes de péage relativement aux diverses catégories de véhicules, pour la période allant de 1953 à 1959 inclusivement.
14. Résumé de l'origine et de la destination du rapport fait en collaboration avec le National-Canadien et la province de Québec (plus tard).
 15. Relevé mensuel des recettes provenant des diverses catégories de véhicules pour la période allant de 1953 à 1959, inclusivement.

Il y a deux autres documents que nous allons produire plus tard. L'un est un exemplaire du rapport du comité formé en 1955 par l'hon. George Marler, ministre

des Transports, de même que les noms des membres de ce comité. Nous devrions avoir ces pièces demain ou mardi prochain.

Je crois que ce sont là les documents que l'on voulait. Nous avons parlé avec M. Drysdale et M. Johnson de la possibilité de préparer un rapport au jour le jour, et il a été décidé que vu qu'il ne contiendrait pas tous les renseignements demandés, il n'était, par conséquent, pas nécessaire.

M. DRYSDALE: Oui. Produisez-vous, toutefois, le rapport mensuel qui a été demandé?

M. ARCHER: Oui.

M. JOHNSON: Monsieur le président, je veux faire tout simplement observer que j'ai demandé à M. Archer et à M. Beaudet de remettre leur décision sur cette question particulière à aujourd'hui, pour que nous ayons l'occasion de parler de nouveau de cette question. J'aimerais en parler encore une fois avec M. Archer et avec M. Beaudet. Nous avons tâché de trouver un moyen d'obtenir des renseignements relatifs à une période antérieure et postérieure aux enquêtes qui ont été faites. J'ai demandé à M. Beaudet et à M. Archer de remettre leur décision à aujourd'hui et je vais voir ces deux messieurs, après la présente séance, pour leur en dire un mot. Je vous prierais de ne pas clore le débat à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Le débat ne sera pas clos, monsieur Johnson, et vous pourrez en parler avec M. Archer après la séance.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je ne crois pas que l'entente tripartite donne l'échelle des taux de péage pour le pont. Je pense que nous devrions avoir ce document entre les mains.

Le PRÉSIDENT: Le tarif de péage?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Oui. Le péage imposé aux diverses catégories de véhicules.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous nous donner ces renseignements, monsieur Archer ou monsieur Beaudet?

M. ARCHER: Désirez-vous avoir les renseignements à partir de 1930 ou bien si vous voulez le tarif actuel et celui qui précède?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je pense qu'il vaudrait mieux avoir les tarifs au complet, tous les tarifs.

Le PRÉSIDENT: C'est ce qui sera fait, et vous les aurez au plus tard mardi de la semaine prochaine: cela vous va-t-il?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): C'est parfait.

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

M. DENIS: Voici la liste des percepteurs de péage jusqu'au mois de septembre 1959. J'aimerais savoir s'il y a d'autres personnes qui ont été employées, depuis lors jusqu'à aujourd'hui. J'aimerais avoir les noms des autres employés.

M. BEAUDET: Les nouveaux appareils de perception automatique ont commencé à fonctionner le 8 septembre 1959, et les percepteurs ont été remplacés par des agents de péage. Si vous désirez avoir les noms de ces derniers, nous allons en déposer la liste.

M. DENIS: Je désire savoir les noms et les recommandations des nouveaux employés à partir du mois de septembre 1959 jusqu'à présent.

M. ARCHER: Je crois qu'on a répondu à cette question-là à la Chambre, et je crois que c'était en réponse à une question de M. Fisher.

Le PRÉSIDENT: La liste va être donnée de nouveau. Maintenant, messieurs, avez-vous d'autres questions à poser pour le moment?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): A quel sujet?

Le PRÉSIDENT: Au sujet de ces rapports et du premier exposé qu'a fait M. Archer.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, la question que je désire poser a trait au travail de la gendarmerie royale, je l'admets; mais on fait et on a fait allusion à la sécurité personnelle des membres du Conseil que l'on aurait voulu intimider. Je crois qu'il est de l'intérêt de notre Comité, bien que cela relève de la Gendarmerie royale, que le Conseil des ports nationaux informe le Comité s'il s'est produit des tentatives d'intimidation de ce genre depuis la publication du rapport ou depuis les séances du Comité.

Bien des rumeurs ont circulé où il était question de menaces faites même à des députés et à des ministres. Je crois, monsieur, qu'il est de la responsabilité du président de faire connaître à la Gendarmerie royale toutes ces menaces afin qu'il soit bien avéré qu'aucun groupe d'individus ou de voyous ne pourra intimider les membres du comité ou les témoins qui peuvent comparaître ici.

Le PRÉSIDENT: Je vais demander à M. Archer de vous répondre, monsieur Smith.

Messieurs, je sais que les personnes qui se trouvent en arrière de la salle ont beaucoup de difficulté à entendre ce qui se dit et c'est dû en partie au fait que trop de personnes parlent entre elles. Auriez-vous l'obligeance d'attendre un peu et de permettre au Comité de poursuivre ses travaux?

M. ARCHER: Monsieur le président, depuis que le Comité a été institué, il n'y a pas eu, que je sache, de menaces proférées à l'adresse des membres ou des fonctionnaires supérieurs du Conseil.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pouvez-vous alors m'expliquer un passage qui se trouve à la page 9 de votre rapport et où il est question de certaines menaces et de la Gendarmerie royale qui a été priée de faire enquête immédiatement...

M. ARCHER: Il s'agit de l'an dernier.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je le sais. Y a-t-il eu des tentatives d'intimidation depuis lors?

M. ARCHER: Non.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Smith?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Puis-je demander au président si l'on pourra éventuellement dire quels ont été les résultats de l'enquête de la Gendarmerie royale en ce qui a trait aux menaces?

M. ARCHER: Auriez-vous l'obligeance de répéter votre question?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pouvez-vous dire aux membres du comité quels ont été les résultats de l'enquête qu'a faite la Gendarmerie royale relativement aux menaces, au mois de septembre 1959?

M. ARCHER: Le rapport de la Gendarmerie royale mentionnait que, dans tous les cas, les menaces ont été faites au téléphone par des inconnus, hommes et femmes, qui n'ont donné aucun indice qui aurait pu laisser soupçonner leur identité. Leur rapport traitait aussi de la question de la perception du péage et il confirmait que la perception manuelle était devenue surannée et ainsi de suite.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Auriez-vous l'obligeance de lire, un peu plus loin, dans le deuxième paragraphe, où il est dit que des menaces ont été faites aux membres du Conseil des ports nationaux?

M. ARCHER: Des menaces ont été faites non pas aux membres mais bien aux fonctionnaires supérieurs du Conseil.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Et une enquête a été entreprise au sujet de ces menaces. Quel en a été le résultat?

M. ARCHER: Je ne crois pas qu'on ait découvert quoi que ce soit. On n'a pas découvert les gens qui avaient proféré des menaces mais on a interrogé les personnes qui en avaient été les destinataires.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je n'ai pas compris la réponse.

Le PRÉSIDENT: C'est pourquoi je tâche d'obtenir plus de silence de la part des membres du comité.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Je propose que la distribution des documents se fasse par liasse, ce qui aurait pour effet de diminuer au minimum le va-et-vient nécessaire.

M. JOHNSON: Je n'ai pas un exemplaire de chaque document. A la façon dont on les distribue, ils sont tous mêlés.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'aimerais entendre la réponse qui a été donnée à la question que j'ai posée à M. Archer.

M. ARCHER: Pour autant que je sache, il n'y a pas eu d'arrestation. On n'a pas découvert l'identité des personnes qui ont fait les menaces.

M. HORNER (*Acadia*): M. Archer pourrait-il nous dire de quel genre de menaces il s'agissait? S'agissait-il d'appels téléphoniques ou d'injures?

M. ARCHER: D'appels téléphoniques et d'injures, je crois. M. Beudet a été menacé et il pourrait vous dire exactement ce qui s'est passé.

M. BEAUDET: Je veux bien vous raconter ce qui s'est passé comme je m'en souviens. Mais ma mémoire n'est probablement pas aussi fidèle que je le souhaiterais. Je ne puis vous donner des dates exactes sans me reporter aux documents officiels qui ont été présentés à l'époque. Je ne les ai pas avec moi.

J'ai été menacé un vendredi soir du mois d'août 1959, vers 9 heures, c'est-à-dire environ un mois avant que les percepteurs automatiques commencent à fonctionner. J'entrais mon automobile dans mon garage. Comme la porte du garage était fermée, je suis descendu de l'automobile pour l'ouvrir. Deux jeunes hommes, d'une vingtaine d'années environ, sont sortis du bosquet près de ma maison et m'ont dit de venir en arrière de la maison. Je les ai regardés et l'un d'eux m'a dit "Allons, venez" et il m'a montré un revolver. J'ai marché avec eux vers l'arrière de la maison où il faisait plus sombre. Ils m'ont alors dit de m'assurer que les appareils de perception automatique ne seraient pas installés sur le pont. Je leur ai dit que la décision ne relevait pas de moi, que l'installation avait été approuvée par le Conseil et par le gouvernement et que j'étais incapable de faire quoi que ce soit. Ils ont ajouté: "Nous savons que vous pouvez faire quelque chose et vous faites mieux d'agir si vous ne voulez pas qu'on s'en prenne à vous ou à votre famille". C'est tout ce qui a été dit. Ils se sont alors dirigés au pas de marche vers la rue.

Je dois avouer que j'étais très énervé. Je suis stupidement remonté dans mon automobile, pour quoi faire, je ne sais trop. La porte du garage était encore fermée. Je suis sorti de l'auto et j'ai pensé de suivre les hommes en question afin de relever le numéro d'immatriculation de leur voiture, s'ils en avaient une. Je dois admettre que je les ai suivis à une distance respectable. Ils ont marché jusqu'à la rue suivante de la mienne et quand je suis arrivé au coin de cette rue, je me suis rendu compte qu'une auto démarrait en vitesse. Comme je l'ai déjà dit, il passait un peu neuf

heures. Je ne pouvais pas voir la plaque d'immatriculation. J'ai pris pour acquis que ces deux hommes se sauvaient dans l'automobile, mais je ne peux pas jurer que les deux hommes que j'avais vus étaient ceux qui se trouvaient dans l'auto parce que je ne les y ai pas vus monter. Je suis revenu à pied à la maison, j'ai ouvert la porte du garage et je suis entré dans la maison pour y prendre un reconstituant.

Je n'ai pris aucune disposition au sujet de la menace du vendredi avant le lundi suivant alors que j'ai fait un rapport verbal à mon président au cours d'une conversation téléphonique; le président s'est ensuite occupé de la question et a fait rapport de ces faits à la Gendarmerie royale du Canada.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Puis-je vous demander si vous avez été menacé de nouveau après cet incident?

M. BEAUDET: Non.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je comprends très bien la situation dans laquelle vous vous trouviez. Mais, ayant été menacé à la pointe du revolver et votre vie ayant été mise en danger, vous n'avez pas songé à appeler immédiatement la Gendarmerie royale du Canada?

M. BEAUDET: C'était un vendredi soir et environ une heure après l'incident je suis allé rejoindre ma famille à la campagne.

M. DENIS: Avez-vous appelé la police?

M. BEAUDET: Non. J'en avais décidé ainsi.

M. DENIS: Pourquoi avez-vous pris cette décision?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous poursuivrons notre travail jeudi matin. Aujourd'hui nous devons prendre une décision au sujet des témoins. On nous a demandé d'ajourner aujourd'hui à 10 heures et demie ou aussitôt que possible après cette heure.

M. Fisher a proposé que les personnes suivantes soient convoquées: l'hon. George Marler, ancien ministre des Transports; M. A. Murphy, directeur du port de Montréal avant M. Beaudet; M. B. J. Roberts, le plus ancien membre du Conseil des ports nationaux; M. Frank Hall, président de la Fraternité des Commis de chemin de fer et de navigation; M. J.-L. Valois, chef de la police du port de Montréal; et M. Walter Smith, des chemins de fer Nationaux du Canada, l'auteur du communiqué de presse sur les droits de péage; ainsi qu'un haut fonctionnaire de la ville de Montréal, vu l'intérêt de la ville à cette affaire.

M. Chevrier a proposé que M. R. K. Smith, ancien président du Conseil des ports nationaux, soit convoqué et M. Johnson a proposé que l'hon. Ralph Campney, ancien président du Conseil des ports nationaux, M. Auguste Vincent, ancien député fédéral de Longueuil et l'hon. Roch Pinard, ancien député fédéral de Chambly-Rouville, soient convoqués.

J'aimerais connaître votre opinion à cet égard?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je veux simplement dire que je suppose que vous allez ajourner sous peu et que nous aurons l'occasion de poursuivre au cours de la prochaine séance l'étude de la question de l'intimidation.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que nous remettions cette question à la prochaine séance?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous désirez ajourner immédiatement?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. DENIS: Est-ce que M. Beudet pourrait nous apporter une liste des percepteurs de péages pendant la période de six mois qui a précédé l'installation des percepteurs automatiques?

Le PRÉSIDENT: Vous voulez les noms des percepteurs?

M. DENIS: Mois par mois.

Le PRÉSIDENT: Depuis que les appareils de perception automatique sont installés?

M. DENIS: Non, pour les six mois précédents.

Le PRÉSIDENT: Cela sera fait.

M. JOHNSON: Cela ne complètera pas la liste? Nous devrions avoir le droit de convoquer de nouveaux témoins.

Le PRÉSIDENT: Le Comité a absolument le droit de convoquer toutes les personnes qu'il juge à propos de convoquer.

M. ARCHER: Pourriez-vous me dire combien d'exemplaires de ces documents vous aimeriez avoir?

Le PRÉSIDENT: Le Comité se compose de soixante membres; j'estime donc que vous devriez apporter au moins 125 exemplaires, mettons, de sorte que la presse puisse aussi en avoir.

M. FISHER: Sur la liste des témoins, vous proposez un haut fonctionnaire autorisé de la ville de Montréal. Vous vous souviendrez sans doute qu'au cours d'une séance du Comité directeur j'ai proposé l'hon. Sarto Fournier étant donné que M. Fournier s'est occupé activement de faire des recommandations lorsqu'il occupait son ancien poste et je crois qu'il serait avantageux de le convoquer pour qu'il représente la ville de Montréal.

Le PRÉSIDENT: Nous réglerons cette question à la prochaine séance. On nous a demandé d'ajourner à 10 heures et demie et nous n'en sommes pas loin. Nous nous réunirons donc jeudi matin, c'est-à-dire demain matin. Je ne suis pas encore certain de la salle où nous nous réunirons; ce sera la salle du Comité des chemins de fer ou celle-ci.

APPENDICE "A"

HAROLD LANDE, c.r.

Avocat et procureur

Commissaire de la Cour supérieure

Édifice Transportation
132 ouest, rue Saint-Jacques
Montréal, le 27 février 1959

Recommandé

Monsieur G. Beudet
Directeur du port
Conseil des ports nationaux
Port de Montréal
Montréal 1, P.Q.

Sujet: La Fraternité des commis de chemin de fer et de navigation, manutentionnaires de marchandises et employés de messageries et de gare

contre: le Conseil des ports nationaux.

Nature de la plainte: Renvoi des percepteurs de péages

Messieurs,

Il a été porté à mon attention que l'on avait voulu voir une ambiguïté dans l'avant-dernière phrase de mon jugement au sujet de la cause ci-dessus mentionnée. Bien que je ne vois pas la nécessité d'un éclaircissement puisqu'on ne saurait prêter à mon texte un sens autre que celui qu'il a, je tiens à déclarer que l'intention était d'ordonner la réintégration des hommes renvoyés sans salaire rétroactif et avec la perte de tous leurs droits d'ancienneté acquis jusqu'au 1^{er} janvier 1959.

Agréez, messieurs, etc. . .

HAROLD LANDE, Q.C.

HL/kf

Canada

Province de Québec

District de Montréal

DANS LA CAUSE OPPOSANT
LA FRATERNITÉ DES COMMIS DE CHEMINS DE FER ET DE
NAVIGATION, MANUTENTIONNAIRES DE MARCHANDISES ET
EMPLOYÉS DE MESSAGERIES ET DE GARE

et

LE CONSEIL DES PORTS NATIONAUX,

au sujet de

PLAINTES CONCERNANT LE RENVOI DE
PERCEPTEURS DE PÉAGE

- A: M. G. Beaudet,
Directeur du port,
Conseil des ports nationaux,
Port de Montréal,
Montréal 1 (P.Q.)
- A: M. H. F. Mead,
Président général,
Fraternité des commis de chemins de fer et de navigation,
Manutentionnaires de marchandises, employés de messageries et de gare,
27, avenue Allen,
Greenfield Park (P.Q.)

Messieurs,

Le soussigné a agi à titre de président de la commission conjointe d'appel nommée par le ministre fédéral du Travail pour entendre des plaintes relatives au renvoi des huit percepteurs de péage employés au pont Jacques-Cartier. Cette commission a agi en vertu de l'article 5, paragraphe 3-D, de la convention collective existant entre les deux parties susnommées. La commission se composait de cinq membres, dont deux représentaient le syndicat, et deux la direction. Comme ces quatre autres membres étaient directement intéressés à l'affaire, j'ai été prié, à titre de président, de rendre par écrit le présent jugement, qui lie toutes les parties acceptant d'être liées par lui.

L'accusation précise portée contre les hommes renvoyés est à l'effet qu'ils ont négligé de donner, aux véhicules qui franchissaient le pont Jacques-Cartier, des récépissés en échange de l'argent reçu, violant ainsi l'article 9 du règlement qui s'applique à tous les percepteurs de péage sur le pont susmentionné. L'accusation énonce que chacun des percepteurs renvoyés a négligé d'observer ce règlement en plusieurs occasions. Les employés prétendent que ces accusations ne sont pas fondées et que s'il est arrivé quelquefois que des récépissés n'aient pas été remis, cette omission n'est

pas due à leur mauvaise foi mais plutôt aux conditions de travail fatigantes et difficiles dans lesquelles ils doivent remplir leurs fonctions.

La preuve soumise au nom de l'employeur établit qu'un service bien connu d'investigateurs de profession a fait enquête sur les lieux durant les mois d'août et de septembre 1958 et que de huit à dix enquêteurs ont été employés, chacun d'eux empruntant le pont en moyenne cinquante fois à ces fins. Des résumés des rapports écrits de ces enquêteurs au sujet de chacune des accusations précises ont été remis au syndicat dont les représentants avaient accepté de considérer ces rapports comme une preuve versée au dossier, sans toutefois en admettre nécessairement le bien-fondé.

Le syndicat a souligné les conditions de travail difficiles et surannées de même que les instructions contradictoires que les hommes étaient obligés d'observer. Il n'y a pas de doute que le double système de tarifs en vigueur sur ce pont ajoutait aux difficultés des percepteurs. Les tarifs de péage du pont Victoria étaient en vigueur au pont Jacques-Cartier en plus du tarif propre à ce dernier pont. Comme on peut se servir de jetons au pont Victoria, ces mêmes jetons sont également admis au pont Jacques-Cartier. Dans le cas des deux ponts, les jetons peuvent servir tant pour la voiture que pour tous ses occupants. Cependant, si un passage est payé en argent au pont Jacques-Cartier, chaque occupant doit également payer 5c. En outre, on donne des récipissés seulement dans le cas des passages payés en argent, et non pas lorsqu'il s'agit de jetons. Le jeton a des dimensions à peu près identiques à celles d'une pièce de 25c. et il est très difficile d'établir au simple toucher la différence entre un jeton et une pièce de monnaie. Alors, le percepteur doit d'abord examiner la pièce qu'il reçoit et établir s'il doit remettre un reçu et s'il doit exiger un supplément à l'égard des occupants de la voiture. Dans ce dernier cas, il doit également vérifier le nombre de passagers à l'intérieur de la voiture. Tout cela prend du temps, et aux heures de pointe, les automobilistes de mauvaise humeur ne mâchent pas leurs mots au sujet des retards, ce qui ajoute à la pression exercée sur le péager pour qu'il accélère son travail.

Je désirerais également formuler une observation au sujet du système employé à l'administration au sujet de la moyenne des recouvrements dans les différentes catégories de véhicules qui sont faits par chaque percepteur, et de l'insistance que l'on met à demander aux percepteurs qui sont en bas de la moyenne, d'accroître leur rendement. Cela peut jouer au détriment des péagers qui sont plus lents et moins efficaces que les autres. On tient compte de la recette brute recueillie par chacun des percepteurs, pour chaque catégorie de véhicule. Si l'un des percepteurs voit sa moyenne baisser en comparaison avec les autres percepteurs, dans l'une ou plusieurs de ces catégories, il reçoit alors instruction d'accroître son rendement. Ce qui force le percepteur à accélérer son travail, surtout durant les heures de pointe. Afin de gagner du temps, il peut négliger de remettre les reçus alors qu'il le devrait. D'après les témoignages donnés par quelques-uns des percepteurs qui ont été renvoyés, cela avait également pour résultat de les pousser à montrer plus de péages de camions dans leur recette, car cette catégorie de véhicules semble fatale à ceux qui sont plus lents. A cette fin, les percepteurs avaient adopté un système officieux (en marge des règlements) consistant à ne pas donner de récipissé aux automobilistes, et à mettre l'argent de côté pour s'en servir, avec des reçus mutilés afférents au péage de camion afin de faire correspondre les montants. Cela peut bien être l'une des raisons pour lesquelles les percepteurs n'ont pas, dans certains cas, remis de récipissé aux automobiles ordinaires.

Il existe quatorze sortes de reçus actuellement en usage, d'après le poids ou l'espèce du véhicule qui paie le droit de passage, et le percepteur doit décider en une fraction de seconde quel reçu il doit remettre.

Il est également difficile d'établir d'un coup d'oeil le nombre des occupants d'une voiture. Les voitures basses d'aujourd'hui rendent difficile pour le percepteur, du

haut de sa plate-forme, de voir les passagers, surtout si ceux-ci sont assis à côté du conducteur. Ceci est particulièrement vrai le soir lorsqu'il est à peu près impossible de distinguer les passagers à moins qu'on les ait déjà aperçus à travers le pare-brise de la voiture qui s'approche. Si la température est pluvieuse ou brumeuse, ou encore en hiver lorsque les fenêtres sont embuées, cette tâche peut être des fois complètement impossible. De façon générale, l'automobiliste n'offre pas, ou même il refuse tout simplement de payer pour ses passagers et si le percepteur cherche à se rendre compte, il se fait abreuver d'injures. Pendant les six heures que j'ai passées sur le pont, neuf automobilistes sur dix refusaient ou négligeaient de payer le passage de leur compagnon.

D'après ce qui précède, il est évident que la tâche du percepteur est à la fois difficile et désagréable. Il est obligé d'observer certaines règles qui ne devraient pas être nécessaires aux fins d'une perception efficace des tarifs de péage, et qui, si elles étaient observées à la lettre auraient pour effet de retarder la circulation à un point tel que le public aurait de la difficulté à se servir du pont comme il le voudrait. Le percepteur est tiraillé entre la nécessité d'observer les règlements et de donner en même temps au public un service efficace. Les règles actuelles, héritage de l'époque des véhicules à traction animale, datent du temps où la circulation sur le pont était moins dense qu'aujourd'hui. Une modernisation complète du système de perception de péage s'impose. La plupart de ces problèmes seraient éliminés si l'on recourait à un taux uniforme sur les deux ponts et à une taxe unique et uniforme pour tous les véhicules de même que si l'on avait recours à la perception mécanique.

Même si l'analyse précédente des conditions de travail de ces percepteurs peut expliquer certaines erreurs et omissions, est-ce suffisant pour justifier l'exonération de ces gens des accusations précises qui ont été portées contre eux? Si les manquements au devoir dont on les accuse s'étaient produits pendant les heures de circulation intense, on pourrait invoquer bien des arguments à leur décharge. Cependant, dans chaque cas, les accusations portées contre eux se rapportaient à des infractions commises pendant des heures de relâche alors qu'ils travaillaient sous une pression beaucoup moins considérable. Ces incidents se sont produits en été alors que la température était favorable et que les percepteurs n'étaient pas confinés à leurs cabines, mais qu'ils se tenaient à l'extérieur. La preuve démontre également que les percepteurs avaient été avertis le 31 mai 1957 qu'une enquête était en cours et qu'on leur demandait de suivre les règlements, dont un exemplaire accompagnait chaque avis.

Nous avons contre-interrogé plusieurs des enquêteurs pendant les séances et ils m'ont donné l'impression d'être des gens d'expérience, honnêtes et accomplissant sincèrement une tâche très difficile et très désagréable. Je suis convaincu qu'ils avaient adopté vis-à-vis de leurs fonctions une attitude tout à fait objective. Le comité des plaintes a interrogé avec beaucoup de soin les enquêteurs au sujet du temps qu'ils avaient accordé aux percepteurs pour remettre le reçu dans chaque cas et dans chaque circonstance les enquêteurs ont répondu qu'ils avaient donné aux percepteurs un temps bien suffisant et que c'est seulement après qu'il était absolument clair que celui-ci n'avait pas l'intention de donner de reçu que leur voiture démarrait.

Le seul élément de preuve à l'encontre de ces rapports était un affidavit signé par chacun des hommes renvoyés et par lequel chacun niait avoir jamais refusé de donner un reçu lorsque l'automobiliste lui en donnait le temps. Dans chaque affidavit également le déposant déclare qu'il ne peut pas se rappeler exactement ce qui s'est passé au jour précis où les infractions se sont produites. Ces affidavits ne constituent rien de plus qu'une dénégation générale des accusations précises. En appréciant la preuve à sa juste valeur, je ne vois aucune raison me permettant de ne pas accepter à sa face même la version des enquêteurs et je dois conclure en conséquence que les péagers incriminés sont coupables des accusations portées contre eux.

En conséquence, leur renvoi était-il justifié? La punition était-elle proportionnée au délit? Après avoir entendu les témoignages qui se sont poursuivis pendant plusieurs jours et à la suite d'observations personnelles sur le pont, je suis forcé d'en venir à la conclusion qu'il y a eu un certain relâchement de la part des surveillants des percepteurs, qui, tant pour des raisons de nécessité que par négligence, permettaient aux percepteurs, depuis plusieurs années, d'établir et de suivre certaines pratiques qui ne cadraient pas avec les règlements.

Ainsi, par exemple, l'article 7 du règlement oblige le percepateur à dire à chaque automobiliste, quand il lui remet son reçu: "Je vous demande de conserver ce reçu jusqu'au moment où vous aurez franchi le pont". Si l'on avait observé cette prescription à la lettre, on aurait pu éviter les incidents actuels. M. Poole, le surveillant des percepteurs, me déclarait que cette règle n'était pas observée parce que son application aurait retardé indûment la circulation. Il reconnaissait que même si les hommes n'avaient d'instruction précise de désobéir à ce règlement, en pratique ils ne l'appliquaient pas et cela, à sa connaissance.

Peut-être était-il excusable de ne pas observer ce règlement pendant les heures de circulation intense, mais on ne l'observait en aucun temps. Pendant tout le temps que j'ai passé sur le pont, à aucun moment n'ai-je entendu un percepateur dire à un automobiliste de conserver son reçu tant qu'il n'aurait pas franchi le pont, même quand ils avaient le temps et l'occasion de le faire. De même, les percepteurs avaient établi la coutume de ne pas donner de reçu aussi souvent qu'ils l'auraient dû pendant les heures de pointe, et cette coutume s'est étendue aux heures d'accalmie. En réalité, les hommes renvoyés n'étaient pas les seuls coupables à cet égard, et la preuve a démontré que plusieurs autres, sinon tous les percepteurs avaient également leur part de culpabilité, mais à un moindre degré.

Pour concilier les règlements désuets et les conditions courantes de circulation rapide sur le pont, les percepteurs avaient tacitement la permission, durant les heures de pointe, d'accomplir des choses qu'ils n'auraient pas dû faire, mais au lieu de limiter cette élasticité des règles aux circonstances absolument nécessaires, ils avaient pris des licences dépassant ce besoin, comme le prouvent les accusations dans la présente cause. Le fait de ne pas observer la dernière partie de l'article 7 du règlement n'était pas très sérieux en soi, mais les manquements à l'article 9 sont sérieux et pouvaient entraîner de graves conséquences.

Pour cette raison, j'estime que ces hommes devraient être punis pour ce dont ils ont été accusés. Cette sanction devrait cependant être tempérée de clémence. 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 1^{er} janvier 1959. En ce qui concerne les intéressés, l'ancienneté relative qui existait entre eux avant leur renvoi doit être maintenue.

Montréal, le 20 février 1959.

Le président,
Harold Lande, Q.C.

APPENDICE "B"

En ce cinquième jour du mois de mai de l'an de grâce mil neuf cent vingt-huit, par devant moi, Charles Delagrave, le soussigné, notaire public pour la province de Québec, résidant et pratiquant dans la ville de Québec, dans ladite province, ont comparu:

L'honorable ANTONIN GALIPEAULT, de la ville de Québec, conseil du Roi, agissant aux présentes en son titre de ministre des Travaux publics et du Travail de la province de Québec, pour et au nom du Gouvernement de la province de Québec, dûment autorisé aux fins des présentes en vertu d'un décret du conseil adopté à Québec le

treizième jour de juillet de l'an dernier (1927) dont copie dûment certifiée est demeurée annexée à l'original des présentes après avoir été signée aux fins d'identification par les parties aux présentes et le notaire soussigné,

PARTIE DE PREMIÈRE PART, ci-après appelée "LE GOUVERNEMENT" et

LES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL ici agissant et représentés par L'HONORABLE W. L. McDUGALD et M. T. W. HARVIE, de la Cité de Montréal, respectivement président et gérant général, dûment autorisés aux fins des présentes en vertu et conformité d'une résolution de ladite corporation adoptée lors d'une séance tenue à Montréal le dix-septième jour d'août de l'an dernier (1927), dont copie dûment certifiée est demeurée annexée à l'original de la présente après avoir été signée aux fins d'identification par les parties aux présentes et le notaire soussigné,

PARTIE DE DEUXIÈME PART, ci-après appelée "LA CORPORATION" et

LA CITÉ DE MONTRÉAL ici agissant et représentée par M. A.-A. DESROCHES, président du Comité exécutif, et par M. J.-ÉTIENNE GAUTHIER, greffier de la Cité, tous deux de la Cité de Montréal, dûment autorisés aux fins des présentes en vertu et conformité d'une résolution du Conseil de ville adoptée lors d'une séance tenue le douzième jour de mars de cette année (1928), dont copie dûment certifiée est demeurée annexée à l'original des présentes après avoir été signée aux fins d'identification par les parties aux présentes et le notaire soussigné,

PARTIE DE TIERCE PART, ci-après appelée "LA CITÉ",

LESQUELLES PARTIES agissant comme spécifié plus haut ont par les présentes déclaré, convenu et accepté comme il suit:

ATTENDU QUE la Corporation a été autorisée par la loi du Parlement du Canada, 14-15 George V, chapitre 58, à construire, posséder, entretenir, gérer, exploiter et utiliser un pont, pour la circulation en général, entre la Cité de Montréal et un endroit sur la rive sud du fleuve St-Laurent qui a été ultérieurement déterminé par ladite corporation comme étant la paroisse de Longueuil,

ATTENDU QUE par la loi du parlement de la Province de Québec 16 Georges V, Chapitre 2, l'autorisation, les droits et pouvoirs conférés à ladite Corporation par la loi susmentionnée ont été accordés dans la mesure où les droits et la compétence de la Législature de la Province de Québec sont concernés;

ATTENDU QUE, afin d'assurer la construction, l'entretien et l'exploitation dudit pont, il était nécessaire d'obtenir la coopération du gouvernement et de la Cité de Montréal, lesquels, comme il est édicté dans ladite loi provinciale, doivent contribuer chacun pour un tiers aux frais de construction dudit pont, l'autre tiers devant être à la charge de ladite Corporation;

ATTENDU QUE ledit pont est actuellement en voie de construction, et

ATTENDU QUE, aux termes desdites lois, il est opportun qu'un document en bonne et due forme légale soit passé entre les parties aux présentes et stipule les conditions en vertu desquelles ladite collaboration devra être assurée;

EN CONSÉQUENCE, les parties aux présentes et moi-même, le notaire soussigné, CERTIFIONS:

1. QUE la Corporation des Commissaires du havre de Montréal s'engage à construire, à posséder, à entretenir, à gérer et à exploiter le pont actuellement en voie de construction entre la Cité de Montréal, et la paroisse de Longueuil, pour le trafic en général;

2. QUE afin d'assurer la construction, l'entretien et l'exploitation dudit pont, le gouvernement paiera à la Corporation, comme quote-part de la province une somme

de CENT CINQUANTE MILLE DOLLARS par année, durant une période de quarante ans, le premier versement annuel devant être fait dans un an de la date à laquelle la Corporation aura donné avis, par écrit, au gouvernement provincial que ledit pont est ouvert à la circulation et les versements annuels subséquents devant être faits à la même date les années suivantes: mais ledit versement annuel devra cependant être réduit à la somme nécessaire pour combler un tiers du déficit annuel dudit pont lorsque ce déficit sera moindre que quatre cent cinquante mille dollars.

3. QUE L'EMPLACEMENT, les plans et devis dudit pont ont été approuvés par le Lieutenant-Gouverneur en conseil et par la Cité de Montréal;

4. QUE ledit pont sera un pont de péage. Le tarif des taux de péage devra être approuvé par le Lieutenant-Gouverneur en Conseil et ne devra pas être modifié sans son autorisation;

5. QUE le Gouvernement ne sera tenu de payer cette somme annuelle de cent cinquante mille dollars ou une partie de cette somme qu'en autant que ledit pont demeurera pont de péage pendant toute la durée du présent contrat;

6. QUE la Cité s'engage à payer à la Corporation, pour sa quote-part des frais de construction, d'entretien et d'exploitation dudit pont, une somme de CENT CINQUANTE MILLE DOLLARS (\$150,000) par année pendant une période de QUARANTE ANS, le premier versement devant être fait dans un an de la date à laquelle la Corporation aura donné avis, par écrit, à la Cité, que ledit pont est ouvert à la circulation et les versements subséquents devant être faits à la même date, les années suivantes, laquelle somme devra cependant être réduite à la somme nécessaire pour combler un tiers du déficit annuel du pont, lorsque ce déficit sera moindre que quatre cent cinquante mille dollars. LADITE contribution de la Cité sera subordonnée à l'obligation par la Corporation, qui par les présentes s'y engage pourvu que la Cité lui procure le droit de passage nécessaire, de construire une descente pour voitures sur le côté ouest du pont, dans le voisinage des rues Craig et Notre-Dame.

7. QUE la Corporation devra payer les frais du présent contrat et deux copies, destinées au Gouvernement et à la Cité.

DONT ACTE:

FAIT ET PASSÉ dans ladite Cité de Montréal aux jour, mois et année susmentionnés sous le numéro neuf mille six cent quarante-huit des minutes du notaire soussigné et signé par lesdites Parties avec ledit notaire et en sa présence dudit notaire après lecture faite selon les prescriptions de la loi.

(signé) "ANTONIN GALIPEAULT"

"A. A. DESROCHES"
Président du Comité exécutif

"J. ÉTIENNE GAUTHIER"
Greffier de la Cité

"W. L. McDOUGALD"

"T. W. HARVIE"

"CHARLES DELAGRAVE", N.P.

VRAIE COPIE de la minute demeurée dans mon étude.

(signé) Charles Delagrave.

COPIE DU RAPPORT D'UN COMITÉ de L'Honorable Conseil Exécutif en date du 13 juillet 1927, approuvé par le Lieutenant-Gouverneur, le 16 juil. 1927.

Concernant la construction d'un pont entre Montréal et Longueuil.

L'Honorable Ministre des Travaux Publics et du Travail dans un mémoire en date du 13 juillet (1927), expose:

QUE le Statut 16 George V, Chapitre 2, pourvoit à la construction d'un pont entre Montréal et Longueuil;

QUE l'article 2 de ce statut décrète qu'il sera loisible au lieutenant gouverneur en conseil d'autoriser le Ministre des Travaux Publics et du Travail, à faire, pour et au nom du Gouvernement de cette province, un contrat avec la Corporation des Commissaires du Havre de Montréal et la Cité de Montréal, pour pourvoir à la construction, à l'entretien et à l'exploitation d'un pont sur le fleuve St-Laurent entre la Cité de Montréal et la paroisse de Longueuil.

EN CONSÉQUENCE, l'Honorable Ministre recommande qu'il soit autorisé à signer le projet de contrat préparé à cette fin par Charles Delagrave, notaire public, de cette ville.

CERTIFIÉ

(signé) "A. MORISSET", Greffier Conseil Exécutif.

(signé)

(signé) "ANTONIN GALIPEAULT", Ministre des Travaux Publics et du Travail.

"A. A. DESROCHES", Président du Comité Exécutif.

"J. ETIENNE GAUTHIER", Greffier de la Cité.

"W. L. McDOUGALD".

"T. W. HARVIE".

"CHARLES DELAGRAVE", N.P.

Vraie copie.

(Signé) Charles Delagrave.

EXTRAIT du procès-verbal de l'assemblée mensuelle du Conseil Municipal de la Cité de Montréal tenue lundi, le 12 mars, 1928.—

SOU MIS et lu le rapport suivant du Comité Exécutif à l'effet d'approuver un projet d'acte entre la Commission du Port, le Gouvernement Provincial et la Cité de Montréal au sujet de la construction et de l'exploitation du pont devant relier Montréal à la rive sud.

LE COMITÉ EXÉCUTIF a l'honneur de faire rapport:

ATTENDU que la Commission du Port de Montréal a été autorisée par la loi du parlement du Canada, 14-15 George V, Chapitre 58, à construire, posséder, entretenir, gérer, exploiter et utiliser un pont, pour le trafic en général, entre la Cité de Montréal et un endroit sur la rive sud du fleuve Saint Laurent qui devait être déterminé par la dite Commission, celle-ci ayant décidé que cet endroit serait la paroisse de Longueuil;

ATTENDU que par la loi du parlement de la Province de Québec 16 Georges V, Chapitre 2, l'autorisation, les droits et pouvoirs conférés à la Commission du Port par la loi susmentionnée ont été confirmés et ratifiés, en autant que les droits et la compétence de la Législature de la Province de Québec étaient concernés;

ATTENDU que, afin d'assurer la construction, l'entretien et l'exploitation dudit pont, il était nécessaire d'obtenir la coopération du gouvernement provincial et de la Cité de Montréal, lesquels, comme il est édicté dans la dite loi de la Législature

provinciale doivent contribuer chacun pour un tiers aux frais de construction dudit pont, l'autre tiers devant être à la charge de la Commission du port;

ATTENDU que l'emplacement, les plans et devis dudit pont ont été approuvés par le Lieutenant Gouverneur en Conseil et par la Cité de Montréal;

ATTENDU que le dit pont est actuellement en voie de construction;

ATTENDU que le projet d'acte ci-annexé, préparé par Mtre Charles Delagrave, N.P. contient un énoncé des obligations qu'assument respectivement la Commission du Port de Montréal, le gouvernement provincial et la Cité de Montréal, relativement au dit pont, comme suit:

"1. La Commission du Port de Montréal s'engage à construire, à posséder, à entretenir, à gérer et à exploiter le pont actuellement en voie de construction entre la Cité de Montréal, et la paroisse de Longueuil, pour le trafic en général;

"2. Afin d'assurer la construction, l'entretien et l'exploitation dudit pont, le gouvernement provincial paiera à la Commission du Port de Montréal, comme quote-part de la province une somme de \$150,000.00 par année, durant une période de 40 ans, le premier versement annuel devant être fait dans un an de la date à laquelle la Commission du Port de Montréal aura donné avis, par écrit, au gouvernement provincial que le dit pont est ouvert à la circulation et les versements annuels subséquents devant être faits à la même date les années suivantes: mais le dit versement annuel devra cependant, être réduit à la somme nécessaire pour combler un tiers du déficit annuel dudit pont lorsque ce déficit sera moindre que \$450,000.00;

"3. La Cité de Montréal s'engage à payer à la Commission du port de Montréal, pour sa quote-part des frais de construction, d'entretien et d'exploitation dudit pont, une somme de \$150,000.00 par année pendant une période de 40 ans, le premier versement devant être fait dans un an de la date à laquelle la Commission du Port de Montréal aura donné avis, par écrit, à la Cité de Montréal que le dit pont est ouvert à la circulation et les versements subséquents devant être faits à la même date, les années suivantes, laquelle somme de \$150,000.00 par année sera cependant réduite à la somme nécessaire pour combler un tiers du déficit annuel du pont lorsque ce déficit sera moindre que \$450,000.00.

La dite contribution de la Cité sera subordonnée à l'obligation qu'assume la Commission du Port (pourvu que la Cité lui procure un droit de passage) de construire une descente pour voitures sur le côté Ouest du pont, dans le voisinage des rues Craig et Notre Dame.

4. Le dit pont sera un pont de péage. Le Tarif des taux de péage devra être approuvé par le lieutenant gouverneur en Conseil et ne devra pas être modifié sans son autorisation.

"5. Le Gouvernement provincial ne sera tenu de payer cette somme annuelle de \$150,000.00 ou une partie de cette somme qu'en autant que le dit pont sera — pont de péage pendant toute la durée du contrat".

ATTENDU que ce projet d'acte a été approuvé par l'Avocat en Chef de la Cité.

VOTRE COMITÉ recommande qu'il soit approuvé et que le Président du Comité Exécutif et le Greffier de la Cité soient autorisés à le signer au nom de la Cité.

Respectueusement soumis,

Le Comité Exécutif,

(Signé) "A. A. Desroches", Président

"J. Etienne Gauthier", Greffier de la Cité.

Montréal, 12 mars 1928

Sur la proposition de l'échevin Trépanier appuyé par l'échevin Langlois, il est Résolu: Que le dit rapport soit adopté.

(certifié) "J.-ETIENNE GAUTHIER"
Greffier de la Cité

(signé "ANTONIN GALIPEAULT"

"A.-A. DESROCHES"
président du Comité exécutif.

"J.-ETIENNE GAUTHIER"
Greffier de la Cité.

"T. W. HARVIE"

"W. L. McDUGALD"

"CHARLES DELAGRAVE, N.P.

Vraie copie

(Signé) Charles Delagrave.

COPIE AUTHENTIQUE du procès-verbal de la séance tenue par les commissaires du havre de Montréal, le 17 août 1927 à 11 heures du matin.

Il est proposé, appuyé et DÉCIDÉ à l'unanimité que les Commissaires du Havre de Montréal concluent par acte notarié avec l'honorable Antonin Calipeault à titre de ministre des Travaux publics et du Travail de la province de Québec, pour et au nom du Gouvernement de la province de Québec, et avec la Cité de Montréal, un contrat en vertu duquel les Commissaires du Havre de Montréal s'engagent à construire, entretenir et exploiter le pont actuellement en voie de construction entre la Cité de Montréal et la paroisse de Longueuil et le Gouvernement et la Cité de Montréal s'engagent chacun à payer aux Commissaires du Havre de Montréal une quote-part de \$150,000.00 par année, durant une période de 40 ans, sous réserve d'une réduction de chaque quote-part à la somme nécessaire pour combler un tiers du déficit annuel dudit pont lorsque ce déficit sera moindre que \$450,000.00, ladite quote-part du Gouvernement étant subordonnée à l'entretien dudit pont comme pont de péage, et ladite quote-part de la Cité de Montréal étant subordonnée à la construction d'une descente pour voitures sur le côté ouest du pont, dans le voisinage des rues Craig et Notre-Dame, et que l'honorable W. L. McDougald, président, et M. T. W. Harvie, gérant général et secrétaire soient et sont par les présentes autorisés à signer ledit contrat notarié pour et au nom des Commissaires du Havre de Montréal."

Je, le sous-signé, gérant général et secrétaire des Commissaires du Havre de Montréal certifie par les présentes que ce qui précède est un extrait authentique du procès-verbal de la séance tenue par les Commissaires du Havre de Montréal, le 17 août 1927.

Et j'ai signé

"T. W. HARVIE"

Gérant général et secrétaire.

(signé)

"ANTONIN GALIPEAULT"

"A. A. DESROCHES"

Président du Comité exécutif

"J. ETIENNE GAUTHIER"
Greffier de la Cité

"W. L. MCDUGALD"

"T. W. HARVIE"

"CHARLES DELAGRAVE, N.P."

Vraie copie

(Signé) Charles Delagrave.

APPENDICE "C"

Résumé des rapports sur le système de perception des péages, au pont Jacques-Cartier, à Montréal, présenté par le service des enquêtes des chemins de fer Nationaux de 1934 à 1959. Mesures adoptées par le Conseil des ports nationaux à l'égard de ces rapports.

Juin-Juillet 1934

Le rapport de l'enquête poursuivie par le National-Canadien indique que les enquêteurs ont franchi le pont 17 fois et seulement deux percepteurs ont négligé de leur remettre des reçus pour les passages payés en argent. Les noms de ces percepteurs ont été retenus en vue d'une décision future.

Octobre 1938

Le pont a été franchi 37 fois. La seule irrégularité découverte a été que des percepteurs ont accepté des billets détachés de la série de billets, sans demander à voir le livret. L'enquête portant sur des percepteurs au sujet de péages acquittés en espèces n'a révélé aucune irrégularité.

Mars 1942

Les enquêteurs ont franchi le pont 27 fois, vérifiant le travail de 13 des 18 percepteurs de péage. On a signalé que 11 percepteurs avaient accepté des billets détachés au cours de cette enquête sans demander à voir le livret de séries.

A la suite de cette enquête, les percepteurs de péage ont été avertis d'avoir à suivre les règlements de façon beaucoup plus stricte en recueillant le péage.

Février-Mars 1946

Le 4 février 1946, chaque percepteur de péage a reçu une lettre l'informant que les billets détachés n'étaient pas valides pour traverser le pont et qu'ils ne devraient pas être acceptés. De plus, toute infraction à ces règles rendrait le percepteur passible de congédiement immédiat.

En mars, les enquêteurs ont établi que pour 29 véhicules qui ont passé le pont, des coupons détachés ont été acceptés par les péagers, sauf dans un cas. Dans ce dernier cas, le péager n'a pas vérifié le numéro du coupon avec le numéro du livret.

A une réunion de la Commission, tenue à Montréal le 6 mars 1946, le directeur du port a fait rapport de cette enquête et il a reçu l'ordre de donner un nouvel avertissement aux péagers.

Septembre 1952

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, que dans 17 cas, le coupon détaché a été accepté, que dans 20 cas on n'a pas demandé le paiement

à un ou deux passagers et que dans 7 cas nul reçu n'a été donné pour le montant payé en argent par le conducteur du véhicule.

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 péagers en question et aussi étendre l'enquête de façon à inclure d'autres péagers. Pendant ce temps, le comptage des véhicules a commencé en octobre 1952 et s'est continué jusqu'en août 1959. Ces comptages ont duré trois heures pendant la matinée et la soirée, trois jours chaque mois.

Mars 1957

Pendant la période s'étendant du 16 au 21 mars, les enquêteurs ont passé sur le pont une centaine de fois. En 90 circonstances, nul reçu pour des paiements en espèces n'a été émis par les péagers et dans 88 cas, le péager n'a exigé aucun paiement des autres occupants des voitures. A la suite de cette enquête, quatre péagers ont été transférés au service des élévateurs à grain. La Fraternité des commis de chemin de fer et de navigation, manutentionnaires de marchandises et employés de messageries et de gare a protesté et l'affaire est allée devant un comité d'appel. Le Comité a décidé que les mesures prises par la Commission étaient justifiées et que le grief de la fraternité ne pouvait être considéré. Des quatre employés en question, trois ont résigné leurs fonctions et l'on considère que le quatrième a abandonné son emploi, car il a été absent depuis le début de 1959.

A ce moment-là, les pourparlers étaient en cours concernant l'acquisition d'appareils automatiques pour la perception du péage.

Août-septembre 1958

Entre le 13 août et le 3 septembre, les enquêteurs ont procédé à 85 vérifications. En 65 de ces cas, les péagers ont été trouvés coupables de n'avoir pas émis de reçus ou de n'avoir pas perçu le péage requis ou des deux infractions à la fois.

A la suite de cette enquête huit péagers ont été renvoyés. Après la décision de l'arbitrage, la Commission a été obligée de réintégrer les hommes dans leurs fonctions, avec perte des droits d'ancienneté qu'ils s'étaient acquis jusqu'au 1^{er} janvier 1959. Au cours de plusieurs mois, à mesure que des vacances se sont produites, sept de ces hommes ont été rengagés. Le huitième a été prié de reprendre son travail le 6 juillet 1959, mais il ne s'est pas présenté.

Août-septembre 1959

Entre le 19 août et le 1^{er} septembre 1959, on a procédé à 62 vérifications et il est arrivé 29 fois que, chez 12 péagers, de ne pas donner de reçu pour des paiements en espèces.

Quatre de ces hommes étaient à l'essai en vue d'occuper des postes d'agents de péage préposés aux nouveaux appareils (ceux-ci ont commencé à fonctionner le 8 septembre 1959), mais après ce qui a été découvert pendant l'enquête, trois d'entre eux ont été mutés ailleurs. De ce dernier nombre, un a accepté du travail au port, un autre ne s'est pas présenté au travail et le troisième a démissionné. Quant au quatrième, il a pris un congé de maladie et il a produit un certificat médical pour une partie du temps pendant lequel il a été absent. N'ayant pas fourni à la Commission de certificat médical pour le reste de son congé de maladie et ne s'étant pas présenté au travail, on a considéré qu'il avait abandonné son poste et on l'a avisé en conséquence.

En ce qui concerne les huit autres hommes, six d'entre eux ont refusé l'emploi offert et un autre ne s'est pas présenté au travail comme on l'en avait requis et on a considéré qu'il avait abandonné son poste. Le huitième était un étudiant qui faisait du travail intermittent et on ne lui a pas offert d'autre emploi.

APPENDICE "D"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Ceux dont les noms suivent ont rempli les fonctions de commissaires pour tous les ports, pendant la période s'étendant du 1^{er} novembre 1935 jusqu'à l'entrée en vigueur de la Loi sur le Conseil des ports nationaux:—

MM. E. H. Hawken, A.-E. Dubuc, B. J. Roberts.

Viennent ensuite les présidents et les membres depuis l'établissement du Conseil des ports nationaux:—

MM.

- R. O. Campney, président, nommé le 1^{er} octobre 1956.
 A.-E. Dubuc, vice-président, nommé le 1^{er} octobre 1956.
 B. J. Roberts, membre, nommé le 1^{er} octobre 1956.
 R. K. Smith, président, nommé le 1^{er} juin 1940.
 A.-E. Dubuc, vice-président.
 B. J. Roberts, membre.
 J.-E. St-Laurent, vice-président, nommé le 1^{er} octobre 1942.
 B. J. Roberts, membre.
 R. K. Smith, président.
 Maurice Archer, vice-président, nommé le 1^{er} juillet 1952.
 B. J. Roberts, membre.
 R. J. Roberts, président, nommé le 28 décembre 1954.
 Maurice Archer, vice-président.
 E. J. Alton, membre, nommé le 1^{er} avril 1955.
 C. H. Malcolm, membre.
 Maurice Archer, président, nommé le 1^{er} février 1958.
 R. J. Rankin, vice-président, nommé le 1^{er} février 1958.
 E. J. Alton, membre.
 C. H. Malcolm, membre.

APPENDICE "E"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTRÉAL

LISTE DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL

Période: du 14 mai 1930 (date de l'ouverture du pont Jacques-Cartier) au 1^{er} octobre 1936, alors que le Conseil des ports nationaux a remplacé la Commission du havre.

	Nom	Titre
1. Du 14 mai 1930 au 5 septembre 1930	McDougald, l'hon. W. L.	Président
	Hersey, Milton L.	Commissaire
	Lambert, Alfred	Commissaire
2. Du 6 septembre 1930 au 5 octobre 1932	Rainville, Jos.-H.	Président
	Newman, J. C.	Commissaire
	Trihey, lt-col. H. J.	Commissaire
3. Du 6 octobre 1932 au 31 octobre 1935	Newman, J. C.	Président
	Trihey, lt-col. H. J.	Commissaire
	Raymond, Alphonse	Commissaire
4. Du 1 ^{er} novembre 1935 au 30 septembre 1936	Hawken, E. A.	Président
	Dubuc, col. A.-E.	Commissaire
	Roberts, B. J.	Commissaire
5. Le 1 ^{er} octobre 1936, le Conseil des ports nationaux s'est substitué à la Commission du havre.		

APPENDICE "F"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTRÉALLISTE DES FONCTIONNAIRES SUPÉRIEURS DU PORT DE MONTRÉAL,
PENDANT LA PÉRIODE S'ÉTENDANT DU 14 MAI 1930 JUSQU'AUJOURD'HUI

	Date	Observations
1. GÉRANT GÉNÉRAL Harvie, T. W.	du 28 octobre 1925 au 31 décembre 1934	A pris sa retraite. Décédé depuis.

Nota: Poste aboli. Remplacé par celui de directeur du port.

2. GÉRANT GÉNÉRAL ADJOINT Ferguson, Alexander	du 2 novembre 1927 au 1 ^{er} novembre 1935	
---	--	--

Nota: Poste aboli. Remplacé par celui de directeur adjoint du Port.

3. DIRECTEUR DU PORT Ferguson, Alexander Murphy, A. G. Beaudet, Guy	du 2 novembre 1935 au 31 mars 1947 du 1 ^{er} avril 1947 au 31 juillet 1954 1 ^{er} août 1954 jusqu'au- jourd'hui	A pris sa retraite. A démissionné.
--	--	---------------------------------------

4. DIRECTEUR ADJOINT DU PORT Duchastel de Montrou- ge, J.-A. Beaudet, Guy	du 1 ^{er} août 1936 au 20 février 1938 du 16 janvier 1947 au 31 juillet 1954	Décédé.
---	--	---------

Nota: A compter du 1^{er} août 1957, le poste de directeur adjoint du port a été
remplacé par celui de directeur adjoint du port (administration).

5. SECRÉTAIRE DU PORT Archambault, L.-H.-A. Brown, P. G. Oppen, P. G.	du 17 juillet 1928 au 1 ^{er} juin 1944 du 1 ^{er} janvier 1945 au 15 août 1952 du 1 ^{er} janvier 1954 au 31 juillet 1957	A pris sa retraite. Décédé.
--	---	--------------------------------

Nota: A compter du 1^{er} août 1957, le poste de secrétaire du port a été remplacé
par celui de directeur adjoint du port (opérations).

6. ADJOINT EXÉCUTIF Fournier, Édouard Anderson, G. S.	du 19 février 1940 au 28 février 1949 du 1 ^{er} juillet 1956 au 31 juillet 1957	A pris sa retraite.
---	---	---------------------

7. DIRECTEUR ADJOINT DU PORT (ADMINISTRATION) Anderson, G. S.	du 1 ^{er} août 1957 jusqu'au- jourd'hui	
--	---	--

8. DIRECTEUR ADJOINT DU PORT (OPÉRATIONS) Oppen, F. C.	du 1 ^{er} août 1957 jusqu'au- jourd'hui	
---	---	--

9. SURINTENDANT DES PONTS
Clément, J.-A.

du 1^{er} mai 1956 jusqu'aujourd'hui

Nota: Nouveau poste créé le 1^{er} mai 1956.

EMPLOYÉS DU CONTRÔLEUR DU TRÉSOR

1. AGENT DU TRÉSOR
Oliver, D. W. G.
Feron, F. G.
- du 1^{er} mai 1937 au 31 mars 1954
du 1^{er} avril 1954 jusqu'aujourd'hui
- A démissionné.
2. COMPTABLE DU PONT
Hurtubise, Flavien
Kelley, H. W.
Gagnon, P.-E.
- du 6 mai 1930 au 12 septembre 1945
du 1^{er} octobre 1945 au 2 mars 1959
du 31 juillet 1959 jusqu'aujourd'hui
- A pris sa retraite.
Décédé.

APPENDICE "G"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

SURVEILLANCE — DE MAI 1930 AU 8 SEPTEMBRE 1959

1. SURINTENDANT DU PONT
Paul, Wm
- Date
du 6 mai 1930 au 31 mai 1931
- Observations

Nota: Poste reclassé comme surveillant des péagers, le 1^{er} juin 1931.

2. SURVEILLANT DES PÉAGERS
Paul, Wm
Poole, A.
- du 1^{er} juin 1931 au 21 février 1945
du 1^{er} juin 1946 au 1^{er} septembre 1949
- A pris sa retraite.
Décédé depuis.
A pris sa retraite.

Nota: Poste aboli le 1^{er} septembre 1959.

3. ADJOINT AU SURINTENDANT
Jarry, Georges
- du 1^{er} novembre 1930 au 31 mai 1931
- Muté à la police.

Nota: Poste reclassé comme surveillant adjoint des péagers.

4. SURVEILLANT ADJOINT DES PÉAGERS
Gareau, J.-A.
Jack, Walter
Gauthier, J.-A.-T.
Labelle, J.-R.-F.-R.
Wheeler, E. H.
- du 12 mai 1931 au 16 août 1946
du 19 décembre 1946 au 22 août 1950
du 1^{er} janvier 1951 au 7 septembre 1959
du 1^{er} octobre 1956 au 7 septembre 1959
du 1^{er} octobre 1956 au 7 septembre 1959
- A pris sa retraite.
A démissionné.
Muté au poste de capitaine du pont.
Muté au poste de capitaine du pont.
Muté au poste d'agent de péage.

APPENDICE "H"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX — PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER — Liste des percepteurs de péage durant la période du 9 mai 1930 (ouverture du pont) au 8 septembre 1959, (date de la mise en fonctionnement des appareils de perception automatique des péages).

Nom	Adresse	Date d'entrée en emploi	Recommandé par	Date de la cessation de l'emploi	Observations
Bourduas, Emile	6805, boulevard Monk, Montréal	9 mai 30	Commissaires	19 oct. 30	Renvoyé
Dunning, A. G.	538a, avenue Aird, Montréal	9 mai 30	Commissaires	11 mai 38	Renvoi motivé
Bernard, Jos.	Ville de Beloeil (P.Q.)	9 mai 30	Commissaires	9 juin 36	Renvoyé
Lacroix, J.-A.	334, chemin Chambly (P.Q.)	9 mai 30	Commissaires	19 oct. 30	Renvoyé
MacGillivray, E.	Alexandria (Ontario)	9 mai 30	Commissaires	19 oct. 30	Renvoyé
Timon, John	2487, Saint-Charles, Pointe St-Charles	9 mai 30	Commissaires	10 juillet 45	Décédé
Hurteau, Albert	Cornwall (Ontario)	9 mai 30	Commissaires	19 oct. 30	Renvoyé
Lafrance, A.	4706, rue Lafontaine, Montréal	9 mai 30	Commissaires	19 oct. 30	Renvoyé
De Sève, L.-A.	2036, rue Berri, Montréal	9 mai 30	Commissaires	19 oct. 30	Renvoyé
Holland, Albert, F.	7734a, rue Berri, Montréal	9 mai 30	Commissaires	9 juin 36	Renvoyé
Drolet, Alphonse	1111, rue Saint-Georges, Montréal	9 mai 30	Commissaires	19 oct. 30	Renvoyé
Gilmore, George	775 est, rue Beaubien, Montréal	9 mai 30	Commissaires	7 oct. 30	Renvoi motivé
Young, T. S.	3325 ouest, rue Saint-Antoine, Montréal	9 mai 30	Commissaires	1er juil. 48	Mis à la retraite
Jasmin, Léon	989, rue Visitation, Montréal	9 mai 30	Hon. F. Rinfret	1er janv. 47	Mis à la retraite
Beaupré, Jos.-Charles	1662, rue Saint-Hubert, Montréal	19 mai 30	Commissaires	20 oct. 30	Renvoyé
Drury, A. K.	1082, rue Mackey, Montréal	19 mai 30	Commissaires	29 mars 33	Renvoi motivé
Inskip, G. H.	7007, avenue De l'Épée, Out.	20 mai 30	Commissaires	13 avril 32	Démissionné
Barrette, Armand	2196, rue Berry, Montréal	21 mai 30	Commissaires		
Ponting, F.	46, rue Mercier, Montréal-Sud	21 mai 30	A. Thurber, maire de Longueuil	1er juil. 36 1er janv. 47	Renvoyé Mis à la retraite
Leclair, Luc	4762, rue Cartier, Montréal	19 oct. 30	Commissaires	21 mars 34	Démissionné
Cromp, George	5679, rue Brisset, Montréal	20 oct. 30	Commissaires	2 mai 36	Démissionné
Hodgson, B. J.	462, av. Lansdowne, Westmount	20 oct. 30	Commissaires	8 janv. 31	Démissionné
Gariépy, J.-M.	Saint-Lambert (P.Q.)	20 oct. 30	Commissaires	1er juin 31	Démissionné
Moreau, R.-R.	136 est, rue Saint-Charles, Longueuil	20 oct. 30	Commissaires	28 oct. 32	Renvoi motivé
Bédard, Alonzo	Longueuil	20 oct. 30	Commissaires	10 juin 45	Décédé
Robert, Roméo	81, rue Maguire, Montréal	20 oct. 30	Commissaires	27 juin 36	Renvoyé
Hodge, Alex.	680, rue Buchanan, Ville-Saint-Laurent	20 oct. 30	Hon. F. Frinfret	6 juin 52	Mis à la retraite
Benton, J. W.	6037, rue Hutchinson, Montréal	8 janv. 31	R. S. White, député	21 juin 36	Renvoyé
Loiselle, Antonio	1167, chemin Côte-des-Neiges	25 avril 31	Commissaires	27 déc. 32	Renvoi motivé
Sauvé, Edouard	35, rue George, Outremont	25 avril 31	Commissaires	1er juin 31	Démissionné
Jodoin, Louis-P.	7362, rue Saint-Denis, Montréal	16 juin 31	Commissaires	21 juin 36	Renvoyé
Lee, John	5512, rue Monkland, Montréal	19 juin 31	W. J. Hushion, député	12 août 50	Mis à la retraite

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX — PORT DE MONTRÉAL — *Suite.*

PONT JACQUES-CARTIER — Liste des percepteurs de péage durant la période du 9 mai 1930 (ouverture du pont) au 8 septembre 1959, (date de la mise en fonctionnement des appareils de perception automatique des péages).

Nom	Adresse	Date d'entrée en emploi	Recommandé par	Date de la cessation de l'emploi	Observations
Thérault, Remi	23, 5e avenue, Longueuil	19 janv. 33	Commissaires	8 juin 36	Renvoyé
Labelle, J.-M.	8539, Chateaubrand, Montréal	20 janv. 33	Commissaires	9 juin 36	Renvoyé
Cobb, J.	48, rue Lemoyne, Longueuil	1er avril 33	Commissaires	17 juillet 49	Mis à la retraite
Renoit, A.	206A, rue Saint-Thomas, Longueuil	22 mars 34	Commissaires	5 sept. 56	Mis à la retraite
Broissoit, O.	4003 ouest, rue Notre-Dame, Montréal	5 mai 36	Paul Mercier, député	13 avril 49	Démissionné
Germain, Charles	1953, rue Fullum, Montréal	12 juin 36	Dr H. Deslauriers, député	1er janv. 47	Démissionné
Lanteigne, E.	6658, 1re avenue, Rosemont, Montréal	12 juin 36	Sarto Fournier, député	16 sept. 56	Mis à la retraite
Payette, J.-A.	8611, rue Bellerive, Montréal	12 juin 36	Jos. Jean, député	1er févr. 46	Mis à la retraite
Gauthier, A.	2036, rue Darling, Montréal	20 juin 36	E. St-Père, député		
Roger, A.	7328, rue Saint-Hubert, Montréal	20 juin 36	Azellus Denis, député	10 mars 49	Décédé
Forest, W.	1685, av. Church, Verdun	20 juin 36	W. J. Hushion, député	7 mai 57	Mis à la retraite
Gilker, J. A.	5128, rue Fabrè, Montréal	29 juin 36	Hon. F. Rinfret	7 août 46	Décédé
Labelle, F.	1212, rue Montcalm, Montréal	29 juin 36	Hon. F. Rinfret	1er avril 57	Mis à la retraite
Despatis, Marcel	2592, rue Chapleau, Montréal	22 février 45		8 mai 46	Renvoyé
Gagné, J.	3401, rue Rouen, Montréal	3 avril 45			Muté
Rioux, R.	6651a, 1re Avenue, Rosemont, Montréal	23 juillet 45		8 sept. 59	Mis à pied
Boyer, H.	5429, rue Drake, Montréal	20 juillet 45	T. P. Healy, député	24 août 48	Démissionné
Wheeler, E.	8024, rue Delanaudière, Montréal	7 mai 46			
Toupin, R.	5570, rue Hadley, Montréal	13 juillet 46		8 sept. 59	Mis à pied
Kelahear, J. F.	2374, rue Leclair, Montréal	26 nov. 46		31 août 47	Démissionné
Labbé, Omer	3890, rue Lafontaine, Montréal	29 nov. 46		13 sept. 48	Démissionné
Normoyle, P.	6376, avenue Bannantyne, Verdun	11 déc. 46		8 sept. 59	Mis à pied
Savoie, Michel	278, rue Labonté, Longueuil	19 mai 47		8 sept. 59	Mis à pied
Henry, G.	7671, 2e Avenue, Ville Saint-Michel	14 janv. 48	T. P. Healy, député	17 avril 57	Muté pour incompétence
Adams, H.	1311, rue Manning, Verdun	10 mai 48			
Milligan, R.	1423, rue Champigny, Montréal	28 août 48	T. P. Healy, député	21 mars 54	Renvoi motivé
Bélisle, A.	2264, avenue Thibodeau, Montréal	16 sept. 48	A. Denis, député	15 sept. 56	Renvoi motivé
Pearson, A.	283, rue Colborne, Montréal	15 nov. 48	T. P. Healy, député	7 avril 49	Renvoi motivé
Legault, L.	503, rue Ste-Hélène, Montréal-Sud	17 janv. 49	R. Pinard, député	8 févr. 49	Renvoi motivé
Maher, A.	3221, rue Dandurand, Montréal	25 mars 49	A. Denis, député	17 avril 57	Muté pour incompétence
Beauchamp, A.	9201, 12e Avenue, Saint-Michel	9 avril 49	T. P. Healy, député	8 sept. 59	Mis à pied
Benoit, E.	807, boulevard Demers, Chambly	2 juin 49		31 oct. 59	Démissionné
Curodeau, A.	6993, rue Boyer, Montréal	28 juin 49	A. Denis, député	31 déc. 51	Mis à la retraite
Flynn, G.	6519, rue Hamilton, Montréal	22 nov. 49	T. P. Healy, député	8 sept. 59	Mis à pied

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX — PORT DE MONTRÉAL — *Fin.*

PONT JACQUES-CARTIER — Liste des percepteurs de péage durant la période du 9 mai 1930 (ouverture du pont) au 8 septembre 1959, (date de la mise en fonctionnement des appareils de perception automatique des péages).

Nom	Adresse	Date d'entrée en emploi	Recommandé par	Date de la cessation de l'emploi	Observations
Phaneuf, E.	8794, rue Foucher, Montréal	11 août 49	Hon. S. Fournier	21 mai 53	Renvoi motivé
Houle, R.	496, rue Empire, Greenfield Park	4 oct. 51	Hon. S. Fournier	17 juin 59	Démissionné
Décary, A.	5112, place Beaugrand, Montréal	18 avril 52		8 sept. 59	Mis à pied
Gagnon, L.	6838, 25e Avenue	25 juin 52		17 avril 57	Muté pour incompétence
Roy, Gaston	21, Plateau Vincent, De Repentigny	19 oct. 53		15 oct. 59	Démissionné
Bolduc, R.	1261, Montarville, Saint-Bruno	1er avril 54		10 avril 59	Démissionné
Buchkowsky, P.	4961, chemin Coronet, Montréal	23 déc. 54	T. P. Healy, député	19 oct. 59	Muté pour incompétence
Hachey, R.	16, rue Boisvert, Sainte-Rose	15 sept. 55	Y. Leduc, député	8 sept. 59	Mis à pied
Jalbert, E.	5120, rue Charlevoix, Montréal	11 oct. 55		8 sept. 59	Mis à pied
Thomas, A.	16, rue Saint-Etienne, Longueuil	27 février 56	A. Vincent, député	17 avril 57	Muté pour incompétence
Duceppe, M.	3225, rue Cirier, Montréal	17 sept. 56	R. Eudes, député	8 sept. 59	Mis à pied
Lanteigne, N.	9185, rue Saint-Denis, Montréal	17 sept. 56		2 nov. 59	Muté pour incompétence
Léonard, A.	216, 8e Avenue, Saint-Eustache	20 oct. 56	E. Leduc, député		
Auclair, J.-R.	3312, rue Mackay, Laflèche	1er avril 57	A. Vincent, député	20 oct. 59	Démissionné
Desruisseaux, G.	231, boulevard Quinn, Longueuil	16 avril 57		19 oct. 59	Muté pour incompétence
Law, R. C.	1186, Crawford Br., Verdun	16 avril 57	Y. Leduc, député	8 oct. 58	Démissionné
Turcotte, A.	3305, rue Duquesne, Montréal	2 mai 57	J.-P. Deschatelets, député	20 juillet 59	Abandonné son emploi
Léger, C.-E.	5783, rue Drake, Montréal	16 mai 57	J.-A. Bonnier, député	2 oct. 58	Renvoi motivé
Poirier, M.	1829, rue Orléans, Montréal	25 oct. 57		8 sept. 59	Mis à pied
Fournier, H.	486, rue Dollard, Montréal-Sud	1er nov. 57	{R. Pinard, député {Hon. P. Sévigny	25 juin 59	Démissionné
Veilleux, P.-A.	9155, 15e Avenue, Saint-Michel	20 mai 58	J.-P. Deschatelets, député	8 sept. 59	Mis à pied
Ste-Marie, M.	1590, rue Saint-Georges, Ville J.-C.	2 oct. 58			
Laplante, J.-M.	1006, 1re Avenue, Ville J.-C.	2 oct. 58		19 juin 59	Démissionné
Gingras, J.-Y.	10148, rue Rome, Montréal-Nord	4 oct. 58		8 sept. 59	Mis à pied
Desmarais, L.	1031 sud, rue Ste-Hélène, Montréal-Sud	4 oct. 58		8 sept. 59	Mis à pied
Baker, F.	5103, rue Marquette, Montréal	14 oct. 58		8 sept. 59	Mis à pied
Godin, D.	2424, rue Saint-Charles	14 oct. 58		24 nov. 59	Abandonné son emploi
Gagné, W.	10561, Belleville, Montréal-Nord	31 oct. 58	A. Gillet, député		
Lancôt, J.-G.	8500, Les Prévoyants, Saint-Léonard	7 nov. 58			
Lefavre, C.	8055, rue Champagneur, Montréal	15 déc. 58			
Lesiège, F.	4843, Des Erables, Montréal	13 janv. 59	E. Campeau, député	16 mai 59	Mis à pied à la suite de de la décision de l'arbitre

APPENDICE "I"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

RAPPORT SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

Année	Véhicule ayant acquitté le péage en espèces		Billets vendus aux abonnés		Total
	Nombre	%	Nombre	%	
1930	764,650	79.7	194,080	20.3	958,730
1931	794,680	71.3	319,830	28.7	1,114,510
1932	800,350	70.4	335,870	29.6	1,136,220
1933	655,188	66.1	336,347	33.9	991,535
1934	611,307	65.6	319,852	34.4	931,159
1935	616,042	59.3	423,379	40.7	1,030,321
1936	588,935	49.7	596,410	50.3	1,185,345
1937	687,068	47.7	754,220	52.3	1,441,288
1938	706,922	44.9	868,945	55.1	1,575,867
1939	691,888	43.0	915,700	57.0	1,607,588
1940	656,455	38.5	1,046,830	61.5	1,703,285
1941	749,465	34.8	1,401,950	65.2	2,151,415
1942	579,026	33.3	1,160,490	66.7	1,739,516
1943	542,990	34.0	1,052,210	66.0	1,595,200
1944	638,101	36.4	1,113,132	63.6	1,751,233
1945	711,541	40.7	1,036,070	59.3	1,747,611
1946	972,068	45.4	1,166,860	54.6	2,138,928
1947	1,144,304	46.1	1,338,290	53.9	2,482,594
1948	1,320,363	44.9	1,620,370	55.1	2,940,733
1949	1,490,611	43.7	1,923,560	56.3	3,414,171
1950	1,676,315	43.4	2,181,850	56.6	3,858,165
1951	1,903,249	41.9	2,640,040	58.1	4,543,289
1952	2,163,440	40.2	3,215,210	59.8	5,378,650
1953	2,885,617	36.8	4,964,930	63.2	7,850,547
1954	2,508,209	36.9	4,283,800	63.1	6,792,009
1955	2,885,617	36.8	4,964,930	63.2	7,850,547
1956	3,030,703	33.6	5,987,580	66.4	9,018,283
1957	3,045,564	31.7	6,547,550	68.3	9,593,114
1958	2,823,581	28.8	6,986,600	71.2	9,810,181
1959	2,918,909	27.9	7,530,988	72.1	10,449,897
Total	41,159,001	41.2	66,151,843	58.8	107,310,844

APPENDICE "J"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTRÉAL

Relevé du coût des appareils de perceptions automatique

1. Achat d'outillage spécial	\$48,830.00
2. Coût de l'installation de l'outillage spécial	42,281.00
3. Location annuelle des appareils de perception automatique —	
10 machines automatiques à \$14.10 chacune par jour	51,465.00
8 machines avec préposés à \$16.90 chacune par jour	49,348.00
4. Coût total de la place de péage, y compris le pavillon d'administration, la sous-station d'électricité pour illuminer le pont, les signaux de circulation, les guérites de péage, etc.	421,596.97

Nota: Les dépenses mentionnées à l'article 4 ci-dessus étaient requises quel qu'ait été le système de perception de péages sur ce pont. Par conséquent, on ne peut les considérer comme faisant partie du coût de l'installation des appareils automatiques.

Nota: L'outillage spécial mentionné aux articles 1 et 2 ci-dessus comprend ce qui suit:

<i>Quantité</i>	<i>Désignation</i>
10	Indicateurs du prix, avec 13 classifications.
19	Appareils lumineux de circulation avec sonneries d'alerte et tableaux de commande à relais.
19	Plaques H.D.R. avec 2 contacts de direction dans bâtis d'acier.
2	Coussins de réserve pour plaques.
19	Éliminateurs de statique avec 36 fils de réserve.
18	Indicateurs de voies sur portiques, feux de circulation de 16 pouces sur panneaux en acier inoxydable, avec relais de verrouillage.
19	Panneaux spéciaux D.S.R. 22 avec relais pour commande des plaques.

APPENDICE "K"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTRÉAL

Relevé indiquant le nombre de vérifications faites à l'égard des percepteurs de péages par le vérificateur interne de la trésorerie.

Date des vérifications: 3 décembre 1947; 6 janvier, 26 mai, 29 juin 1948; 21 septembre, 26 septembre, 30 décembre 1949; 9 juin 1950; 1951, aucune; 27 octobre 1952; 5 janvier, 20 janvier, 20 mai, 9 juin, 19 juin, 14 juillet 1953; 7 mai 1954.

NOTES:

1) Outre les vérifications ci-dessus mentionnées, l'agent du Trésor, à la fin de chaque année, examinait le personnel de surveillance ainsi que chaque percepteur de péages.

2) Un représentant de l'auditeur général faisait également des vérifications-épreuves à des intervalles irréguliers. Il a été impossible d'obtenir un rapport indiquant à quelles dates ces vérifications ont été faites.

3) En 1955, le personnel du directeur du port a entrepris de faire les vérifications que faisait le vérificateur interne, et de contrôler le nombre des véhicules, comme il en est fait mention aux paragraphes 2 et 3 de la page 8 du mémoire soumis par le Conseil des ports nationaux.

APPENDICE "L"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTRÉAL

Notes prises lors d'une réunion du Conseil tenue à Montréal
le 24 octobre 1956

Article n° 3 de l'ordre du jour

Pont Jacques-Cartier — Location d'appareils "Grant Electrotollers"
pour la perception des péages

Le directeur du port désire expliquer à la Commission les avantages qu'offre, pour la perception des péages, l'outillage mécanique *Grant Electrotoller*. Le vice-président et le gérant du port ont examiné le fonctionnement de cet outillage à l'usine de Providence (Rhode Island) et sur le *Garden State Parkway*, au New Jersey.

Il existe deux genres de ces appareils: a) un *Grant Electrotoller* entièrement automatique, qui fonctionne sans percepteur ou surveillant, et b) un *Electrotoller* qui exige un surveillant. Il importe de signaler que l'argent n'est pas remis au surveillant, mais déposé dans la machine.

Au Canada, le *Grant Electrotoller* est distribué par *Quebec Electric Control Limited*. Cet outillage ne se vend pas, mais il est loué pour une période minimum de 3 ans, aux taux suivants :

Machine entièrement automatique	\$12.00 par jour
Machine automatique avec surveillant	\$14.00 par jour

Voici une comparaison entre le coût du système actuel et le coût estimatif du fonctionnement de 6 *Electrotollers* entièrement automatiques et 6 *Electrotollers* automatiques avec surveillants :

Location des <i>Electrotollers</i>	\$56,940	
Moins les épargnes suivantes :		
(i) Impression des billets	\$ 8,000	
(ii) Travail direct (10 percepteurs)	34,000	
(iii) Chauffage et entretien des 4 guérites de perception	5,400	47,400
Total du coût annuel supplémentaire		\$ 9,540

Il faut de quatre à six mois avant que l'outillage soit livré.

Le directeur du port recommande fortement que l'outillage *Grant Electrotoller* soit installé pour percevoir les péages sur le pont Jacques-Cartier, et qu'en outre soit placée auprès de *Quebec Electro Control Limited* une commande de location, pour une période de trois ans, des appareils suivants :

6 *Grant Electrotollers* entièrement automatiques au taux quotidien de \$12.

6 *Grant Electrotollers* automatiques avec surveillants, au taux quotidien de \$14. Dès qu'aura été approuvé le tarif révisé concernant les péages du pont Jacques-Cartier. Les taux de location mentionnés ci-dessus comprennent les frais d'entretien de l'outillage. Nous estimons qu'il en coûtera \$15,000 pour installer l'outillage dans les guérites qui existent actuellement. Subséquemment, le même outillage pourra être transporté à la nouvelle place de péage lorsque les abords sud du pont auront été terminés.

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.

Montréal, le 29 novembre 1956.

APPENDICE "M"

Rapport provisoire du Comité concernant les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Mandat

Par suite de la réalisation de la Voie maritime du Saint-Laurent, le Comité est chargé:

1. d'étudier les moyens à prendre pour améliorer la circulation routière sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier et de voir si, pour cela, les installations actuelles devraient être améliorées ou agrandies;
2. d'examiner comment les installations projetées (i.e. deux voies supplémentaires sur le pont Victoria et deux voies supplémentaires sur le pont Jacques-Cartier) pourraient subvenir aux besoins actuels et à venir;
3. d'étudier l'à-propos d'imposer des taux de péage à l'égard des installations routières que l'on jugera nécessaires.

Circulation routière actuelle sur les ponts

En 1954, 8,673,698 véhicules ont emprunté le pont Jacques-Cartier. De ce total, environ 6,873,883 étaient des automobiles particulières, et le reste, des camions, autobus et autres véhicules. Environ 22 millions de personnes l'ont franchi, soit comme chauffeurs, soit comme occupants à bord de voitures.

Nous ne possédons pas de chiffres exacts au sujet du pont Victoria. Cependant, on estime qu'environ 3,600,000 automobiles particulières, transportant quelque 10,900,000 personnes, y compris les chauffeurs, l'ont emprunté en 1954. Il n'y circule qu'un nombre infime d'autobus et moins de camions que sur le pont Jacques-Cartier.

Durant les heures de pointe, on a compté, sur le pont Jacques-Cartier, jusqu'à 2,187 véhicules qui se dirigeaient vers le sud dans celle de l'après-midi, et 2,142 vers le nord, dans celle de la matinée. Les seuls renseignements que nous possédons concernant la circulation de pointe sur le pont Victoria ont été établis d'après des échantillonnages; durant la période de pointe de deux heures de la matinée, on a dénombré une moyenne de 840 véhicules qui, par heure, se dirigeaient vers l'ouest,

et, au cours de périodes de deux heures durant l'après-midi, une moyenne de 915 véhicules par heure circulant vers l'est.

En somme, on peut dire que dans les conditions présentes au moins 3,100 véhicules peuvent circuler par heure dans chaque sens.

Besoins d'améliorations aux ponts

Au cours des neuf années écoulées depuis 1945, la circulation sur le pont Jacques-Cartier a augmenté au taux moyen de 14½ p. 100 et, sur le pont Victoria, au taux moyen de 12 p. 100. Dans le cas du pont Jacques-Cartier, le taux d'augmentation a peu varié au cours de chacune de ces neuf années, sauf en 1954, alors qu'il est tombé à 6 p. 100. Dans le cas du pont Victoria, l'augmentation annuelle a été plus irrégulière les premières années, mais elle est devenue également régulière de 1949 à 1953, pour tomber d'une façon abrupte à 3 p. 100, en 1954.

Au National-Canadien on est d'avis que, ces dernières années, la congestion au pont Victoria a fait augmenter la circulation sur le pont Jacques-Cartier. Les autorités ont dit qu'il est question d'augmenter la capacité des installations, même sans la nécessité des changements imposés par l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent. Une demande a été faite à la Commission des transports pour obtenir la permission d'abandonner l'exploitation du *Montreal and Southern Counties Railway*. Si la permission est accordée, on projette de convertir le côté du pont utilisé par ce chemin de fer en une route à deux voies. La Commission a été saisie d'oppositions au projet et une audience a été fixée pour le 3 mai 1955. Un projet a été exposé à la Commission, au moyen duquel, en plus des modifications nécessaires, des installations seraient fournies qui, prétend-on, permettraient la circulation des véhicules sur le pont avec peu ou point d'interruption, en dépit de la nécessité d'installer une travée mobile pour l'accommodation des bateaux empruntant la voie maritime.

Quant au pont Jacques-Cartier, le Conseil des ports nationaux en est arrivé à la conclusion que l'aménagement d'une quatrième voie carrossable est justifiable immédiatement, tout en reconnaissant que les améliorations apportées au pont Victoria pourrait faire diminuer temporairement la circulation sur le pont Jacques-Cartier. Il est entendu que ce travail de pavage doit commencer en 1955. Si le besoin se fait sentir, une cinquième voie pavée pourrait être ajoutée plus tard. On prévoit que même s'il faut exhausser le pont à son extrémité sud (ou plutôt est) pour accommoder la navigation dans les écluses de la Voie maritime, l'entreprise ne posera aucun problème insoluble.

Le Comité n'a pas mis en doute les décisions relatives à l'agrandissement des installations, ni l'entente provisoire intervenue entre la compagnie de chemin de fer et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, au sujet du pont Victoria. Il est reconnu que les nouvelles facilités projetées pour les deux ponts, y compris les installations pour la perception des péages, seront de nature à augmenter considérablement la capacité actuelle.

Dans les conditions actuelles, il semble que les deux ponts soient capables de supporter à peu près 3,100 véhicules par heure, allant dans une seule direction. Avec les améliorations proposées, leur capacité dépendrait des éléments suivants:

1. Emplacement des appareils de perception et rapidité de leur fonctionnement.
2. Largeur des voies carrossables et dégagement quant aux obstacles verticaux. (Des voies de 12 pieds de largeur et 6 pieds de dégagement quant aux obstacles verticaux sont souhaitables.)
3. Vitesse possible. (Une vitesse de 30 à 40 milles à l'heure est nécessaire à la capacité maximum.)
4. Éloignement plus ou moins considérable des obstructions à la vue, inclinaison des rampes, degré des courbes.

5. Pourcentage de la circulation commerciale par rapport au volume total. (Les lourds camions ralentissent la circulation considérablement sur les longues pentes.)

Dans des conditions idéales, l'on considère que la capacité de base pour des routes à plusieurs voies est de 2,000 véhicules à l'heure, par voie. Dès que ces conditions changent, la capacité diminue et il faut faire des déductions quant à la capacité de base. Nous pouvons toutefois considérer que lorsque la quatrième voie aura été ajoutée au pont Jacques-Cartier, celui-ci pourra atteindre au maximum de la capacité, soit 3,500 véhicules à l'heure, dans chacun des sens. Actuellement la chaussée du pont a une largeur de 36 pieds et 10 pouces et demi. S'il y a possibilité d'aménager une cinquième voie, de 12 pieds de largeur également, le pont pourra supporter 5,250 véhicules à l'heure, dans une seule direction. (Trois voies allouées par contrôle spécial de la circulation pour l'écoulement d'un débit plus lourd.)

Il semble que la chaussée actuelle du pont Victoria ne puisse fournir que deux voies de 8 pieds de largeur, ce qui est insuffisant pour obtenir la capacité fondamentale ou théorique. Quoi qu'il en soit, si la chaussée additionnelle peut être aménagée, en remplacement de la voie du *Montreal and Southern Counties Railway*, la capacité du pont augmenterait de beaucoup.

Le nombre des voyageurs utilisant les compagnies de transport public qui empruntent ce pont est estimé de la façon suivante:

Passagers du National-Canadien	650,000
<i>Montreal & Southern Counties Railway</i>	3,350,000
<i>Laval Transport</i> (compagnie d'autobus)	2,500,000
<i>Chambly Transport</i> (compagnie d'autobus)	3,500,000
Total	10,000,000

Le M. & S.C. Ry., cessant son activité, ses passagers devront emprunter d'autres moyens de transport, probablement l'autobus. A mesure que le nombre des autobus augmentera, la capacité d'accommodation des ponts diminuera tant au point de vue du nombre que de la vitesse des véhicules.

On peut s'attendre que le pont Victoria modifié, avec deux voies dans chaque direction, pourra permettre le passage de 3,500 véhicules dans chaque sens. Autrement dit, la capacité d'accommodation des deux ponts sera:

	4 voies dans un sens	5 voies dans un sens
Pont Jacques-Cartier (4 voies)	3,500	
(5 voies)		5,250
Pont Victoria (4 voies)	3,500	3,500
Total	7,000	8,750

A noter que la demande actuelle de passage dépend non seulement de la capacité du pont mais aussi de la suffisance des voies d'accès et de sortie et, au delà, de la capacité d'absorption des rues de Montréal. Les abords sud (ou est) des deux ponts font présentement l'objet d'une étude de concert avec le ministère provincial de la Voirie, et l'on croit que des améliorations appropriées peuvent être apportées. Le problème est beaucoup plus difficile à résoudre du côté de Montréal et il est peut-être douteux que les rues de cette ville puissent accommoder quelque 8,750 véhicules traversant les ponts par heure, sans que d'importants travaux soient effectués au point de vue de l'organisation de la circulation.

Ainsi qu'on l'a déjà indiqué, on peut dire que la circulation sur les deux ponts augmente à raison de 12 p. 100 par année. Le fléchissement du taux d'augmentation l'an dernier peut indiquer plusieurs changements, mais si, pour être modéré, on suppose une augmentation continue de 12 p. 100 de la circulation globale et, par conséquent, aux heures d'affluence, il semblerait que les deux ponts pourvus de cinq voies dans une même direction serviront à leur pleine capacité de 8,750 véhicules en 1964.

Ce rapide accroissement de la circulation est déterminé par l'essor considérable de la rive sud, ainsi que par l'augmentation du nombre de véhicules en général. Dans les comtés de Chambly et de Laprairie, l'immatriculation des véhicules à moteur a passé de 3,282 en 1945 au chiffre estimatif de 11,950 en 1954. Même s'il y a lieu de douter que cet accroissement puisse se continuer, certaines indications portent à croire qu'il se poursuivra pendant encore quelques années.

Les perspectives d'un emploi des deux ponts porté au maximum et de la nécessité qu'il y aurait de bâtir un autre pont ou d'aménager un tunnel semblent dépendre, en dernière analyse, de la manière dont le problème général de la circulation à Montréal sera résolu. Si l'on trouve une solution qui permette le plein emploi de la capacité accrue des deux ponts, aucune autre installation ne devrait être nécessaire avant peut-être dix années ou plus. Cependant, on est loin d'être certain de pouvoir trouver pareille solution. Dans le cas de la négative, on peut s'attendre à un retardement de l'essor des collectivités de la rive sud, tant et si bien que les deux ponts existants ne seront peut-être jamais employés à leur pleine capacité. Pour continuer d'agrandir, Montréal doit trouver une solution à son problème général de la circulation. Le comité ne voit pas quelle forme cette solution pourrait prendre, mais il est concevable qu'elle puisse comporter l'aménagement d'un autre pont ou d'un tunnel soit au nord soit au sud des deux ponts à l'étude. L'aménagement d'un nouveau passage pourrait fort bien se révéler nécessaire bien avant dix ans, même si les ponts Victoria et Jacques-Cartier eux-mêmes conservaient une capacité excédentaire considérable.

Bref, tout ce qu'on peut dire avec quelque degré de certitude à ce stade-ci, c'est que les services améliorés aux ponts Victoria et Jacques-Cartier permettront d'y tripler le volume actuel de la circulation en provenance comme en direction des rues de Montréal, et que cela devrait suffire à la demande de service qu'ils connaîtront pour au moins dix ans, pourvu qu'on puisse en accroître la capacité dans le cadre de la solution qui sera apportée au problème de la circulation en général.

Le présent rapport ne tient pas compte du pont Mercier qui est à 5 milles au moins en amont, du côté de Montréal, et assez éloigné des localités présentement en cause sur la rive sud. Aucun chiffre visant la circulation sur ce pont n'était à la disposition du comité.

Droits de péage

Le Comité a noté que les programmes d'expansion des chemins de fer Nationaux et du Conseil des ports supposent soit le maintien des droits de péage, soit la mise sur pied de quelque compensation appropriée ou d'autres arrangements financiers ou administratifs dans le cas où les droits de péage seraient supprimés. Quant au pont Jacques-Cartier, il est à noter également que le passif au 31 décembre 1954 comprenait \$15,926,000 au titre du coût initial du pont; \$6,439,605 au titre d'avances consenties pour combler des déficits antérieurs et \$5,398,290 au titre de l'intérêt couru sur la dette de déficit, ce qui donne une dette totale de \$27,813,895. Cela semblerait militer contre l'abolition des droits de péage maintenant. Les recettes encourageantes de ces dernières années portent à croire que la dette du pont, au chapitre des immobilisations, pourraient s'éteindre en dix ou douze ans, mais le passif concernant des déficits antérieurs resterait probablement. On admet que la perception des droits de péage ralentit le mouvement des véhicules, ce qui réduit la capacité du pont, mais toute amélioration de la méthode de perception contribuerait pour beaucoup à accroi-

tre son efficacité. Néanmoins, étant donné le besoin de revenus qui existe, le Comité en est venu provisoirement à la conclusion qu'il n'est pas opportun d'envisager la suppression des droits de péages.

Conclusions provisoires

Le Comité estime motivées les améliorations que propose les chemins de fer Nationaux et le Conseil des ports relativement aux ponts Victoria et Jacques-Cartier. De plus, le Comité conclut provisoirement :

1. Que les nouvelles installations suffiraient à répondre à la demande pour au moins dix ans.
2. Que la demande de circulation dans la région exige l'aménagement d'un autre pont ou d'un tunnel d'ici un nombre beaucoup moindre d'années, quoique ce besoin ne puisse découler que d'une solution générale au problème d'ensemble de la circulation à Montréal.
3. Que le moment n'est pas opportun d'envisager la suppression des droits de péage sur les deux ponts.
4. Que le Ministre pourrait vouloir demander aux chemins de fer Nationaux et au Conseil des ports de désigner des représentants qui se rencontreraient avec des représentants de la ville de Montréal aux fins d'étudier les divers problèmes de la circulation dans leur ensemble.
5. Qu'une annonce publique dans le sens indiqué ci-dessus ou visant la modification projetée du pont Victoria devrait être différée au moins jusqu'à ce qu'il soit nettement déterminé quelle opposition, s'il en est, sera faite à l'abolition du service du *Montreal and Southern Counties Railway*, et peut-être jusqu'à ce que les solutions à d'autres problèmes soient étudiées plus en détail.
6. Que l'établissement public d'un lien entre le problème de la capacité des ponts et celui de l'organisation de la circulation à Montréal soit retardé jusqu'à ce que les chemins de fer Nationaux et le Conseil des ports aient eu l'occasion d'en discuter avec les représentants officiels de la ville.

Le 14 avril 1955.

Présents à la réunion tenue au sujet des ponts de Montréal le 19 avril 1955:

L'hon. George C. Marler, ministre des Transports;

M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports;

M. C. S. Booth, sous-ministre adjoint des Transports;

M. C. W. West, de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent;

M. R. A. C. Henry, ingénieur conseil.

Conseil des ports nationaux

Le brigadier M. Archer, vice-président;

M. L. R. Stratton, ingénieur en chef.

Province de Québec

M. Ernest Gohier, ingénieur en chef du ministère de la Voirie de la province de Québec;

M. Philippe Ewart, ingénieur de la circulation, ministère de la Voirie de la province de Québec.

Ville de Montréal

M. Pierre DesMarais, président du Comité exécutif;

M. C. Hugh Hanson, vice-président du Comité exécutif;

M. Aimé Cousineau, directeur du Service d'urbanisme;
M. C. E. Campeau, directeur adjoint du Service d'urbanisme;
M. Lucien L'Allier, directeur des Travaux publics;
M. J. F. Brett, ingénieur conseil.

National-Canadien

M. L. E. Mitchell, ingénieur des projets spéciaux.

Comité pour les ponts Jacques-Cartier et Victoria

Le brigadier C. S. Booth, sous-ministre adjoint des Transports (président);
M. G. A. Scott, directeur de l'Économique, ministère des Transports;
Le brigadier Maurice Archer, vice-président du Conseil des ports nationaux;
M. Guy Beaudet, directeur suppléant du port, Conseil des ports nationaux,
Montréal;
M. G. R. Johnston, chef du Service de recherches sur le transport,
National-Canadien;
M. L. E. Mitchell, ingénieur des projets spéciaux, National-Canadien;
M. C. W. West, de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent;
M. R. A. C. Henry, ingénieur conseil, Montréal.

APPENDICE "N"

PONT JACQUES-CARTIER, MONTRÉAL — STATISTIQUE DES FINANCES ET DE L'EXPLOITATION DU PONT,
ANNÉES 1930-1959

Année	Recettes d'exploitation			Dépenses d'exploitation				Recettes d'exploitation	Véhicules	Voyageurs
	Droits de péage perçus	Divers	Total	Exploi- tation	Entretien	Adminis- tration	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$			
1959.....	2,321,913	32,903	2,354,815	275,116	363,617	60,865	699,598	1,655,217	12,097,864	
1958.....	2,078,767	26,027	2,104,794	205,238	102,964	45,477	353,679	1,751,115	11,112,658	12,474,977
1957.....	2,201,338	27,100	2,228,438	179,648	97,434	41,310	318,392	1,910,046	11,026,894	13,621,014
1956.....	2,127,832	26,408	2,154,240	156,343	84,937	36,978	278,258	1,875,982	10,476,985	13,808,464
1955.....	2,074,710	25,683	2,100,393	145,193	56,085	31,722	233,000	1,867,393	9,386,991	14,073,996
1954.....	1,787,766	23,757	1,811,523	128,750	61,157	31,010	220,917	1,590,606	8,158,365	13,624,027
1953.....	1,711,415	22,672	1,734,087	129,402	45,561	31,600	206,563	1,527,524	7,676,546	14,092,212
1952.....	1,580,577	19,107	1,599,684	116,442	53,282	27,439	197,163	1,402,521	6,660,548	13,600,527
1951.....	1,399,241	14,140	1,413,381	102,129	40,071	25,966	168,166	1,245,215	5,675,982	12,009,430
1950.....	1,220,101	11,437	1,231,538	86,157	35,531	26,698	148,386	1,083,152	4,822,462	11,897,298
1949.....	1,093,461	11,461	1,104,922	77,560	38,603	25,565	141,728	963,194	4,261,035	11,896,842
1948.....	964,771	9,993	974,764	71,710	31,401	26,261	129,372	845,392	3,670,045	10,493,770
1947.....	828,274	7,073	835,097	68,349	27,321	23,109	118,779	716,318	3,114,048	9,048,228
1946.....	720,080	10,621	730,701	61,463	25,982	25,893	113,338	617,363	2,679,514	8,630,969
1945.....	593,932	10,697	604,629	57,773	22,067	25,582	105,422	499,207	2,213,150	8,516,877
1944.....	588,661	11,577	600,238	56,035	18,617	24,446	99,098	501,140	2,236,268	8,406,019
1943.....	508,743	11,378	520,121	54,672	19,371	22,977	97,020	423,101	2,006,870	7,876,463
1942.....	522,892	14,514	537,406	56,329	24,064	22,510	102,903	434,503	2,167,192	7,381,138
1941.....	587,265	2,504	589,769	54,935	29,277	21,658	105,870	483,899	2,617,159	6,589,050
1940.....	473,348	922	474,270	51,102	29,487	21,678	103,167	371,103	2,107,171	5,022,211
1939.....	461,962	1,161	463,123	51,948	17,416	21,902	91,266	371,857	1,983,770	5,313,814
1938.....	444,643	1,302	445,945	51,957	18,095	21,734	91,786	354,159	1,908,508	5,215,538
1937.....	422,227	1,559	423,786	50,743	11,397	22,410	84,550	339,236	1,764,142	4,404,080
1936.....	340,119	14,749	354,868	52,313	12,138	27,410	91,861	263,007	1,469,745	3,503,155
1935.....	345,024	3,447	348,471	53,948	63,022	28,459	145,439	203,032	1,300,089	3,345,679
1934.....	335,292	11,355	346,647	51,319	15,176	37,346	103,841	242,806	1,171,022	3,236,581
1933.....	364,235	13,106	377,341	53,383	14,922	31,027	99,332	278,008	1,255,030	3,404,851
1932.....	415,985	25,232	441,217	47,145	25,987	31,829	104,961	336,255	1,346,100	3,799,516
1931.....	405,497	28,823	433,870	56,584	28,253	37,446	122,283	311,497	1,325,290	3,199,756
1930.....	353,000	15,663	368,663	59,317	25,145	22,508	106,970	261,692	1,111,280	1,869,985

PONT JACQUES-CARTIER, MONTRÉAL — STATISTIQUE DES FINANCES ET DE L'EXPLOITATION DU PONT,
ANNÉES 1930-1959 — *Fin*

Année	Revenus provenant du Fonds de réserve	Crédits de revenus divers	Revenu total	Diverses déductions du revenu	Revenu affectable à l'intérêt de la dette	Intérêt de la dette publique	Autres besoins de revenus	Proportion du déficit payable par la ville et la province	Revenu net
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1959.....	119,598	2,523	1,777,338	85,965			911,721		779,651
1958.....	113,897	3,149	1,868,161	81,624			910,389		876,149
1957.....	95,052	2,878	2,007,976	77,543			914,601		1,015,832
1956.....	57,456	489	1,933,927	77,163			914,662		942,102
1955.....	15,750	103	1,883,246	78,870			918,154		886,222
1954.....	17,414	393	1,608,413	81,446			942,728		584,239
1953.....	21,407	136	1,549,067	94,536			977,554		476,977
1952.....	18,289	67	1,420,877	81,234			1,039,488		300,155
1951.....	19,514	1,369	1,266,098	82,498			1,059,966		123,634
1950.....	19,036	2,438	1,104,626	80,472			1,074,927		- 50,773
1949.....	19,102	2,183	984,479	108,101	876,378	791,667	621,287	116,582	-419,994
1948.....	18,554	1,876	865,822	34,554	831,268	950,000	521,693	189,924	-450,501
1947.....	18,369	1,737	736,424	33,787	702,637	950,000	519,462	282,346	-484,479
1946.....	17,644	557	635,564	81,042	554,522	950,000	504,606	300,000	-600,084
1945.....	18,727	413	518,347	131,984	386,363	950,000	473,235	300,000	-736,872
1944.....	26,985	195	528,320	142,561	385,759	950,000	461,745	300,000	-725,986
1943.....	13,633	143	436,877	129,132	307,745	950,000	471,702	300,000	-813,957
1942.....	17,557	213	452,273	133,044	319,229	950,000	452,749	300,000	-783,520
1941.....	10,707	885	495,491	126,143	369,348	950,000	435,324	300,000	-715,976
1940.....	9,936	426	381,465	126,916	254,549	950,000	414,767	300,000	-810,218
1939.....	9,028	373	381,258	73,685	307,573	950,000	396,087	300,000	-738,514
1938.....	6,488	302	360,949	30,780	330,169	950,000	379,220	300,000	-699,051
1937.....	5,016	16	344,268	25,547	318,811	950,000	362,289	300,000	-693,478
1936.....			263,007		263,007	950,000	358,942	300,000	-745,935
1935.....			203,032		203,032	950,000	325,000	300,000	-771,968
1934.....			242,806		242,806	950,000	289,778	300,000	-696,972
1933.....			278,008		278,008	950,000	350,535	300,000	-722,527
1932.....			336,255		336,255	950,000	296,030	300,000	-609,775
1931.....			311,497		311,497	950,000	83,102	300,000	-421,604
1930.....			261,692		261,692	595,905	14,986	190,684	-158,515

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX, PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Relevé comparatif des recettes mensuelles afférentes aux droits de péage, selon la catégorie de véhicules,
pour les années 1953-1959 inclusivement

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total de l'année
AUTOMOBILES ET MOTOCYCLETTES,													
DROITS VERSÉS EN ESPÈCES —													
1953	\$27,550.85	\$25,925.65	\$35,861.55	\$44,330.15	\$57,586.95	\$61,091.70	\$75,737.30	\$78,341.85	\$61,127.00	\$55,640.35	\$45,644.90	\$37,279.75	\$606,118.00
1954	27,765.05	25,354.40	33,358.30	44,354.45	58,411.05	59,998.55	82,924.00	77,981.10	63,430.00	59,024.95	45,382.00	35,115.50	613,099.35
1955	34,756.70	30,574.90	32,744.50	51,782.75	68,940.20	71,525.75	92,719.90	84,227.30	74,354.95	68,664.70	52,804.85	42,444.75	705,541.25
1956	43,728.50	37,542.05	43,003.60	67,660.85	63,464.80	75,227.55	93,709.95	89,368.75	75,735.20	64,790.15	52,474.95	44,125.45	740,831.80
1957	37,232.70	38,499.05	50,488.95	61,326.00	70,716.45	78,389.30	93,199.95	91,251.60	70,497.60	57,762.50	52,490.90	44,891.80	746,746.80
1958	39,105.40	29,750.60	41,968.35	56,286.65	62,763.75	72,503.30	85,718.45	88,953.00	64,612.75	64,206.75	51,989.05	38,100.70	693,059.65
1959	36,165.20	35,360.05	44,032.80	52,331.00	65,431.50	62,604.75	73,756.75	62,137.75	89,470.00	82,242.00	65,708.00	57,104.75	727,242.55
ABONNÉS, AUTOMOBILES —													
1953	13,957.50	14,143.50	18,796.50	20,257.50	22,111.50	21,451.50	21,390.00	22,054.50	20,908.50	20,547.00	19,647.00	18,359.50	233,524.50
1954	15,438.00	15,430.50	20,479.50	23,055.00	24,654.00	24,292.50	23,836.50	24,217.50	22,720.50	22,770.00	21,139.50	19,156.50	257,190.00
1955	19,096.50	18,553.50	21,489.00	25,219.50	29,293.00	27,514.50	26,292.00	27,721.50	27,300.00	27,490.00	25,437.00	23,583.00	297,979.50
1956	24,060.00	23,590.50	26,041.50	29,281.50	33,720.00	33,000.00	33,804.00	33,876.00	31,434.00	30,621.00	30,621.00	27,759.00	359,266.50
1957	25,986.00	26,439.00	33,390.00	34,839.00	37,632.00	35,040.00	34,431.00	36,132.00	33,363.00	33,270.00	32,871.00	29,460.00	392,853.00
1958	29,589.00	24,819.00	33,198.00	36,444.00	38,538.00	38,253.00	36,783.00	38,565.00	38,502.00	38,385.00	35,448.00	31,272.00	419,796.00
1959	29,568.00	28,944.00	30,579.00	52,024.32	35,457.86	50,164.24	49,234.99	48,746.24	59,649.36	63,630.48	57,662.16	56,530.24	562,190.73
CAMIONS ET AUTOBUS —													
1953	50,274.11	46,833.98	53,997.55	53,429.40	61,966.85	61,624.89	62,277.00	60,431.14	60,567.66	63,712.65	58,946.15	54,865.91	688,727.29
1954	48,472.06	47,188.65	54,701.81	52,352.31	59,707.31	67,487.13	70,345.70	69,078.88	67,258.58	64,531.96	67,331.20	65,962.72	734,988.21
1955	58,399.15	61,199.29	70,695.44	64,313.44	76,780.93	78,294.13	74,382.77	79,894.97	79,808.78	68,624.74	71,113.63	67,400.23	850,907.70
1956	62,563.53	59,087.98	65,997.82	61,394.81	72,288.82	70,478.33	72,911.21	75,265.93	71,629.36	75,297.63	74,432.75	59,306.70	820,854.87
1957	68,018.54	54,562.89	65,637.40	65,882.52	79,514.04	69,771.49	66,104.78	61,114.37	75,304.87	79,225.94	73,103.87	59,090.18	847,340.99
1958	65,352.89	50,344.08	56,424.25	55,101.40	71,510.72	69,228.11	82,744.23	72,527.61	67,284.79	77,352.75	65,925.31	62,110.89	785,907.03
1959	56,376.61	55,808.25	59,435.00	65,094.05	76,644.05	86,693.20	85,351.35	74,441.75	105,072.58	129,752.45	119,321.20	113,137.80	1,027,098.29
TOTAL DES VÉHICULES —													
1953	91,782.46	86,703.13	108,655.60	118,017.05	141,665.30	144,168.09	159,401.30	100,827.49	142,603.16	139,900.00	124,238.05	110,405.16	1,528,369.79
1954	91,675.11	87,973.55	108,539.61	119,761.76	142,772.36	151,778.18	177,106.20	171,277.48	153,389.08	146,326.81	133,852.70	120,237.42	1,604,687.56
1955	112,252.25	110,327.69	124,928.94	141,315.69	174,014.13	177,334.38	193,394.67	191,843.77	191,463.78	164,769.44	149,355.68	133,427.98	1,854,428.45
1956	130,352.03	120,220.53	135,042.92	148,337.16	169,473.62	178,705.88	200,425.16	198,510.68	178,798.56	172,166.78	157,523.79	131,191.15	1,920,753.17
1957	121,237.34	119,500.94	149,536.35	162,047.52	187,862.49	183,200.79	213,735.73	208,497.97	179,165.47	170,258.44	158,465.77	133,431.98	1,986,940.79
1958	124,047.29	104,913.68	131,590.60	147,832.05	172,812.47	179,984.41	203,245.68	200,045.61	179,399.54	179,944.50	153,363.26	131,483.59	1,899,662.68
1959	122,109.81	120,112.30	134,946.80	169,449.37	177,533.41	199,432.10	208,342.98	185,325.74	254,191.94	275,621.93	242,689.36	226,772.79	2,316,531.62
VOYAGEURS —													
1953	8,326.00	7,696.35	11,052.90	13,441.35	17,698.85	18,643.35	23,980.45	24,188.00	17,766.30	15,721.10	12,591.95	9,776.15	180,822.75
1954	7,469.70	6,910.40	8,952.30	12,439.25	16,850.85	17,891.75	26,591.10	23,744.85	18,016.10	16,104.45	11,648.25	8,914.20	175,633.20
1955	9,027.10	8,864.80	10,069.70	15,467.80	20,965.60	21,184.40	28,015.25	24,845.20	21,460.40	14,810.25	19,071.25	11,026.95	205,217.70
1956	11,966.95	10,082.80	11,476.15	15,270.65	16,669.75	20,841.05	27,716.20	25,235.30	20,458.35	16,392.45	12,870.40	10,569.60	199,549.65
1957	8,912.05	9,417.70	13,182.00	17,007.85	19,632.60	22,294.30	29,388.60	27,702.35	20,283.00	15,783.20	14,091.70	11,880.30	209,685.65
1958	10,905.80	8,212.20	11,541.20	15,963.50	17,311.35	21,137.75	24,175.15	27,426.20	17,239.45	17,268.75	13,589.50	9,606.85	194,467.70
1959	9,237.10	8,908.15	11,225.40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29,368.65
TOTAL DES VÉHICULES ET DES VOYAGEURS —													
1953	100,108.46	94,399.48	119,708.50	131,458.40	159,354.15	162,811.44	183,384.75	181,065.49	160,369.46	155,621.10	136,830.00	120,181.31	1,709,192.54
1954	99,144.81	94,882.95	117,491.91	132,201.01	159,623.21	169,669.93	203,697.30	195,022.33	171,405.18	162,431.26	145,500.95	128,148.92	1,780,220.76
1955	121,279.45	119,192.49	134,998.64	156,783.49	194,977.73	198,518.78	222,309.92	216,688.97	202,933.13	183,840.69	163,665.93	144,454.93	2,059,646.15
1956	142,318.98	130,303.33	146,519.07	163,607.81	186,143.37	199,546.93	228,141.46	223,745.98	199,256.91	182,559.23	170,309.10	141,760.65	2,120,302.82
1957	130,149.39	128,018.64	162,718.35	179,055.37	207,495.09	205,495.09	243,124.33	236,200.32	199,448.47	186,051.64	172,557.47	145,312.28	2,196,526.44
1958	134,953.09	113,125.88	143,131.80	163,795.55	180,123.82	201,122.18	227,420.83	227,471.81	187,638.99	197,213.25	166,952.76	141,180.44	2,094,130.38
1959	131,346.91	129,018.45	146,172.20	169,449.37	177,533.41	199,432.19	208,342.98	185,325.74	254,191.94	275,624.93	242,689.36	226,772.79	2,345,900.27

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature
1960

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMIN DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. GORDON K. FRASER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 4

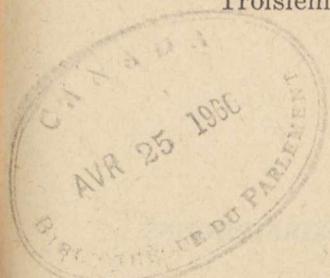
Perception du péage au pont Jacques-Cartier et au
pont Victoria, à Montréal, (Québec)

SÉANCE DE JEUDI 17 MARS 1960

TÉMOINS:

MM. Maurice Archer, président, et G. Beaudet, gérant du port de Montréal,
tous deux 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	Deschatelets	McGregor
Asselin	Drysdale	McPhillips
Badanai	Dumas	Monteith (<i>Verdun</i>)
Baldwin	Fisher	Pascoe
Bell (<i>Saint-Jean Albert</i>)	Garland	Payne
Bourbonnais	Grills	Peters
Bourget	Horner (<i>Acadia</i>)	Phillips
Bourque	Horner (<i>Jasper-Edson</i>)	Pigeon
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Johnson	Pratt
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Keays	Rapp
Browne (<i>Vancouver- Kingsway</i>)	Kennedy	Rogers
Cadieu	Lessard	Rynard
Campbell (<i>Stormont</i>)	MacInnis	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Campeau	MacLean (<i>Winnipeg- Nord-Centre</i>)	Smith (<i>Lincoln</i>)
Chevrier	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Chown	Martini	Tassé
Creaghan	Michaud	Thompson
Crouse	McBain	Tucker
Denis	McDonald (<i>Hamilton- Sud</i>)	Valade
		Wratten—(60).

Le Secrétaire du Comité:

Eric H. Jones.

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

MARDI 15 mars 1960

Il est ordonné—Que le nom de M. Pratt soit substitué à celui de M. Nielsen sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

Le greffier de la chambre,

L.-J. RAYMOND.

PROCÈS - VERBAL

Jeudi 17 mars 1960.

(6)

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*), Bourbonnais, Bourget, Bourque, Brassard (*Lapointe*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Campeau, Chow, Crouse, Denis, Deschatelets, Drysdale, Dumas, Fisher, Fraser, Horner (*Acadia*), Johnson, MacInnis, Martini, McBain, McDonald (*Hamilton-Sud*), McPhillips, McGregor, Pascoe, Pigeon, Pratt, Rogers, Rynard, Smith (*Lincoln*), Smith (*Simcoe-Nord*), Thompson, Tucker, Valade et Wratten. (39).

Aussi présents: L'honorable George Hees, ministre des Transports. *Du Conseil des ports nationaux:* MM. Maurice Archer, président; R. J. Rankin, vice-président; G. Beaudet, gérant du port de Montréal; W. C. Perron, directeur des services généraux; J. F. Finlay, conseiller juridique; J. B. Phair, agent en chef du Trésor; et J.-A. Clément, surintendant des ponts, port de Montréal. *Des chemins de fer Nationaux:* MM. Lionel Côté, C.R., avocat général adjoint; L. J. Henderson, gérant général du transport routier; et Walter Smith, représentant exécutif, Ottawa.

Le Comité poursuit son examen de la perception du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria à Montréal, (Québec).

Le Comité accède à la requête de M. Pigeon, demandant qu'un interprète du français à l'anglais assiste aux réunions subséquentes du Comité au cours desquelles il poursuivra son examen de ladite perception du péage.

Le président présente, au sujet de questions dont le sous-comité du programme a fait l'étude lors d'une réunion tenue le 16 mars, un rapport contenant les recommandations suivantes:

1. Que les réunions du Comité au cours de la prochaine semaine soient les suivantes:

Le mardi 22 mars à 9 heures et demie du matin et à 3 heures de l'après-midi pour l'examen de la question principale qui lui a été déferée.

Le mercredi 23 mars à 9 heures et demie du matin et, au besoin, à 2 heures de l'après-midi pour l'étude de deux bills privés.

Le jeudi 24 mars à 11 heures du matin et à 3 heures de l'après-midi pour l'examen de la question principale que lui a été déferée.

Le vendredi 25 mars à 9 heures du matin et, au besoin, à 2 heures de l'après-midi pour l'étude d'un bill privé.

2. Que les lettres de représentations adressées au Comité soient soumises à l'examen du sous-comité et, s'il y a lieu, que ce dernier fasse des recommandations à leur sujet.
3. Que, lors des réunions subséquentes, les membres du Comité se lèvent pour interroger les témoins.

Le Comité accepte les recommandations du sous-comité.

L'interrogatoire de MM. Archer et Beaudet (ce dernier déposant encore sous serment), se poursuit.

M. Archer présente les réponses à des questions qui lui avaient été posées à la réunion précédente. Cinq de ces réponses sont sous forme de documents dont des exemplaires sont distribués aux membres du Comité.

Le Comité décide que les cinq réponses sous forme de documents seront imprimées en appendices aux délibérations d'aujourd'hui.

Ces documents, qui forment les appendices "A" à "E", sont les suivants:

Appendice

"A" Graphique montrant la tendance des péages de l'enregistrement des véhicules automobiles, des taxes sur l'essence et de la population.

"B" Copies des lettres adressées par le gérant du port à huit anciens percepteurs de péage offrant de les réintégrer dans leurs fonctions.

"C" Relevés montrant les salaires payés à sept percepteurs de péage.

"D" Liste des préposés au péage en fonction à compter du 8 septembre 1959 jusqu'à ce jour.

"E" Liste des percepteurs de péage inscrits sur la feuille de paie durant la période du 1^{er} mars au 7 septembre 1959.

A 11 h. 2 du matin, le Comité s'ajourne au mardi 22 mars 1960, à 9 heures et demie du matin.

Eric H. Jones.

Le secrétaire du Comité,

TÉMOIGNAGES

JEUDI 17 mars 1960.

9 heures et demie du matin.

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

M. PIGEON: Monsieur le président, pourrions-nous avoir un interprète de langue française lors de nos réunions subséquentes?

Le PRÉSIDENT: M. Pigeon demande si nous aurons un interprète de langue française lors de nos réunions subséquentes pour l'étude de la question qui nous a été déferée. Êtes-vous tous d'accord là-dessus?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des membres qui s'y opposent?

M. CHOWN: Avant de poursuivre. . .

Le PRÉSIDENT: Un moment, s'il vous plaît. J'aimerais, si possible, qu'une décision soit prise au sujet de la proposition. Êtes-vous d'accord?

(Assentiment).

M. CHOWN: Je me demande quand nous ferons l'examen des bills privés qui ont été déferés au présent Comité?

Le PRÉSIDENT: Le comité directeur s'est réuni au complet dans mon bureau hier. Il a établi le programme de nos réunions pour la semaine prochaine. Il recommande que nous siégions ce matin de 9 heures et demie à midi et demi; que, le mardi 22 mars, nous siégions de 9 heures et demie du matin jusqu'à 11 heures, parce que le Comité des prévisions de dépenses se réunit à 11 heures. Nous nous réunirons aussi dans l'après-midi, ce jour-là.

Le mercredi 23 mars, nous nous réunirons à 9 heures et demie du matin. Nous ferons alors l'étude du bill concernant la *Matador Pipe Line Company Limited* et du bill concernant l'*Eastern Telephone and Telegraph Company*. Si la chose est nécessaire, nous nous réunirons aussi dans l'après-midi.

Le jeudi 24 mars, nous étudierons la perception du péage au pont Jacques-Cartier. Nous nous réunirons à 11 heures du matin et aussi dans l'après-midi.

Le vendredi 25 mars, c'est-à-dire demain en huit, nous étudierons le bill concernant la *British Columbia Telephone Company*. Nous nous réunirons à 9 heures du matin et siégerons jusqu'à 11 heures; si la chose est nécessaire, nous nous réunirons aussi dans l'après-midi.

M. DUMAS: Je croyais qu'il avait été décidé hier que nous siégerions jusqu'à 11 heures ce matin.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Il en avait été décidé ainsi, je pense, parce que le Comité des prévisions de dépenses devait se réunir à 11 heures. Il arrive, cependant, que ce Comité s'est réuni à 9 heures et demie et, par conséquent, il est inutile pour nous d'ajourner à 11 heures.

M. FISHER: Je sais que nous en avons décidé ainsi. Tout ce que je puis dire c'est que j'ai pris des dispositions pour faire autre chose, ce qui m'obligera à quitter la réunion. A tout événement, si le Comité désire prolonger la séance après 11 heures, il a certes le droit de le faire.

Le PRÉSIDENT: Nous avons compris hier que le Comité des prévisions de dépenses se réunirait à 11 heures ce matin. C'est pour cette raison que nous avons décidé de siéger de 9 heures et demie à 11 heures. Cependant, j'ai découvert que le Comité des prévisions de dépenses se réunissait à 9 heures et demie et non pas à 11 heures. Si le Comité n'y voit pas d'inconvénient, nous prolongerons la séance. C'est au Comité d'en décider. Désirez-vous que nous ajournions à 11 heures? Que ceux d'entre vous qui désirent que nous prolongions la séance jusqu'à midi et trente minutes, veuillent bien lever la main? Ou jusqu'à midi?

Je crois que la majorité désire que nous ajournerions à 11 heures, messieurs. Y en a-t-il qui s'y opposent?

Cinq membres s'y opposent.

Nous siégerons jusqu'à 11 heures aujourd'hui. Merci, messieurs.

M. DESCHATELETS: Pour ce qui est de mardi, n'avait-il pas été décidé que nous nous réunirions à 9 heures et demie du matin plutôt qu'à 9 heures.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunissons à 9 heures et demie le mardi. Nous allons étudier la question du péage au pont Jacques-Cartier.

Le comité directeur a aussi recommandé que toute lettre de représentations adressée au Comité soit d'abord examinée par le comité directeur. Il n'y a pas d'opposition?

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Le sous-comité recommande aussi que les membres se lèvent pour interroger les témoins. Êtes-vous d'accord?

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Le sous-comité a aussi poursuivi l'étude de l'appel des témoins mais ne l'a pas terminée. Acceptez-vous ces recommandations du sous-comité?

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas d'opposition? Je vous remercie. Ce sont là toutes les recommandations du sous-comité pour le moment.

M. FISHER: J'aimerais demander, à titre d'information, si l'on a, ou non, préparé un graphique indiquant l'augmentation, non pas du revenu, mais du nombre des voyageurs, des camions et des autobus. Je fais cette demande parce que j'ai moi-même dressé cette liste et, étant donné que le rapport de M. Lande porte sur la difficulté de faire le compte des voyageurs, j'estime que la statistique sur le nombre des voyageurs chaque année, en plus de la statistique sur le revenu, pourrait être utile car elle indiquerait la valeur de cet argument particulier.

M. MAURICE ARCHER (*Président, Conseil des ports nationaux*): Voulez-vous savoir dans quelle mesure le nombre des voyageurs et des véhicules a augmenté au cours des années?

M. FISHER: Il y a des camions, des autobus et autres. J'aimerais avoir une interprétation de l'expression "et autres". En 1954, le montant a sauté de \$71,000 à \$121,000. J'aimerais avoir une explication à ce sujet. C'est à titre d'information seulement.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je me demande si, avant que nous poursuivions l'interrogatoire, on ne pourrait pas nous donner une définition des fonctions du président du Conseil des ports nationaux et de celles du gérant de port, car on a peut-être créé l'impression que ni l'un ni l'autre de ces messieurs n'a autre chose à faire que de s'occuper du pont Jacques-Cartier. À mon avis, il faudrait, en toute justice pour eux que nous ayons un exposé de leurs pouvoirs et de leurs fonctions.

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Smith. J'allais proposer que nous revenions au rapport de M. Archer, ce qui nous permettra de lui demander tous les renseignements que nous voudrions.

Tout d'abord, cependant, certains documents doivent, je pense, être déposés.

M. ARCHER: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous, s'il vous plaît, les déposer maintenant?

M. ARCHER: J'ai ici une série de documents. D'abord, il y a des lettres qui ont été adressées sous pli recommandé aux percepteurs de péage qui avaient été congédiés. Ces lettres leur offrent des postes en conformité de la décision de l'arbitre du comité des griefs. Il y a une lettre pour chaque percepteur de péage.

Puis j'ai un rapport renfermant les noms de tous les percepteurs de péage inscrits sur la feuille de paie durant la période du 1^{er} mars au 7 septembre 1959, soit six mois avant la mise en fonctionnement du système automatique de perception des péages.

Et j'ai la liste des salaires payés aux divers percepteurs de péage qui avaient été congédiés mais qui par la suite ont été rengagés. Au lieu de présenter les chèques de chacun des hommes nous avons soumis un relevé des salaires de chaque percepteur de péage durant la période qui a suivi son rengagement. Cette déclaration a été faite sous serment par l'agent adjoint du Trésor au Conseil des ports nationaux de Montréal. J'espère que le Comité sera satisfait. Si nous devons soumettre des copies de tous les chèques leur nombre s'élèverait à environ 14,000.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que nous devrions demander à M. Beudet de produire des photocopies de tous ces chèques. Le rapport vous suffit-il?

(Assentiment.)

M. ARCHER: Puis il y a une liste des percepteurs de péage durant la période du 18 septembre 1959 jusqu'à ce jour.

Un graphique a également été soumis avec le rapport original sur lequel nous avons ajouté la population de la région métropolitaine de Montréal.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Archer.

(Les documents constituant les appendices "A" à "E" sont ainsi qu'il suit:

Appendice "A", Graphique montrant la tendance des péages, de l'enregistrement des véhicules automobiles, des taxes sur l'essence et de la population.

Appendice "B", Copies des lettres adressées par le gérant du port à huit anciens percepteurs de péage, offrant de les réintégrer dans leurs fonctions.

Appendice "C", Relevés montrant les salaires payés à sept percepteurs de péage.

Appendice "D", Liste des préposés au péage en fonction à compter du 8 septembre 1959 jusqu'à ce jour.

Appendice "E", Liste des percepteurs de péage inscrits sur la feuille de paie durant la période du 1^{er} mars au 7 septembre 1959.

Maintenant, je crois que M. Smith avait posé une question à M. Archer.

M. ARCHER: En qualité de président du Conseil des ports nationaux de Montréal, je suis chargé de l'administration et du fonctionnement des ports d'Halifax, de Saint-Jean (N.B.), de Chicoutimi (P.Q.), de Trois-Rivières, de Montréal, de Vancouver, de Churchill et des élévateurs de Prescott et de Port-Colborne. Je dois voir également à administrer le pont Jacques-Cartier et le nouveau pont Champlain présentement en voie de construction et assurer leur mise en service.

Ces fonctions comprennent tout le travail d'administration relatif aux ports, l'embauchage du personnel, l'établissement et la modification des tarifs. Il faut aussi voir à deux entrepôts frigorifiques et à deux terminus ferroviaires, dont l'un est à Québec et l'autre à Montréal. L'actif fixe, selon la valeur comptable d'aujourd'hui est de l'ordre de 320 millions de dollars.

Notre programme de construction se chiffre à quelque 25 millions de dollars par année. Il nous incombe de lancer les appels d'offres et d'adjuger des contrats pour toutes ces entreprises. Nous devons préparer et faire approuver par le Conseil les budgets d'exploitation s'appliquant à chacun des ports, des élévateurs et des ponts.

Pour ce qui est des installations, dans la seule ville de Montréal nous avons des quais s'étendant sur une longueur de quelque 10 milles et des hangars couvrant environ deux millions de pieds carrés. Dans nos ports nous nous occupons aussi de louer toutes les propriétés, les docks, les jetées, les hangars, etc.

Je crois que cela résume en somme très brièvement les fonctions du président du Conseil.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): A l'échelon suivant du Conseil, quelles sont les attributions administratives qui viennent immédiatement après celles qui vous sont dévolues à titre de président?

M. ARCHER: Elles regardent les ports. Nous avons des gérants de port dans tous les ports. Une grande latitude leur est laissée afin qu'ils puissent administrer les ports avec souplesse et compétence.

Le PRÉSIDENT: Je désire vous dire que nos témoins sont toujours sous serment. Avant d'aller plus loin je demanderais au Comité s'il trouve bien que nous imprimions comme appendices à nos délibérations d'aujourd'hui les documents qui ont été déposés ce matin. Cela vous agrée-t-il?

Le PRÉSIDENT: Aucune opposition. Je vous remercie.

(Assentiment.)

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Comment le travail est-il partagé entre le président et les commissaires? Y a-t-il trois commissaires?

M. ARCHER: Il y a trois membres en plus de moi-même. Nous sommes responsables de toutes les décisions du Conseil. Si quelque décision obtient un nombre égal de votes, j'ai voix prépondérante.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Comment sont partagées les charges administratives?

M. ARCHER: Je vous répondrai que je m'occupe de l'organisation technique parce que je suis ingénieur. Le vice-président voit particulièrement aux finances. Un des membres du Conseil qui a été dans le commerce des grains pendant une bonne partie de sa vie, sinon toute, est chargé des questions touchant les grains. Dans la seule ville de Montréal, par exemple, nos élévateurs à grains ont une capacité d'entreposage de 16 millions de boisseaux.

Puis nous en avons un autre qui était gérant de circulation dans l'entreprise privée. Nous lui confions d'habitude tout ce qui regarde la circulation, comme les taux, les problèmes qui se posent dans ce domaine ainsi que l'établissement des tarifs. Mais il nous appartient en fin de compte de prendre des décisions quant aux rapports qui nous sont soumis sur ces questions.

En ce qui concerne les gérants des ports, ils sont chargés de faire exécuter les programmes du Conseil touchant les plans et l'aménagement futurs des ports.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Peut-être pourriez-vous maintenant nous parler un peu de l'étendue de toutes les fonctions de M. Beaudet.

M. FISHER: Combien de fois vous réunissez-vous en une année, ou travaillez-vous toujours dans le même bureau?

M. ARCHER: Nous sommes dans le même bureau: le siège de l'administration du Conseil des ports nationaux est à Ottawa. Nous nous réunissons régulièrement tous les jeudis dans la matinée si nous sommes à Ottawa. En plus nous tenons des séances lorsque cela s'impose. Par exemple, si nous recevons un appel téléphonique au sujet d'une question touchant les ports, le fonctionnement par exemple, nous convoquons tout le conseil, ou un quorum advenant qu'un membre soit absent.

Je dirais que nous nous réunissons tous les jeudis dans la matinée. Nous avons en plus de cela une ou deux assemblées par semaine. Nous voyageons beaucoup; nous devons nous rendre à tous ces ports et les membres du Conseil les visitent deux fois par année en délégation de trois ou quatre.

M. FISHER: Vous travaillez assez étroitement ensemble et vous vous rencontrez assez souvent pour que vous soyez tous au courant, en tant que groupe, de toute tendance, de tout revirement et de tout changement qui pourraient se produire?

M. ARCHER: En tant que groupe nous le sommes d'habitude.

M. FISHER: Quelles sont vos relations avec le ministre des Transports, et quelles ont-elles été d'après votre expérience?

M. ARCHER: Nous le tenons au courant de toutes les questions importantes. Par exemple, si nous pensons que certains problèmes de premier ordre pourraient se poser ou lui être soumis, nous le prévenons en conséquence. Quant à tous les contrats dépassant \$15,000 il nous faut demander des offres du public, et si la soumission est de plus de \$15,000 nous devons la faire approuver par le Conseil. Nos budgets sont étudiés avec le ministre des Transports et sont soumis à son approbation, tant les budgets d'immobilisation que les budgets d'entretien. Toutes les questions administratives d'une certaine importance doivent également être portés à son attention.

M. FISHER: Supposons qu'il arrive quelque chose dans un port, un accident par exemple. En temps normal, en serait-il informé? Aborderiez-vous immédiatement la question avec lui, ou tenteriez-vous de la régler vous-même?

M. ARCHER: Cela dépendrait du genre d'accident. Dans certains cas nous pourrions la régler nous-mêmes. Si un navire se frappait contre un dock, je ne crois pas que nous nous en référerions à lui; nous prendrions les dispositions qui s'imposent nous-mêmes.

M. FISHER: Si vous entendiez parler de méfaits dans un des services du Conseil des ports nationaux, est-ce là une des choses que vous porteriez immédiatement à la connaissance du ministre ou à l'égard de laquelle vous feriez vous-même une enquête très minutieuse tout d'abord?

M. ARCHER: Nous étudierions tout d'abord nous-mêmes la question pour la porter ensuite à l'attention du ministre si elle était importante. Nous ferions une recommandation au ministre à ce sujet.

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

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, la question que j'avais posée à M. Beaudet je la répète à l'égard de l'étendue de sa responsabilité à l'endroit du port de Montréal. Jusqu'où s'étend sa responsabilité au delà du pont Jacques-Cartier?

M. BAUDET: Pour ce qui est du port, le gérant est chargé de l'organisation, de l'administration et de la mise en service du port de Montréal et du pont Jacques-Cartier. Il doit voir également à préparer tous les ans pour l'approbation du Conseil un budget d'entretien et d'exploitation, de même qu'un budget d'immobilisation s'il considère qu'une amélioration s'impose. Dans toute question non prévue dans les budgets il lui incombe de faire une recommandation au Conseil en vue de l'adoption de certaines dépenses additionnelles ou de certaines questions d'exploitation. Le gérant du port est aidé dans l'exécution de ses fonctions par cinq fonctionnaires supérieurs qui lui font rapport. Ce sont le gérant adjoint du port (administration), l'ingénieur du port, le surintendant des ponts et l'agent du Trésor.

Le gérant adjoint du port chargé de l'exploitation s'occupe plutôt de questions regardant les services du maître de port, des élévateurs à grains, des chemins de fer et des entrepôts frigorifiques. Comme vous pouvez le constater chacun de ces services est responsable de son propre fonctionnement.

Le gérant adjoint du port (administration) doit répondre des services de la police, du personnel, des achats et approvisionnements et des gardiens du quai.

L'ingénieur du port est aidé dans ses fonctions par quatre chefs de division. Le surintendant des ponts est responsable de la mise en service du pont Jacques-Cartier et doit également assumer la responsabilité des questions touchant la construction du nouveau pont Champlain au-dessus de l'île des Soeurs, sous la direction du gérant du port.

Finalement, l'agent du trésor fait rapport des questions de routine journalière en matière de finance. Il faut se rappeler, comme on l'a déjà mentionné, que ce fonctionnaire n'est pas au service du Conseil des ports nationaux mais qu'il relève du Contrôleur du trésor, au ministère des Finances.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Qui est le gérant adjoint du port en administration?

M. BEAUDET: M. G. S. Anderson.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Qui est le surintendant des ponts?

M. BEAUDET: M. J.-A. Clément.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Combien d'employés approximativement le Conseil des ports nationaux compte-t-il à Montréal?

M. BEAUDET: Mille.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Combien parmi ces 1,000 employés s'acquittent de tâches concernant le pont Jacques-Cartier?

M. BEAUDET: À l'heure actuelle?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Oui, à l'heure actuelle ou avant l'installation des systèmes de péage—100, 50?

Le PRÉSIDENT: Pendant que se font ces recherches, messieurs, je tiens à annoncer au Comité que les délibérations imprimées de la séance d'hier sont arrivées et seront distribuées.

M. ARCHER: Le chiffre est de 49.

M. BEAUDET: Quarante-huit ou quarante-neuf.

Le PRÉSIDENT: Ces délibérations ont été envoyées à l'Imprimerie hier au soir et nous les avons maintenant. Je crois que c'est là de l'excellent travail.

M. JOHNSON: Je propose que notre secrétaire soit félicité.

M. FISHER: Le Conseil des ports nationaux a-t-il un service policier de sécurité?

M. BEAUDET: Je ne dirais pas qu'il existe un tel service en tant que tel. Nous avons un service policier que nous chargeons de protéger la propriété du Conseil des ports nationaux dans les limites du port.

M. FISHER: Le pont Jacques-Cartier est-il compris dans ces limites?

M. BEAUDET: Oui monsieur.

M. FISHER: Combien d'employés compte ce service de police?

M. BEAUDET: Environ 45 hommes.

M. FISHER: Diriez-vous d'après ce que vous connaissez de la situation, que la responsabilité de tout ce qui arrive sur le pont Jacques-Cartier retombe plus ou moins sur votre service policier?

M. BEAUDET: Financièrement ou en ce qui concerne la perception des péages, je dirais non. Quant à la circulation, à des incidents inusités sur le pont, aux accidents, je répondrais oui.

M. FISHER: Ce service est-il capable maintenant ou a-t-il jamais été capable de mener le genre d'enquête réussissant à découvrir les méfaits?

M. BEAUDET: Non, monsieur.

M. FISHER: Dans de pareils cas, sur qui comptez-vous?

M. BEAUDET: Sur la Gendarmerie royale du Canada.

M. FISHER: Sur la Gendarmerie royale du Canada?

M. BEAUDET: Et après avoir pris des dispositions particulières avec les chemins de fer Nationaux du Canada, sur les enquêteurs de ceux-ci.

M. FISHER: Avez-vous eu recours à votre force policière dans aucune de vos enquêtes relatives au pont Jacques-Cartier?

M. BEAUDET: Dans certains cas spéciaux, oui.

M. FISHER: Quels sont ces cas spéciaux?

M. BEAUDET: Je me souviens d'un incident alors qu'un de nos commis avait rapporté un déficit de caisse. Nous avons appelé immédiatement notre police et une enquête a été instituée. Notre service policier a demandé à la police de Montréal de venir lui aider et l'argent fut retrouvé.

Il y a eu d'autres incidents du genre, dont je ne me rappelle plus, mais si vous le désirez, je pourrai vous en obtenir les détails.

M. FISHER: Ce que je veux élucider c'est ceci: en ce qui a trait aux opérations du pont Jacques-Cartier, avez-vous déjà fait venir ou savez-vous si le gérant du port qui vous a précédé a déjà fait venir les agents de police du port pour leur dire: "Il y a peut-être des problèmes relatifs au pont Jacques-Cartier: nous voulons que vous vous en occupiez", ou encore "exercez une surveillance continue" ou "surveillez de près"? Rien n'a été fait dans ce sens-là?

M. BEAUDET: Il n'y a pas eu de surveillance continue. Mais depuis que j'ai été nommé gérant du port, en 1954, et je n'aimerais pas répondre pour ceux qui m'ont précédé, j'ai demandé, lors d'occasions spéciales, à notre chef de police de faire des enquêtes particulières.

M. FISHER: Vous êtes devenu membre du personnel du port de Montréal en 1947: est-ce exact?

M. BEAUDET: Oui, c'est exact; je suis devenu membre du personnel à titre de gérant adjoint du port.

M. FISHER: Après avoir fait du service de guerre? Je pose cette question sans la moindre malice, mais dans le seul but d'avoir des éclaircissements. Vous n'avez pas de liens de parenté, par le sang ou par le mariage, avec des gens qui se sont occupés de politique à Ottawa, au cours des dernières années?

M. BEAUDET: Non, je n'en ai pas.

M. FISHER: Depuis que vous occupez cet emploi, c'est-à-dire depuis 1947, avez-vous déjà été au courant, avant que vous deveniez gérant du port, de suggestions ou d'incidents qui pourraient laisser entendre qu'il se passait, au pont Jacques-Cartier, des choses qui étaient peut-être de nature à priver le gouvernement de revenus?

M. BEAUDET: Non.

M. FISHER: Avant de devenir gérant du port, vous n'avez jamais entendu dire quoi que ce soit qui aurait pu laisser entendre qu'il y avait des agissements coupables?

M. BEAUDET: Je ne comprends pas très bien votre question.

M. FISHER: Je veux être juste.

M. BEAUDET: C'est une question plutôt difficile.

M. FISHER: C'est une question difficile. D'après ce que vous en savez, vous n'avez jamais eu de renseignements, si minimes soient-ils, selon lesquels il y aurait des agissements coupables ou vraisemblance d'agissements coupables dans l'exploitation du Pont Jacques-Cartier?

M. BEAUDET: J'ai entendu des rumeurs et des farces selon lesquelles les percepteurs du péage n'étaient pas efficaces.

M. FISHER: Avant que vous deveniez gérant du port?

M. BEAUDET: C'est ça.

M. FISHER: Une fois devenu gérant du port, quand le problème dont il s'agit ici a-t-il commencé à vous préoccuper?

M. BEAUDET: Dès que je suis devenu gérant du port parce que j'étais responsable de l'administration de ce pont.

M. FISHER: Lorsque vous êtes devenu gérant du port, avez-vous examiné de plus près les opérations relatives au pont et avez-vous songé à des mesures d'ordre préventif ou correctif, susceptibles d'améliorer la situation?

M. BEAUDET: J'ai fait tout ce qu'il m'était possible de faire et j'ai accordé à ce problème toute l'attention que me permettaient mes autres fonctions. Dans le même ordre d'idées, j'ai recommandé qu'on nomme un surintendant des ponts. Sauf erreur, c'était en 1956, et c'est parce que je croyais que mes autres obligations ne me permettraient pas d'exercer moi-même la surveillance personnelle nécessaire que j'ai fait cette recommandation. J'ai aussi recommandé au Conseil ce qui a été mis en pratique, d'augmenter le personnel préposé à la surveillance du pont. J'ai aussi recommandé au Conseil d'augmenter le nombre de fonctionnaires supérieurs, dans le port de Montréal, afin de me libérer de certains détails d'administration courante pour que j'aie plus de temps à ma disposition pour vaquer à la surveillance de ces multiples opérations.

Je crois que c'est au mois d'août 1959, c'est-à-dire tout récemment, que le Conseil a approuvé, après que je l'eus recommandée, une façon de procéder tout à fait nouvelle pour le port et les ponts...

M. FISHER: Au mois d'août 1955?

M. BEAUDET: Non, en 1959: ai-je dit 1955? Je m'en excuse.

Une voix: Vous avez dit en 1959.

M. BEAUDET: En vertu de cette nouvelle façon de procéder, les percepteurs et les agents de police, c'est-à-dire les agents de police sur le pont, relèvent tous directement du surveillant du pont, qui relève lui-même directement du surintendant des ponts.

M. FISHER: Je ne veux empêcher personne de poser des questions si tel est son bon plaisir.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais et je crois que le Comité aimerait, lui aussi, que l'interrogateur complète ses questions relativement à un sujet donné.

M. BEAUDET: Puis-je continuer, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Allez-y.

M. BEAUDET: En plus de ce que je viens de dire, depuis l'année 1956 jusqu'à présent, nous avons aussi augmenté le personnel de bureau pour le pont afin d'avoir plus de statistiques et de dossiers, et dans le but d'établir une tendance.

M. FISHER: Je désirais, monsieur le président, poser quelque questions relativement à la ligne de conduite du Conseil des ports ou du port de Montréal en ce qui concerne l'embauchage. Si des membres ont des questions à poser qui se rapportent aux questions que j'ai posées jusqu'ici et qui pourraient passer avant celles que je veux aborder, ils devraient peut-être le faire maintenant.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions, messieurs, sur le sujet que M. Fisher a traité?

M. VALADE: J'en ai quelques-unes, monsieur le président. J'aimerais savoir de la part de M. Beudet pourquoi M. Clément a été nommé surveillant du pont? Existait-il une raison très précise?

M. BEAUDET: Oui. Je viens de mentionner que mes autres obligations m'empêchaient d'accorder autant d'attention au pont que je le jugeais nécessaire. C'est pourquoi j'ai demandé qu'un fonctionnaire supérieur fût nommé pour remplir quelques-unes de ces obligations.

M. VALADE: De sorte que, de fait...

M. JOHNSON: Monsieur le président, il s'agit d'un point d'ordre: M. Valade pose des questions précises à M. Beudet. Il désire obtenir les réponses de M. Beudet lui-même relativement à ces questions, et il ne veut pas que la réponse de M. Clément soit donnée à M. Beudet. Il se peut que j'aie à poser la même question à M. Clément par la suite. Je veux empêcher M. Clément de donner les réponses à M. Beudet, dans ce cas particulier, car nous voulons avoir la déclaration personnelle du témoin à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez qu'il réponde lui-même?

M. VALADE: Oui; nous voulons connaître ses impressions et ses raisons là-dessus.

Le PRÉSIDENT: C'est très bien.

M. VALADE: Voici la question que j'ai posée à M. Beudet: quelle était votre but principal en faisant nommer M. Clément au poste de surveillant du pont?

Le PRÉSIDENT: Le témoin a été assermenté; il a prêté serment hier.

M. VALADE: Oui. Je viens de répéter ma question.

M. BEAUDET: Je viens de répondre à cette question.

M. VALADE: Auriez-vous l'obligeance de répéter votre réponse?

M. BEAUDET: J'estimais que d'autres questions relatives à l'exploitation du port m'empêchaient de donner à l'exploitation du pont Jacques-Cartier toute l'attention qu'elle méritait. En conséquence, j'ai recommandé à mon Conseil de nommer un surintendant des ponts qui pourrait s'acquitter du travail courant que comporte l'administration du pont.

M. VALADE: En quoi consiste ce travail courant que comporte l'administration du pont? Cela ne doit pas être tellement considérable. Quels sont les fonctions spécifiques à remplir en ce qui a trait au pont?

M. BEAUDET: Vous devez vous rappeler qu'à ce moment-là, le pont était exhaussé par l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent afin de permettre la construction du canal.

De plus, on effectuait d'autres travaux sur le pont Jacques-Cartier. On a élargi la voie du côté aval et un peu plus tard on s'est occupé de l'aménagement d'une autre voie sur le côté amont. Ces questions de construction ont soulevé un certain nombre de problèmes relatifs à la circulation qui n'étaient pas nécessairement du ressort de la police. L'élévation du pont et tous les autres travaux qu'on vient de mentionner ont nécessité des changements aux canalisations aménagées en dessous du pont. Parmi les sociétés en cause, on compte la Compagnie de téléphone Bell du Canada, l'Hydro-Québec et d'autres entreprises. Il a fallu discuter de toutes ces questions avec les sociétés intéressées. On a dû synchroniser les divers travaux et, en plus des questions

administratives, l'exploitation du pont comportait les rapports quotidiens des percepteurs, la vérification des automobiles, la surveillance du pont et des percepteurs de péage et tous les rapports de routine. On recevait des rapports quotidiens sur l'exploitation du pont. Pour ma part, je n'avais pas le temps d'étudier ces rapports quotidiens et d'en faire une analyse convenable.

M. VALADE: Est-ce que vous vous fiez à M. Clément pour ce travail de surveillance?

M. BEAUDET: C'est exact. Il y avait aussi la question d'engager du personnel et de prendre les dispositions voulues pour permettre au National-Canadien de faire diverses enquêtes. En d'autres termes, c'est ce que nous appelons l'administration et l'exploitation d'une installation publique, sur le plan de ces installations.

M. VALADE: D'après ce que vous avez dit, M. Clément était donc entièrement responsable de ce qui se passait sur le pont Jacques-Cartier?

M. BEAUDET: Sous ma direction.

M. VALADE: Mais lorsque des plaintes étaient formulées, elles étaient d'abord adressées à M. Clément avant de vous être communiquées?

M. BEAUDET: Oui.

M. VALADE: Au sujet de l'embauchage du personnel, est-ce que M. Clément en était responsable? Est-ce lui qui a approuvé l'engagement de certaines personnes?

M. BEAUDET: Cette question a trait à l'embauchage et je suis assez bien préparé pour y répondre. M. Fisher a posé une question à ce sujet et je suis prêt à traiter de cette question à fond si le président le désire.

M. VALADE: Je vous ai demandé si M. Clément était directement responsable de l'embauchage ou s'il approuvait l'embauchage du personnel du pont?

M. BEAUDET: Vous avez dit "directement"; ma réponse est non.

M. VALADE: Pas directement. Est-ce qu'il devait vous recommander ces personnes pour que vous approuviez sa recommandation ou pour que vous la rejetiez?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. VALADE: Quand M. Clément a-t-il obtenu le poste de surintendant des ponts?

M. BEAUDET: Je ne me rappelle pas de la date exacte, mais je crois que c'est au printemps de 1956.

M. VALADE: Et M. Clément n'a formulé aucune plainte au sujet d'agissements coupables relatifs à l'exploitation du pont à compter de ce moment-là jusqu'à celui où les percepteurs automatiques ont été installés, est-ce exact?

M. BEAUDET: Voudriez-vous répéter votre question.

M. VALADE: J'ai demandé si vous avez reçu de M. Clément des rapports, au sujet d'agissements coupables, à compter de la date de sa nomination au poste de surintendant du pont jusqu'à l'installation des percepteurs automatiques?

M. BEAUDET: Voulez-vous dire avant l'installation des percepteurs automatiques?

M. VALADE: Oui.

M. BEAUDET: Vous me demandez s'il m'a présenté des rapports?

M. VALADE: N'importe quel rapport qu'il vous aurait adressé?

M. BEAUDET: Oui.

M. VALADE: Est-ce exact que vous avez reçu des rapports d'après lesquels quelque chose n'allait pas?

M. BEAUDET: Nous avons eu les rapports des enquêtes faites par le National-Canadien. Ils ont été analysés par M. Clément et m'ont ensuite été transmis.

M. VALADE: Ces plaintes ont été adressées à M. Clément. Est-ce que l'enquête a été demandée par M. Clément ou par vous?

M. BEAUDET: Quelle enquête?

M. VALADE: L'enquête que vous venez de mentionner, celle du National-Canadien.

M. BEAUDET: Ces enquêtes ont été faites à la demande de M. Clément.

M. VALADE: Alors est-ce exact que vous avez reçu des plaintes suggérant une enquête.

M. BEAUDET: Ce serait à M. Clément de répondre s'il a reçu des plaintes.

Le PRÉSIDENT: M. Johnson aimerait étudier davantage cette question.

M. JOHNSON: Monsieur le président, je ne suis pas certain qu'on ait répondu à cette question-ci. Quel était le genre d'occupation de M. Clément avant son entrée au Conseil des ports nationaux? Est-ce qu'il était à l'emploi du Conseil des ports nationaux avant de travailler pour vous?

M. BEAUDET: Non.

M. JOHNSON: Il ne travaillait pas avant cela?

M. BEAUDET: Je ne puis répondre à cette question.

M. JOHNSON: Je veux dire pour le compte du Conseil des ports nationaux.

M. BEAUDET: Non.

M. JOHNSON: Combien d'enquêtes ont été menées par le National-Canadien entre le temps où M. Clément a été nommé votre assistant ou surveillant du pont et l'installation des percepteurs automatiques?

M. ARCHER: Le nombre d'enquêtes doit figurer dans le rapport. Le National-Canadien a fait des enquêtes en 1957, en 1958 et en 1959.

M. JOHNSON: Je voulais simplement m'assurer que des enquêtes avaient eu lieu entre ces deux dates.

M. ARCHER: Il y en a eu trois: 1957, 1958 et 1959.

M. JOHNSON: Est-ce que ces enquêtes ont été faites à votre demande ou automatiquement par les enquêteurs du National-Canadien?

M. BEAUDET: Elles ont été faites à notre demande.

M. JOHNSON: À votre demande?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. JOHNSON: Est-ce que M. Clément a quelque chose à voir avec la demande d'une enquête.

M. BEAUDET: M. Clément m'a fait rapport qu'il serait peut-être à propos de faire tenir une enquête; je lui ai dit: allez-y et prenez les dispositions voulues.

M. JOHNSON: C'était votre façon de procéder?

M. BEAUDET: Voilà comment nous procédions.

M. JOHNSON: J'aurais une question à poser au sujet de l'engagement de nouveaux employés. Lorsque M. Clément ou vous-même désiriez employer de nouveaux percepteurs ou du personnel d'une autre catégorie, est-ce que vous choisissiez ces personnes par voie de concours ou au moyen d'un examen quelconque?

M. BEAUDET: Là encore, cette question revêt le même caractère que celle de M. Fisher. Je suis disposé à vous donner des renseignements détaillés sur la question de la nomination des percepteurs.

Un certain nombre de personnes ont présenté des demandes pour le poste de percepteur. Ces demandes allaient à la division du personnel.

En présentant sa demande, le postulant devait subir un examen. S'il échouait, sa demande restait dans les archives mais pour être étudiée en vue d'autres postes dans le port. S'il réussissait à l'examen, sa demande était versée au dossier pour qu'on y donne suite lorsqu'un poste de percepteur serait vacant.

Lorsqu'une vacance se produisait, le surintendant des ponts étudiait le cas de tous les postulants et il faisait une enquête aussi approfondie que possible. Il demandait à la police de faire à son tour une enquête sur le passé du percepteur éventuel et de se procurer tous les renseignements possibles au sujet de cet homme. Ces renseignements étaient comparés à ceux que le candidat avait donnés sur sa demande d'emploi.

Le surintendant me présentait alors un rapport indiquant quel était le meilleur candidat et j'approuvais la nomination.

M. JOHNSON: Avez-vous déjà donné des directives à M. Clément au sujet des normes sur lesquelles il devrait se fonder pour engager un percepteur? J'aurais peut-être mieux fait de vous demander si vous avez déjà envoyé des ordres écrits à M. Clément au sujet de la façon dont il devait disposer des demandes?

M. BEAUDET: Si je comprends bien, nous parlons toujours des percepteurs de péages?

M. JOHNSON: Oui.

M. BEAUDET: Il ne s'agit pas des préposés aux percepteurs automatiques.

M. JOHNSON: Ces préposés sont ceux qui ont été employés après l'installation des percepteurs automatiques.

M. BEAUDET: Oui.

M. JOHNSON: Nous commencerons par les percepteurs ordinaires. Avez-vous compris ma question?

M. BEAUDET: Oui. Pour les percepteurs aucune norme d'instruction n'était établie autre que la huitième année. Si ma mémoire est fidèle, on exigeait un certificat de huitième année.

M. JOHNSON: Est-ce qu'il vous serait possible de déposer une des formules dont vous vous servez pour ces examens, qui montrerait le genre des questions qui sont posées?

M. BEAUDET: Oui.

M. JOHNSON: Et peut-être que vous pourriez nous donner une courte explication et nous dire si ce sont des formules stéréotypées et si les candidats doivent répondre à toutes les questions. Ce que je voudrais savoir c'est si la même formule était utilisée pour tous les candidats, dans tous les cas, ou si l'on en a changé?

M. BEAUDET: La même formule a été employée pendant un certain temps; puis, elle a été changée pour une autre pendant une autre période. Quoi qu'il en soit, tous les candidats, d'une période donnée, ont dû répondre à la même formule.

M. JOHNSON: Est-ce que ce serait trop vous demander que de déposer ces diverses formules?

M. BEAUDET: J'espère que nous les avons dans nos archives; si nous les avons, je me ferai un devoir de les produire.

M. JOHNSON: Vous nous obligeriez. Quel genre de formule était-ce? Est-ce que le candidat devait fournir beaucoup de renseignements sur sa formule de demande?

M. BEAUDET: Je déposerais volontiers un exemplaire de la formule de demande. Mais j'aimerais savoir jusqu'où vous voulez remonter, car cette formule de demande a été modifiée avec le temps.

M. JOHNSON: À votre connaissance, est-ce qu'elle a été modifiée souvent?

M. BEAUDET: Au moins deux fois, à ma connaissance.

M. JOHNSON: Après 1954?

M. BEAUDET: Je ne saurais dire.

M. JOHNSON: À votre connaissance, vous ne vous souvenez pas de les avoir modifiés depuis que vous êtes gérant de port?

M. BEAUDET: Je regrette, mais je devrai consulter mes dossiers.

M. JOHNSON: Je vous serais très obligé si vous pouviez déposer les formules qui existaient en 1940, mettons, et celles qui ont suivi. Elles n'ont pas été modifiées tous les ans, ou tous les deux ans, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Non. Avez-vous dit en 1940?

M. JOHNSON: Disons depuis 1940, ou mettons 10 ans, si vous voulez.

M. DUMAS: Peut-être à compter de la période où vous avez commencé à les employer.

M. JOHNSON: Y avait-il une raison particulière pour que les formules soient modifiées? Pourriez-vous vous renseigner à ce sujet ou est-ce que nous devons nous adresser à l'ancien gérant? Ainsi, par exemple, s'il s'est produit des changements depuis que vous êtes gérant, vous pourriez nous donner des explications. Vous devez connaître en détail les raisons pour lesquelles les formules ont été modifiées.

M. BEAUDET: Oui; elles ont été modifiées à l'occasion en raison des changements apportés à la loi fédérale au sujet de l'emploi.

M. JOHNSON: C'était une bonne raison pour effectuer des changements. Vous avez ensuite parlé de références. Si je me rappelle bien, vous avez dit, il y a quelques instants, que M. Clément, et je vous prie de me corriger si je

fais erreur, étudiait les formules de demande et convoquait les candidats à un examen. Après cela, les dossiers des candidats heureux étaient étudiés par M. Clément et, si je me rappelle bien, vous avez dit qu'il prenait en considération les recommandations mentionnées sur la formule de demande. De quel genre de recommandations voulez-vous parler? Est-ce que n'importe quelle personne nommée par le candidat...?

M. BEAUDET: Sur la formule de demande, le candidat était prié de mentionner le nom de son ancien employeur et les références qu'il était libre de déposer ou de ne pas déposer.

M. JOHNSON: Est-ce que les recommandations spéciales étaient prises en considération par M. Clément? Je veux parler des recommandations influentes de la part d'un député, mettons, d'un bon ami ou d'un membre du Conseil des ports nationaux, ou d'un fonctionnaire?

Le PRÉSIDENT: Est-ce que M. Clément ne devrait pas répondre lui-même à cette question?

M. JOHNSON: Bien voilà, pendant qu'il était gérant du port. Peut-être ferions-nous bien de demander à M. Clément.

M. BEAUDET: Si nous étions saisis d'une recommandation d'un député, le candidat qui en était l'objet n'était choisi de préférence à un autre que dans le cas où toutes les qualifications auraient été égales.

M. JOHNSON: Est-ce que vous parlez en connaissance de cause ou si vous vous fiez au rapport de M. Clément?

M. BEAUDET: C'est bien en connaissance de cause, parce que j'ai dû m'occuper de ces choses-là. Il y en a dont je me suis occupé personnellement.

M. JOHNSON: Voulez-vous dire que vous vous êtes occupé personnellement de tous ces cas?

Le PRÉSIDENT: Ces cas spéciaux?

M. BEAUDET: Ces cas spéciaux.

M. JOHNSON: Cela veut-il dire que vous étiez directement responsable de la façon dont ces recommandations étaient accueillies?

M. BEAUDET: J'ai mentionné il y a un moment que l'approbation finale des engagements venait de moi.

M. JOHNSON: En jetant un coup d'oeil sur les noms des employés, on constate que plusieurs d'entre eux ont été renvoyés. Quelques-uns d'entre eux ont été l'objet d'un renvoi motivé et puis nous lisons "renvoyé", "renvoyé", "renvoyé"; "décédé, — cela c'est regrettable; et la mention "renvoyé" revient encore. Ces renvois auraient-ils quelque rapport avec le fait que les recommandations spéciales avaient été acceptées et qu'on a découvert ensuite que les employés n'étaient pas très compétents?

M. BEAUDET: De quelle année parlez-vous, s'il vous plaît?

M. JOHNSON: Je me reporte à des événements qui ne sont pas bien éloignés d'une élection, en 1935; alors je pense que c'est peut-être trop tard. Nous devrions aller encore plus loin.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Johnson et messieurs les membres du Comité, si vous vous reportez à des documents qui ont été déposés et distribués, je crois que ce serait plus facile tant pour les sténographes que pour les autres de vous en reporter à la page 83 (texte anglais) du compte rendu qui nous est

arrivé ce matin et de citer les appendices tels qu'on les a imprimés. Vous les trouverez expliqués là et vous pouvez donner les numéros des pages des documents imprimés.

M. JOHNSON: Je faisais allusion à l'appendice "H" du fascicule n° 3 en date du 16 mars 1960.

Prenez par exemple le cas de M. Milligan.

Le PRÉSIDENT: C'est peut-être le 15^e dans la deuxième page de l'appendice.

M. JOHNSON: Il a été engagé le 28 août 1948 et on signale qu'il avait été recommandé par M. T. P. Healy, député. Il est parti le 21 mars 1944. Il y a quelque chose qui ne va pas dans cette histoire-là. C'est peut-être l'inverse qu'on a voulu dire.

M. BEAUDET: Il peut bien s'agir d'une erreur d'impression. A ce sujet, monsieur le président, je désire rappeler au Comité que nous avons dû préparer une grande quantité de documents dont plusieurs en grande hâte. Ayant à consulter de nombreux dossiers, il est alors bien possible que quelques petites erreurs se soient glissées.

M. JOHNSON: Peut-être les dates ont-elles simplement été interverties. Si vous voulez bien vérifier à même les documents qui ont été déposés, vous pourrez en trouver des raisons. Il a été renvoyé pour une bonne raison. Dans d'autres cas, ils ont simplement été mis en disponibilité ou renvoyés.

Par exemple, si vous regardez le onzième nom, le dénommé Marcel Despatis a été engagé le 22 février 1945, et renvoyé le 8 mai 1946. Je suppose qu'on lui a fait subir un examen avant de l'engager. Évidemment, c'était avant que vous ne deveniez gérant du port. Il faudra remettre ces questions à plus tard, mais je voudrais avoir le privilège de les poser à M. Murphy qui était alors au port de Montréal.

M. BEAUDET: C'est ce que les documents rapportent, et c'est tout ce que je peux dire.

M. JOHNSON: Prenons alors ce qui s'est passé depuis 1955. Regardons le cas de Thomas, A., plus bas dans la liste.

Le PRÉSIDENT: Où encore?

M. JOHNSON: Tout au bas de la page.

Le PRÉSIDENT: Au bas de la page?

M. JOHNSON: Au bas de la page. On l'a engagé le 27 février 1956, et on l'a muté pour raison d'incompétence, le 17 avril 1957. A-t-il été muté à la suite d'une enquête poursuivie par les agents du National-Canadien?

M. BEAUDET: Immédiatement à la suite d'une enquête du National-Canadien?

M. JOHNSON: Il avait été recommandé alors le 27 février 1956.

M. BEAUDET: Pas nécessairement. C'est la date à laquelle on l'a engagé. La date de la recommandation peut bien être différente.

M. JOHNSON: Bien différente?

M. BEAUDET: Oh oui.

M. JOHNSON: Mais alors quand vous indiquez ici comme raison "muté pour incompétence", cela veut-il dire qu'il a été muté à la suite d'une enquête?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. JOHNSON: La plupart du temps?

M. BEAUDET: C'est bien ça.

M. JOHNSON: Il n'y a pas eu d'autres cas d'incompétence?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous parler un peu plus fort, monsieur Johnson?

M. JOHNSON: Quand vous dites "renvoi motivé", par exemple dans le cas de M. Bélisle, engagé le 16 septembre 1948, et je vois qu'il a été recommandé par M. A. Denis, député...

M. DENIS: C'est moi.

M. JOHNSON: Vivait-il dans le district électoral de Saint-Denis?

M. DENIS: Quel est le nom déjà?

M. JOHNSON: Bélisle.

M. DENIS: Oui, c'est ça.

M. JOHNSON: Il a été renvoyé pour cause le 15 septembre 1956. Quelle est la différence dans vos remarques quand vous dites "renvoi motivé", et "muté pour incompétence"?

M. BEAUDET: "Renvoi motivé", signifie évidemment que l'employé a été renvoyé pour une raison valable, ivrognerie, par exemple, et plusieurs autres raisons, dont l'absence de son poste, le manque de ponctualité, ou qu'il était inapte pour d'autres raisons à occuper l'emploi.

"Muté pour incompétence", signifie que dans le cas de l'enquête poursuivie par le National-Canadien nous n'avons pas renvoyé les hommes, mais nous avons décidé, dans ces cas particuliers, de les muter du poste de receveur à celui d'aide aux élévateurs à grain dans le port.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, j'en appelle au règlement.

Le PRÉSIDENT: M. Smith en appelle au règlement.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, il me semble que nous nous exposons à tout moment à soulever le cas de gens qui peuvent faire l'objet d'une enquête de la part de la police. Je ne connais pas un seul de ces individus mais...

M. JOHNSON: Nous n'en savons rien, mais nous verrons plus tard.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je constate que cela pourrait arriver et je me demande si ce genre d'interrogatoire devrait se poursuivre à ce stade.

Le PRÉSIDENT: Je doute que ce qui se dit ici soit de nature à nuire aux enquêtes poursuivies par la Gendarmerie royale du Canada, parce que si je comprends bien, nous ne déclarons pas qu'un homme a tort ou raison. Nous n'avons rien à faire avec cette enquête et je crois que nous pouvons continuer comme nous avons commencé.

M. JOHNSON: Je vous en remercie

Je vois dans un autre cas "renvoyé" et vis-à-vis d'autres noms, "renvoi motivé". Quelle différence essentielle y a-t-il là?

M. BEAUDET: À quel cas en particulier faites-vous allusion, s'il vous plaît?

M. VALADE: À n'importe quel cas, quelle différence cela fait-il?

M. JOHNSON: Peut-être faudrait-il reporter quelque peu en arrière, mais vous formulez ces remarques, et je désire savoir ce que vous entendez par "renvoyé" "renvoi motivé", "démissionné" et "muté pour incompétence". Il se peut que dans certaines circonstances, ces gens aient démissionné après vous avoir dit "Si l'on me renvoie, je démissionne".

M. BEAUDET: De façon générale, je voudrais préciser que ceux qui ont été renvoyés pour une bonne raison, ou mutés après mon accession au poste de gérant du port, sont clairement indiqués ici. Pour ce qui s'est passé avant ma nomination, j'ai indiqué dans la colonne des "Remarques" ce qui était disponible dans les dossiers.

M. JOHNSON: Pour être sûr que nous obtenons les renseignements nécessaires, que nous avons réellement une bonne idée de ce qui s'est produit, pourriez-vous obtenir ces dossiers?

Je suis désolé que le nom de M. Denis s'y trouve.

M. DENIS: C'est très bien. Vous pouvez le répéter si vous le voulez.

M. JOHNSON: Je crois que M. Denis veut de la publicité gratuite.

M. DENIS: C'est ce que vous faites en mon nom.

M. JOHNSON: Dans le cas, par exemple, de Belisle, cet employé a été engagé le 16 septembre 1948 et a été renvoyé en 1956. Serait-il possible de produire ce dossier-là?

M. BEAUDET: Je serais probablement capable de vous donner la réponse dès maintenant si vous me permettiez de consulter M. Clément au sujet de ce cas particulier.

M. JOHNSON: C'est très bien.

M. BEAUDET: Ce dénommé Belisle a été renvoyé parce qu'il a été trouvé ivre à son travail.

M. VALADE: Après combien d'années? Monsieur le président, je vois que M. Deschatelets tente de faire le drôle.

M. DESCHATELETS: Voulez-vous poursuivre l'enquête sur le gaz naturel?

M. VALADE: S'il le désire, nous pouvons poursuivre l'enquête sur l'Imprimerie nationale, nous pouvons le faire c'est certain.

Le PRÉSIDENT: Je vous en prie, messieurs. Après monsieur Johnson, c'est monsieur Pigeon.

M. JOHNSON: Si M. Beudet est d'accord avec moi, je pourrais lui accorder quelques moments et il se procurera les renseignements et il me donnera les réponses à notre prochaine réunion.

M. VALADE: Je voudrais bien que l'on puisse clarifier ces expressions. Je m'en rapporte à ce que M. Johnson a signalé...

Le PRÉSIDENT: M. Archer est tout à fait disposé à vous le dire.

M. VALADE: Nous voulons savoir la différence qui existe dans les expressions "muté pour incompétence", "mis à pied", "démissionné", "renvoi motivé". C'est le genre de distinction que nous voulons obtenir de M. Beudet.

Le PRÉSIDENT: M. Archer va vous donner cela immédiatement.

M. PIGEON: Monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Laissez M. Archer donner sa réponse.

M. ARCHER: Quand vous vous reportez à 1946, c'est "renvoyé" que vous trouvez et c'est ce que nous avons dans nos dossiers. Nous ne savons pas pourquoi on a employé le mot "renvoyé". Mais nous, nous avons employé le mot "renvoyé"...

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous parler un peu plus fort, s'il vous plaît?

M. ARCHER: En 1946, au sujet du mot "renvoyé", il y a un cas où ce mot est employé et je ne saurais vous dire pour quelle raison. Nous avons recueilli ces renseignements dans les dossiers et l'individu en question a été renvoyé et a laissé son travail à l'emploi de la Commission à cette époque, et nous n'étions pas là.

Au sujet de "renvoi motivé" M. Beaudet vous a donné l'exemple d'un individu qui a été trouvé ivre à son travail.

"Renvoyé" ou "muté pour incompétence"... cela faisait suite à l'enquête du National-Canadien en 1957. Nos plaintes contre ces gens étaient qu'ils n'étaient pas compétents. Nous ne les avons pas renvoyés, mais nous les avons placés dans un autre département ou plutôt nous leur avons offert de passer à un autre service du port c'est-à-dire à l'élévateur à grain.

M. PIGEON: Pourquoi?

M. ARCHER: Parce qu'ils n'étaient pas efficaces et parce que nous n'en voulions pas à la suite de l'enquête du National-Canadien, au sujet du pont.

M. PIGEON: Ils n'étaient pas aptes à travailler à un endroit mais ils étaient bons pour l'autre? Nous avons ici "démissionné" "renvoyé". Pourrions-nous savoir, lors de la prochaine réunion, les raisons pour lesquelles chacun a démissionné, ou a été renvoyé?

Le PRÉSIDENT: Cela serait-il possible?

M. BEAUDET: Pour la période écoulée depuis que je suis devenu gérant du port, je peux vous donner en détail les raisons motivant le renvoi des employés. Pour les employés qui ont démissionné, nous n'avons pas de raison. Si un employé nous remet sa démission il ne déclare pas d'habitude pourquoi il s'en va. Il se contente de signer une formule de démission ou nous envoie une lettre disant qu'il désire démissionner sans ajouter de commentaire. Je ne pourrais certainement pas vous donner la véritable raison pour laquelle cet homme a quitté son emploi.

Quant à l'expression "mis à pied" cela veut dire que les hommes ont été prévenus que leurs services n'étaient plus requis et cette expression s'applique seulement et exclusivement aux percepteurs qui ont été remerciés quand le nouveau système de perception a commencé à fonctionner.

Quant à l'expression "muté" elle s'applique, comme je vous disais il y a un moment, à l'employé qui a été rétrogradé de sa situation de percepteur de péage à un emploi de classe inférieure, soit celui d'aide aux élévateurs à grain.

M. PIGEON: Pourrions-nous en avoir les raisons, pour la période écoulée depuis que vous avez été nommé gérant du port à Montréal?

M. BEAUDET: Certainement.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé vos questions monsieur Johnson?

M. JOHNSON: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: C'est maintenant le tour de M. Fisher et ensuite M. Smith.

M. FISHER: Je voulais revenir à un aspect plus général du mode d'engagement des employés. Combien existe-t-il d'ententes avec les syndicats ouvriers dans le port.

M. BEAUDET: Si ma mémoire est fidèle, nous en avons treize.

M. FISHER: Pendant combien de temps y a-t-il eu une entente de travail avec les employés du pont Jacques-Cartier, et quand a-t-elle pris fin?

M. ARCHER: Ce contrat de travail n'a pas pris fin . . . , oui, il a pris fin en ce qui a trait aux percepteurs de péage.

M. BEAUDET: Les percepteurs de péage étaient assujettis à un contrat syndical, depuis 1945. Je voudrais cependant vérifier ce millésime.

M. FISHER: Dois-je présumer qu'ils appartenaient à la fraternité des commis de chemins de fer et de vaisseaux?

M. BEAUDET: Oui ils sont membres de cette fraternité.

Le PRÉSIDENT: À ce sujet, monsieur Beaudet, vous pourriez donner ces renseignements mardi, n'est-ce pas, ou les avez-vous ici même?

M. BEAUDET: J'en ai un exemplaire ici.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez nous les donner mardi?

M. BEAUDET: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous aurons ces renseignements mardi.

M. FISHER: Les percepteurs de péage avaient-ils leur propre syndicat local ou appartenaient-ils à un local plus considérable?

M. BEAUDET: Ils étaient régis par une entente syndicale comprenant tous les employés. Les percepteurs avaient leur propre représentant.

M. FISHER: Ce dernier s'occupait des plaintes, des renvois et de toutes ces choses-là, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: C'est lui qui entamait les négociations au sujet des plaintes et qui communiquait celles-ci au comité des plaintes de leur fraternité, qui est le même pour tous les membres de la fraternité. J'entends le Comité des plaintes, qui s'occupe de tous les problèmes se rapportant aux trois ententes syndicales concernant les employés de l'entretien général, les employés des éleveurs à grain et ceux des entrepôts frigorifiques.

M. FISHER: De quelle sorte d'entente s'agissait-il, s'agissait-il d'un atelier syndiqué?

M. BEAUDET: Non.

M. FISHER: Depuis quand l'entente a-t-elle pris fin, en ce qui a trait aux percepteurs de péage?

M. BEAUDET: Depuis le 7 septembre 1959.

M. FISHER: Durant votre mandat comme gérant ou comme gérant adjoint, avez-vous eu connaissance de cas où le syndicat ait formulé des propositions, émis des idées ou des plans se rapportant à l'engagement de certaines personnes.

M. BEAUDET: Pas à ma connaissance.

M. FISHER: Il n'a jamais formulé d'observations au sujet du favoritisme, des recommandations, des normes ou quelques choses du genre?

M. BEAUDET: Non.

M. FISHER: En ce qui a trait au favoritisme politique, je me sers de cette expression dans le sens où quelqu'un se sert de son influence politique pour recommander un protégé.

Vous avez déclaré plus tôt que, toutes choses étant égales, une recommandation politique faisait accéder le postulant à l'emploi recherché. Nest-ce pas exact?

M. BEAUDET: C'est à peu près cela.

M. FISHER: Alors voulez-vous répéter ce que vous disiez?

M. BEAUDET: Oui.

Dans le cas où deux candidats ont des qualifications égales, la préférence sera donnée à celui qui apporte une recommandation venant d'un député ou d'une autre personne importante.

M. FISHER: Vous avez constaté, quand vous êtes entré en fonction, que dans le cas de plusieurs des postes du port, ces recommandations existaient et que c'était l'usage établi.

M. BEAUDET: C'est bien ça.

M. FISHER: Avez-vous tenté quelque chose pour modifier ce système?

M. BEAUDET: Personnellement?

M. FISHER: Oui.

M. BEAUDET: Non.

M. FISHER: À titre de gérant du port?

M. BEAUDET: Non.

M. FISHER: Vous l'avez accepté?

M. BEAUDET: Oui.

M. FISHER: En ce qui a trait aux recommandations, d'habitude, elles sont par écrit, n'est-ce pas. C'est ce que vous avez constaté?

M. BEAUDET: Oui.

M. FISHER: Avez-vous déjà eu des représentations plus personnelles, c'est-à-dire de vive voix, des visites, de députés ou d'autres personnes qui connaissent des hommes politiques, et qui intervenaient en faveur d'un candidat particulier à un tel ou tel genre de travail?

M. DENIS: Pourquoi pas, qu'est-ce qu'il y a de mal à ça?

M. VALADE: Regardez bien la liste ici.

M. FISHER: J'ai la liste, mais je pose une autre question.

M. BEAUDET: J'ai reçu la visite de plusieurs députés, mais ils ne venaient pas me voir spécialement en vue de mousser la candidature de quelqu'un à un emploi particulier.

M. FISHER: Dans quel but allaient-ils vous rendre visite?

M. BEAUDET: Dans quel but?

M. FISHER: Oui, c'est une question de portée générale.

M. BEAUDET: C'est une question bien générale. Ils pouvaient venir me voir pour de nombreuses raisons. Quelques-uns d'entre eux venaient me voir parce qu'ils voulaient se familiariser avec le fonctionnement du port. D'autres sont venus me voir parce qu'ils cherchaient à se renseigner sur mes fonctions et mes responsabilités. D'autres sont venus me consulter au sujet d'un problème touchant un sujet particulier qui se rapportait au fonctionnement du port.

M. FISHER: Y a-t-il des députés qui vous ont communiqué personnellement ou par écrit des plaintes portant sur l'exploitation du pont et qui pouvaient faire soupçonner des malversations?

M. BEAUDET: Depuis que je suis gérant du port?

M. FISHER: Depuis que vous êtes gérant du port?

M. BEAUDET: Non.

M. FISHER: Y en a-t-il eu avant que vous deveniez gérant du port, quand vous étiez gérant adjoint?

M. BEAUDET: Pour me rafraîchir la mémoire, je devrais revoir mes dossiers.

M. FISHER: Je veux dire quelqu'un qui soit dans la vie politique, un député, un député provincial ou un ministre. Personne n'est allé vous voir et vous a dit qu'il y avait des choses qui n'allaient au sujet du pont et vous a demandé de faire enquête?

M. BEAUDET: Non.

M. FISHER: Depuis qu'on vous a fait des menaces, comme vous l'avez mentionné dans votre déclaration lors de notre dernière séance, est-il venu à vos oreilles que d'autres personnes de votre connaissance avaient aussi été menacées?

M. BEAUDET: Non.

M. FISHER: Avez-vous lu l'article de la *Gazette* ce matin au sujet des menaces?

M. BEAUDET: Je suis désolé, mais voudriez-vous avoir l'amabilité de répéter votre autre question, parce qu'il s'agit de dates qui sont très importantes et comme vous le savez j'ai prêté serment.

M. MacINNIS: Je ne vois pas pourquoi vous nous demandez de répéter puisque vous avez répondu par un "non" catégorique à M. Fisher.

M. FISHER: Je voudrais que le sténographe en donne lecture. Pourriez-vous nous dire pourquoi vous demandez de répéter cette question?

M. BEAUDET: Cette question que vous me posez, est-ce depuis que l'équipement automatique a été mis en place?

M. FISHER: Non, depuis qu'on vous a fait des menaces.

M. BEAUDET: Depuis que l'on m'a fait des menaces?

M. FISHER: Oui.

M. BEAUDET: Je dois répondre que non.

M. FISHER: Avez-vous lu l'écho paru dans la *Gazette* de ce matin?

Le PRÉSIDENT: Continuons, voulez-vous? M'est avis qu'il est préférable de s'en tenir à un sujet, et il ne nous reste que cinq minutes.

Une voix: Je vois à la page 6 de la liste des percepteurs de péage que le second nom est celui de M. Fournier. Ai-je raison de présumer qu'il a été nommé par M. Pinard.

M. JOHNSON: A quelle page voyez-vous cela?

M. DRYSDALE: Cela se trouve dans ce document-ci.

Le PRÉSIDENT: C'est la page 99, je pense.

M. JOHNSON: Oui, en effet, 98 et 99.

Une voix: Ai-je raison de supposer que ce monsieur a été recommandé par M. Pinard?

M. BEAUDET: Oui.

Une voix: Au pied de la même page, je vois le nom d'un M. Gagné qui a été recommandé par M. Gillet. Est-il encore à votre emploi?

M. BEAUDET: Oui, il l'est encore.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Me serait-il permis de revenir pour une minute sur les questions fort à propos que mon estimable collègue, M. Johnson, a posées au sujet de l'engagement du personnel? Je voudrais savoir de M. Beaudet s'il relevait, ou s'il relève maintenant de ses attributions d'établir lui-même ou d'approuver le libellé des demandes d'emploi. Autrement dit, fallait-il que le questionnaire contenu dans ces formules de demande fût approuvé par lui?

M. BEAUDET: Avant de répondre, j'aimerais demander la permission de consulter un homme de loi.

Le PRÉSIDENT: Qu'en pense le Comité? Vous allez certainement répondre à la question tout à l'heure.

M. PRATT: Puis-je poser une question?

Le PRÉSIDENT: Plusieurs ont demandé la parole avant vous.

M. PRATT: Mais nous paraissions piétiner sur place.

Le PRÉSIDENT: Bon, vous pouvez maintenant répondre à la question. À vous la parole, monsieur Beaudet.

M. BEAUDET: Si ma mémoire est fidèle, les formules de demande d'emploi étaient établies par le gérant du port ou sous ses ordres, et étaient approuvées par le Conseil.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Par le Conseil, à Ottawa?

M. BEAUDET: Oui, c'est exact.

M. CHOWN: De quel gérant du port s'agit-il?

M. BEAUDET: Sans en être trop sûr, je crois me rappeler avoir changé la formule une fois à propos d'un petit détail.

M. CHOWN: Pourrions-nous en avoir un exemplaire qui s'ajouterait aux pièces déjà déposées?

M. BRASSARD (*Lapointe*): Pour ce qui est des mutations pour incompétence, prenez-vous en considération les autres aptitudes des intéressés pour décider de les affecter à d'autres postes? Autrement dit, étaient-ils aptes à accomplir d'autres besognes au port, et est-il arrivé que vous ayez congédié des sujets n'ayant aucune aptitude? Quant à ceux qui ont été réaffectés à d'autres emplois au port, étaient-ils aptes à exercer leurs nouvelles fonctions?

M. BEAUDET: À tous ceux qui ont été mutés pour cause d'incompétence, nous avons offert un emploi d'aide aux élévateurs à grain. C'est un emploi qui correspond à celui de manoeuvre ordinaire et qui n'exige comme aptitude que des bras solides.

M. BRASSARD (*Lopointe*): Une autre question et j'ai fini. Il s'agit des recommandations de députés.

M. BEAUDET: Permettez-moi de terminer ma réponse. Les mutés n'ont pas tous accepté le travail ni ne se sont tous présentés aux élévateurs à grain.

M. BRASSARD (*Lopointe*): Voici ma dernière question. Vous avez dit que plusieurs membres du Parlement et d'autres personnages importants vous avaient recommandé leurs protégés.

M. DRYSDALE: Bravo!

M. BRASSARD (*Lopointe*): Y a-t-il de ces postulants d'emplois que vous avez nécessairement refusés, à l'égard desquels il vous a fallu passer outre à la recommandation faite en leur faveur parce qu'ils manquaient des aptitudes voulues pour occuper le poste de percepteur de péage?

M. BEAUDET: Nous recevons de la part de membres du Parlement et d'autres personnages en vue bien des recommandations en faveur de postulants d'emploi de l'État.

M. BRASSARD (*Lopointe*): Si je vous ai bien compris, — et je vous promets que c'est ma dernière question, — vous avez accepté ou engagé des personnes recommandées par des membres du Parlement ou autres personnages. Dans ces cas-là, avez-vous fondé votre décision en premier lieu sur les aptitudes des candidats, les recommandations prenant rang secondaire comme facteur d'influence. Y a-t-il eu au port de Montréal des employés placés là uniquement par faveur politique?

M. BEAUDET: Parlez-vous des percepteurs de péage?

M. BRASSARD (*Lopointe*): Oui, c'est à ceux-là que je songe.

M. BEAUDET: Non il n'y en a pas eu.

Le PRÉSIDENT: Il est 11 heures. M. Denis ouvrira le feu mardi.

Hier, il a été question, au sous-comité directeur, d'une chose à propos de laquelle j'aimerais avoir votre avis.

Les chemins de fer et les sociétés de communication du gouvernement doivent comparaître dans la dernière semaine du mois devant un comité spécial des chemins de fer, de la marine marchande et des lignes aériennes que l'État possède et exploite; les séances ont été fixées au 28, au 29 et au 30.

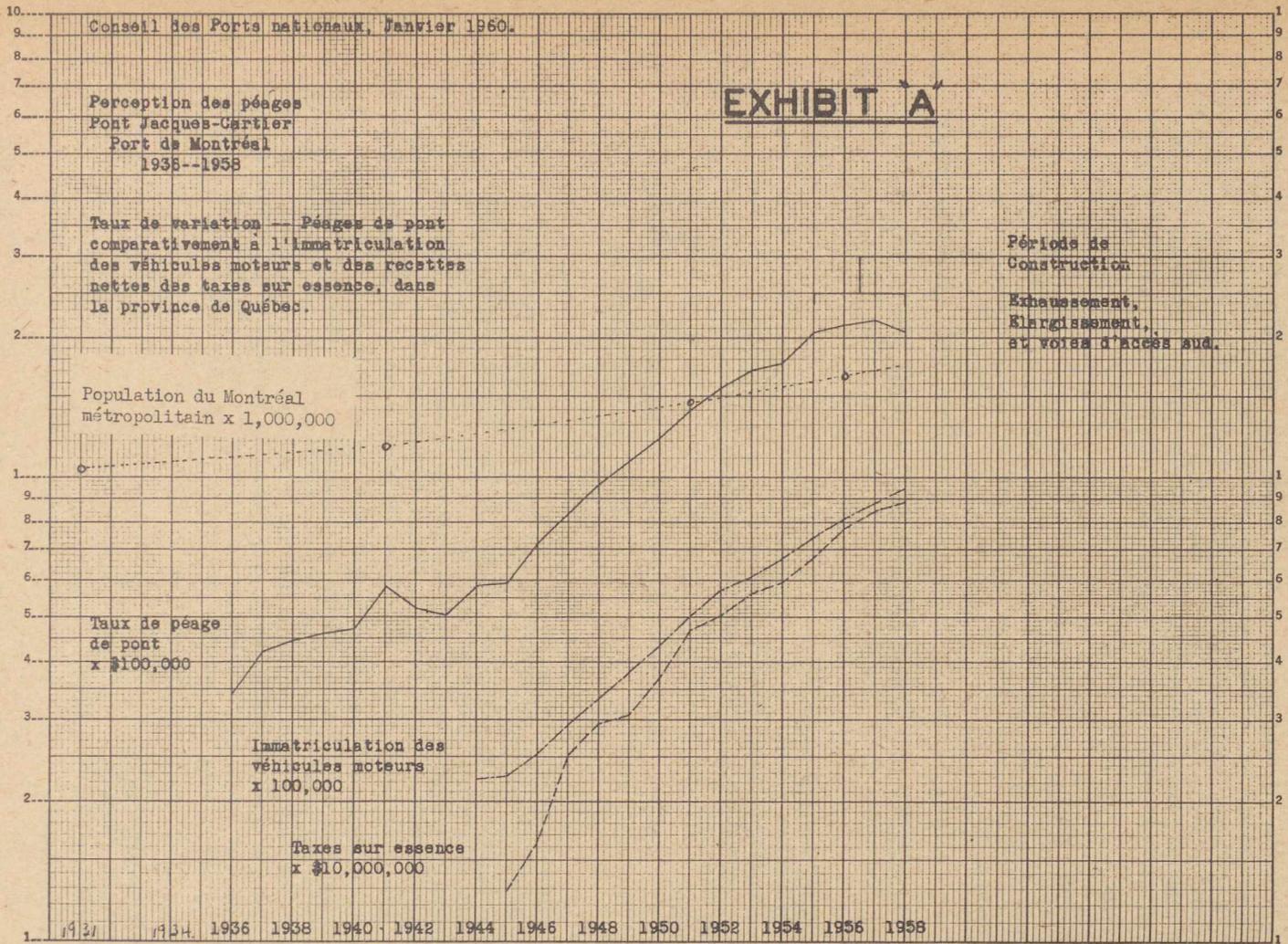
Comme le comité en question siégera le matin, l'après-midi et le soir, notre sous-comité directeur a jugé jusqu'à cause de ces séances, et vu que la plupart de nos membres feront partie de cet autre comité, nous ne tiendrons pas à poursuivre notre enquête sur le pont Jacques-Cartier cette semaine-là? Cela vous va-t-il?

(Assentiment.)

Bon. M. Hees comptait que le comité en question se réunirait les 28, 29 et 30, c'est-à-dire lundi, mardi et mercredi, mais à cause des nombreuses objections élevées contre le fait de siéger un lundi matin, il va voir à ce que le comité en question se réunisse mardi, mercredi et jeudi. Acceptez-vous cela?

(Assentiment.)

Merci beaucoup, messieurs.



APPENDICE "A"

APPENDICE "B"

Le 10 mars 1959.

Recommandée

Monsieur P.-E.-R. Toupin,
8469, rue Centrale,
Ville La-Salle (P.Q.)

Monsieur,

Conformément à la décision de l'arbitre nommé par le ministre du Travail à la suite de l'impasse à laquelle en est arrivé le Comité d'appel conjoint relativement à la plainte qu'a portée la *Brotherhood of Railway & Steamship Clerks, etc.*, concernant votre congédiement, le 2 octobre 1958, du poste que vous occupiez auprès du Conseil des ports nationaux, nous devons vous avertir qu'il existera un poste temporaire de percepteur de péage au pont Jacques-Cartier à partir de 8 heures du matin, le lundi 16 mars 1959.

Par la présente, nous vous offrons ce poste, mais nous désirons que vous notiez que ce n'est qu'un poste de nature temporaire, qui ne fait pas partie de l'effectif approuvé à l'égard du pont Jacques-Cartier. Nous ne pouvons vous dire en ce moment combien longtemps vos services seront requis, mais nous désirons insister sur le fait que cet emploi n'est que de nature temporaire.

Si vous acceptez ce poste, veuillez vous présenter à M. Poole, à 8 heures du matin, le 16 mars 1959.

Bien à vous,

Le gérant du port,

(signature) G. Beaudet.

GB/E

copie pour Conseil

Brotherhood of Railway & S.S. Clerks, etc.

Surintendant des ponts

Agent du Trésor

Chef contrôleur de temps

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX — PORT DE MONTRÉAL

Le 14 avril 1959.

Recommandée

Monsieur Michel Savoie,
278, rue Labonté,
Longueuil (P.Q.)

Monsieur,

Conformément à la décision de l'arbitre nommé par le ministre du Travail à la suite de l'impasse à laquelle en est arrivé le Comité d'appel conjoint relativement à la plainte qu'a portée la *Brotherhood of Railway & Steamship Clerks, etc.*, concernant votre congédiement, le 2 octobre 1958, du poste que vous occupiez auprès du Conseil des ports nationaux, nous devons vous avertir qu'il existera un poste temporaire de percepteur de péage au pont Jacques-Cartier à partir de 8 heures du matin, le vendredi 17 avril 1959.

Par la présente, nous vous offrons ce poste, mais nous désirons que vous notiez que ce n'est qu'un poste de nature temporaire, qui ne fait pas partie de l'effectif approuvé à l'égard du pont Jacques-Cartier. Nous ne pouvons vous dire en ce moment combien longtemps vos services seront requis, mais nous désirons insister sur le fait que cet emploi n'est que de nature temporaire.

Si vous acceptez ce poste, veuillez vous présenter à M. Poole, à 8 heures du matin, le 17 avril 1959.

Bien à vous,
(signature) G. Beaudet.

/fg

Copie conforme (signature) J. A. C. Clément,
Surintendant des ponts.

Le 7 mai 1959.

Recommandée

Monsieur A. Beauchamp,
9201, 12^e avenue,
Ville Saint-Michel.

Monsieur,

Conformément à la décision de l'arbitre nommé par le ministre du Travail à la suite de l'impasse à laquelle en est arrivé le Comité d'appel conjoint relativement à la plainte qu'a portée la *Brotherhood of Railway & Steamship Clerks, etc.*, concernant votre congédiement, le 2 octobre 1958, du poste que vous occupiez auprès du Conseil des ports nationaux, nous devons vous avertir qu'il existera un poste temporaire de percepteur de péage au pont Jacques-Cartier à partir de 8 heures du matin, le lundi 11 mai 1959.

Par la présente, nous vous offrons ce poste, mais nous désirons que vous notiez que ce n'est qu'un poste de nature temporaire, qui ne fait pas partie de l'effectif approuvé à l'égard du pont Jacques-Cartier. Nous ne pouvons vous dire en ce moment combien longtemps vos services seront requis, mais nous désirons insister sur le fait que cet emploi n'est que de nature temporaire.

Si vous acceptez ce poste, veuillez vous présenter à M. Poole, à 8 heures du matin, le 11 mai 1959.

Bien à vous,
Le gérant du port,
(signature) G. Beaudet.

GB/E

copie pour Conseil

Brotherhood of Railway & S.S. Clerks, etc.
Surintendant des ponts
Agent du Trésor
Chef contrôleur de temps

Le 17 juin 1959.

Recommandée

M. G. Flynn,
6519, rue Hamilton,
Montréal, Québec.

Monsieur,

Conformément à la décision de l'arbitre nommé par le ministre du Travail à la suite de l'impasse à laquelle en est arrivé le Comité d'appel conjoint relativement à la plainte qu'a portée la *Brotherhood of Railway & Steamship Clerks,*

etc., concernant votre congédiement, le 2 octobre 1958, du poste que vous occupiez auprès du Conseil des ports nationaux, nous devons vous avertir qu'il existera un poste temporaire de percepteur de péage au pont Jacques-Cartier à partir de 8 heures du matin, le samedi 20 juin 1959.

Par la présente, nous vous offrons ce poste, mais nous désirons que vous notiez que ce n'est qu'un poste de nature temporaire, qui ne fait pas partie de l'effectif approuvé à l'égard du pont Jacques-Cartier. Nous ne pouvons vous dire en ce moment combien longtemps vos services seront requis, mais nous désirons insister sur le fait que cet emploi n'est que de nature temporaire.

Si vous acceptez ce poste, veuillez vous présenter à M. Poole, à 8 heures du matin, le 20 juin 1959.

Bien à vous,

Le gérant du port,
G. Beaudet.

/fg

copie pour Conseil

Brotherhood of Railway & S.S. Clerks, etc.
Surintendant des ponts
Agent du Trésor
Chef contrôleur de temps

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTRÉAL

Le 25 juin 1959.

Recommandée

M. André Décary,
5112, Place Beaugrand,
Montréal (Québec).

Monsieur,

Conformément à la décision de l'arbitre nommé par le ministre du Travail à la suite de l'impasse à laquelle en est arrivé le Comité d'appel conjoint relativement à la plainte qu'a portée la *Brotherhood of Railway & Steamship Clerks, etc.*, concernant votre congédiement, le 2 octobre 1958, du poste que vous occupiez auprès du Conseil des ports nationaux, nous devons vous avertir qu'il existera un poste temporaire de percepteur de péage au pont Jacques-Cartier à partir de 8 heures du matin, le lundi 29 juin 1959.

Par la présente, nous vous offrons ce poste, mais nous désirons que vous notiez que ce n'est qu'un poste de nature temporaire, qui ne fait pas partie de l'effectif approuvé à l'égard du pont Jacques-Cartier. Nous ne pouvons vous dire en ce moment combien longtemps vos services seront requis, mais nous désirons insister sur le fait que cet emploi n'est que de nature temporaire.

Si vous acceptez ce poste, veuillez vous présenter à M. Poole, à 8 heures du matin, le 29 juin 1959.

Bien à vous,

Le gérant du port,
(signature) G. Beaudet.

copie pour Conseil

Brotherhood of Railway & S.S. Clerks, etc.
Surintendant des ponts
Agent du Trésor
Chef contrôleur de temps

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTRÉAL

Le 29 juin 1959.

Recommandée

Monsieur E. Jalbert,
5120, rue Charlevoix, app. 1,
Montréal-Nord (P.Q.).

Monsieur,

Conformément à la décision de l'arbitre nommé par le ministre du Travail à la suite de l'impasse à laquelle en est arrivé le Comité d'appel conjoint relativement à la plainte qu'a portée la *Brotherhood of Railway & Steamship Clerks, etc.*, concernant votre congédiement, le 2 octobre 1958, du poste que vous occupiez auprès du Conseil des ports nationaux, nous devons vous avertir qu'il existera un poste temporaire de percepteur de péage au pont Jacques-Cartier à partir de 8 heures du matin, le vendredi 3 juillet 1959.

Par la présente, nous vous offrons ce poste, mais nous désirons que vous notiez que ce n'est qu'un poste de nature temporaire, qui ne fait pas partie de l'effectif approuvé à l'égard du pont Jacques-Cartier. Nous ne pouvons vous dire en ce moment combien longtemps vos services seront requis, mais nous désirons insister sur le fait que cet emploi n'est que de nature temporaire.

Si vous acceptez ce poste, veuillez vous présenter à M. Poole, à 8 heures du matin, le 3 juillet 1959.

Bien à vous,

(signature) G. S. Anderson
pour G. Beaudet,
Gérant du port.

copie pour Conseil

Brotherhood of Railway & S.S. Clerks, etc.
Surintendant des ponts
Agent du Trésor
Chef contrôleur de temps

Le 29 juin 1959.

Recommandée

M. M. Duceppe,
3225, rue Cirier,
Montréal (Québec).

Monsieur,

Conformément à la décision de l'arbitre nommé par le ministre du Travail à la suite de l'impasse à laquelle en est arrivé le Comité d'appel conjoint relativement à la plainte qu'a portée la *Brotherhood of Railway & Steamship Clerks, etc.*, concernant votre congédiement, le 2 octobre 1958, du poste que vous occupiez auprès du Conseil des ports nationaux, nous devons vous avertir qu'il existera un poste temporaire de percepteur de péage au pont Jacques-Cartier à partir de 8 heures du matin, le 6 juillet 1959.

Par la présente, nous vous offrons ce poste, mais nous désirons que vous notiez que ce n'est qu'un poste de nature temporaire, qui ne fait pas partie de l'effectif approuvé à l'égard du pont Jacques-Cartier. Nous ne pouvons vous dire en ce moment combien longtemps vos services seront requis, mais nous désirons insister sur le fait que cet emploi n'est que de nature temporaire.

Si vous acceptez ce poste veuillez vous présenter à M. A. Poole le 6 juillet 1959, à 8 heures du matin.

Bien à vous,
Le gérant du port,
(signature) G. Beaudet.

copie pour Conseil
Brotherhood of Railway & S.S. Clerks, etc.
Surintendant des ponts
Agent du Trésor
Chef contrôleur de temps

Le 30 juin 1959.

Recommandée

Monsieur C.-E. Léger,
5783, rue Drake,
Montréal (P.Q.).

Monsieur,

Conformément à la décision de l'arbitre nommé par le ministre du Travail à la suite de l'impasse à laquelle en est arrivé le Comité d'appel conjoint relativement à la plainte qu'a portée la *Brotherhood of Railway & Steamship Clerks, etc.*, concernant votre congédiement, le 2 octobre 1958, du poste que vous occupiez auprès du Conseil des ports nationaux, nous devons vous avertir qu'il existera un poste temporaire de percepteur de péage au pont Jacques-Cartier à partir de 8 heures du matin, le lundi 6 juillet 1959.

Par la présente, nous vous offrons ce poste, mais nous désirons que vous notiez que ce n'est qu'un poste de nature temporaire, qui ne fait pas partie de l'effectif approuvé à l'égard du pont Jacques-Cartier. Nous ne pouvons vous dire en ce moment combien longtemps vos services seront requis, mais nous désirons insister sur le fait que cet emploi n'est que de nature temporaire.

Si vous acceptez ce poste, veuillez vous présenter à M. A. Poole, à 8 heures du matin, le 6 juillet 1959.

Bien à vous,
Le gérant du port,
(signature) G. Beaudet.

copie pour Conseil
Brotherhood of Railway & S.S. Clerks, etc.
Surintendant des ponts
Agent du Trésor
Chef contrôleur de temps

APPENDICE "C"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PONT JACQUES-CARTIER
 SALAIRE VERSÉ À ROBERT TOUPIN
 POUR LA PÉRIODE ALLANT DU 16 MARS 1959 AU 7 SEPTEMBRE 1959

Période	Salaire net	Chèque no. A-30 M	Date	Observations
16 mars-18 mars	\$21.82	51992	24 mars	
19 mars-25 mars	61.91	53047	1 ^{er} avril	
26 mars-1 ^{er} avril	64.47	53911	2 avril	
7 avril- 8 avril	76.79	55490	13 avril	
9 avril-15 avril	76.68	56415	17 avril	
16 avril-22 avril	49.79	58235	1 ^{er} mai	
23 avril-29 avril	87.91	58941	4 mai	
30 avril- 6 mai	66.61	60612	11 mai	
7 mai-13 mai	66.66	62515	19 mai	
14 mai-20 mai	72.07	64059	25 mai	
21 mai-27 mai	72.07	65230	1 juin	
1 ^{er} avril- 3 juin	15.61	68952	11 juin	Augmentation rétroactive
28 mai- 3 juin	47.80	66888	9 juin	
4 juin-10 juin	83.51	70313	17 juin	
11 juin-17 juin	50.05	70977	23 juin	
18 juin-24 juin	58.20	73282	1 ^{er} juillet	
25 juin-1 ^{er} juillet	89.29	74596	6 juillet	
2 juillet- 8 juillet	58.99	76120	13 juillet	
9 juillet-15 juillet	70.44	76674	17 juillet	
15 mai-1 ^{er} juillet	59.45	77953	24 juillet	Redressement pour surtem ps
16 juillet-22 juillet	68.33	78601	28 juillet	
23 juillet-29 juillet	62.65	79650	1 ^{er} août	
30 juillet- 5 août	70.44	81573	10 août	
6 août-12 août	68.33	83692	19 août	
13 août-19 août	62.65	85116	25 août	
20 août-26 août	58.99	86809	2 sept.	
27 août- 2 sept.	62.65	88018	9 sept.	
3 sept.- 7 sept.	104.24	89592	14 sept.	
	<u>\$1,808.40</u>			

Je, Leonard Edwin Callaghan, de la ville et du district de Montréal, demeurant au numéro 11, Place Parkman, Montréal 6 (P.Q.), régulièrement assermenté, dépose et déclare:

1. Que je suis agent adjoint du Trésor du Conseil des ports nationaux pour le port de Montréal;
2. Qu'à ma connaissance, les chèques susmentionnés ont été délivrés à Robert Toupin.

L'agent adjoint du Trésor,
 LEONARD EDWIN CALLAGHAN,

Déclaré sous serment devant moi ce 16^e jour de mars 1960,
 dans la ville de Montréal.

*Commissaire de la Cour supérieure
 pour le district de Montréal,*

H. R. SMART,

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PONT JACQUES-CARTIER—(Suite)

SALAIRE VERSÉ À MICHEL SAVOIE

POUR LA PÉRIODE ALLANT DU 17 AVRIL 1959 AU 7 SEPTEMBRE 1959

Période	Salaire net	Chèque no. A-30 M	Date	Observations
17 avril-22 avril	\$79.29	58236	1 ^{er} mai	
23 avril-29 avril	65.98	58942	4 mai	
30 avril- 6 mai	69.63	60613	11 mai	
7 mai-13 mai	41.34	62516	19 mai	
14 mai-20 mai	56.00	64060	25 mai	
21 mai-27 mai	75.27	65231	1 ^{er} juin	
1 ^{er} avril-	4.81	68953	11 juin	
28 mai- 3 juin	73.65	66889	9 juin	
7 juin-10 juin	60.32	70314	17 juin	
11 juin-17 juin	73.50	70978	23 juin	
18 juin-24 juin	70.25	73283	1 ^{er} juillet	
25 juin-1 ^{er} juillet	74.94	74597	6 juillet	
2 juillet- 8 juillet	74.23	76121	13 juillet	
9 juillet-15 juillet	75.45	76675	17 juillet	
16 juillet-22 juillet	74.23	78602	28 juillet	
15 mai-1 ^{er} juillet	43.87	77954	24 juillet	Redressement pour surtemps
23 juillet-29 juillet	58.11	79651	1 ^{er} août	
30 juillet- 5 août	72.32	81574	10 août	
6 août-12 août	72.32	83693	19 août	
13 août-19 août	60.22	85117	25 août	
20 août-26 août	71.47	86810	2 sept.	
27 août- 2 sept.	74.23	88019	9 sept.	
3 sept.- 7 sept.	137.42	89593	14 sept.	
	<u>\$1,558.75</u>			

Je, Leonard Edwin Callaghan, de la ville et du district de Montréal, demeurant au numéro 11, Place Parkman, Montréal 6 (P.Q.), régulièrement assermenté, dépose et déclare:

1. Que je suis agent adjoint du Trésor au Conseil des ports nationaux pour le port de Montréal;
2. Qu'à ma connaissance, les chèques susmentionnés ont été délivrés à Michel Savoie.

L'agent adjoint du Trésor,
LEONARD EDWIN CALLAGHAN.

Déclaré sous serment devant moi ce 16^e jour de mars 1960,
dans la ville de Montréal.

*Commissaire de la Cour supérieure
pour le district de Montréal,*
H. R. SMART.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PONT JACQUES-CARTIER—(Suite)

SALAIRE VERSÉ À ALFRED BEAUCHAMP
 POUR LA PÉRIODE ALLANT DU 11 MAI 1959 AU 7 SEPTEMBRE 1959

Période	Salaire net	Chèque no. A-30 M	Date	Observations
11 mai-13 mai	\$27.52	62557	19 mai	
14 mai-20 mai	84.57	64061	25 mai	
21 mai-27 mai	61.86	65232	1 ^{er} juin	
28 mai- 3 juin	77.72	66890	9 juin	
4 juin-10 juin	63.25	70315	17 juin	
11 juin-17 juin	90.35	70979	23 juin	
18 juin-24 juin	72.16	73284	1 ^{er} juillet	
25 juin-1 ^{er} juillet	70.63	74598	6 juillet	
2 juillet- 8 juillet	92.91	76122	13 juillet	
9 juillet-15 juillet	67.89	76676	17 juillet	
15 mai-1 ^{er} juillet	56.58	77955	24 juillet	Redressement pour surtemps
16 juillet-22 juillet				
16 juillet-22 juillet	96.53	78603	28 juillet	
23 juillet-29 juillet	59.56	79652	1 ^{er} août	
30 juillet- 5 août	78.30	81575	10 août	
6 août-12 août	76.34	83694	19 août	
13 août-19 août	78.30	85118	25 août	
20 août-26 août	80.41	86811	2 sept.	
27 août- 2 sept.	76.34	88020	9 sept.	
3 sept.- 9 sept.	143.04	89594	14 sept.	
	<u>\$1,427.26</u>			

Je, Leonard Edwin Callaghan, de la ville et du district de Montréal, demeurant au numéro 11, Place Parkman, Montréal 6 (P.Q.), régulièrement assermenté, dépose et déclare:

1. Que je suis agent adjoint du Trésor du Conseil des ports nationaux pour le port de Montréal;
2. Qu'à ma connaissance, les chèques susmentionnés ont été délivrés à Alfred Beauchamp.

L'agent adjoint du Trésor,
 LEONARD EDWIN CALLAGHAN.

Déclaré sous serment devant moi ce 16^e jour de mars 1960,
 dans la ville de Montréal.

Commissaire de la Cour supérieure
pour le district de Montréal,

H. R. SMART.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PONT JACQUES-CARTIER—(Suite)

SALAIRE VERSÉ À GERALD MARTIN FLYNN

POUR LA PÉRIODE ALLANT DU 20 JUIN 1959 AU 7 SEPTEMBRE 1959

Période	Salaire net	Chèque no. A-30 M	Date	Observations
20 juin-24 juin	\$39.36	73285	1 ^{er} juillet	
25 juin-1 ^{er} juillet	92.54	74599	6 juillet	
2 juillet- 8 juillet	103.05	76123	13 juillet	
9 juillet-15 juillet	76.34	78271	24 juillet	
16 juillet-22 juillet	77.34	78604	28 juillet	
20 juin-1 ^{er} juillet	18.86	77956	24 juillet	Redressement pour surtemps
23 juillet-29 juillet	55.20	79653	1 ^{er} août	
30 juillet- 5 août	80.80	81576	10 août	
6 août-12 août	56.50	83695	19 août	
13 août-19 août	56.50	85119	25 août	
20 août-26 août	68.60	86812	2 sept.	
27 août- 2 sept.	69.05	88021	9 sept.	
3 sept.- 7 sept.	99.22	89595	14 sept.	
	<u>\$893.36</u>			

Je, Leonard Edwin Callaghan, de la ville et du district de Montréal, demeurant au numéro 11, Place Parkman, Montreal 6 (P.Q.), régulièrement assermenté, dépose et déclare:

1. Que je suis agent adjoint du Trésor au Conseil des ports nationaux, pour le port de Montréal;
2. Qu'à ma connaissance, les chèques susmentionnés ont été délivrés à Gerald Martin Flynn.

L'agent adjoint du Trésor,
LEONARD EDWIN CALLAGHAN.

Déclaré sous serment devant moi ce 16^e jour de mars 1960,
dans la ville de Montréal.

*Commissaire de la Cour supérieure
pour le district de Montréal,*
H. R. SMART.

SALAIRE VERSÉ À ANDRÉ DÉCARY

POUR LA PÉRIODE ALLANT DU 29 JUIN 1959 AU 7 SEPTEMBRE 1959

Période	Salaire net	Chèque no. A-30 M	Date	Observations
29 juin-1 ^{er} juillet	\$35.66	74600	6 juillet	
2 juillet- 8 juillet	89.92	76124	13 juillet	
9 juillet-15 juillet	76.34	76678	17 juillet	
16 juillet-22 juillet	71.62	78605	28 juillet	
29 juin-1 ^{er} juillet	4.92	77957	24 juillet	Redressement pour surtemps
23 juillet-29 juillet	68.70	79654	1 ^{er} août	
30 juillet- 5 août	76.79	81577	10 août	
6 août-12 août	42.57	83696	19 août	
13 août-19 août	96.46	86120	25 août	
20 août-26 août	55.90	86813	2 sept.	
27 août- 2 sept.	68.30	88022	9 sept.	
3 sept.- 7 sept.	109.70	89596	14 sept.	
	<u>\$796.28</u>			

Je, Leonard Edwin Callaghan, de la ville et du district de Montréal, demeurant au numéro 11, Place Parkman, Montréal 6 (P.Q.), régulièrement assermenté, dépose et déclare:

1. Que je suis agent adjoint du Trésor au Conseil des ports nationaux pour le port de Montréal;
2. Qu'à ma connaissance, les chèques susmentionnés ont été délivrés à André Décary.

L'agent adjoint du Trésor,
LEONARD EDWIN CALLAGHAN.

Déclaré sous serment devant moi ce 16^e jour de mars 1960,
dans la cité de Montréal.

*Commissaire de la Cour supérieure
pour le district de Montréal,*
H. R. SMART.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PONT JACQUES-CARTIER—(Suite)

SALAIRE VERSÉ À ÉDOUARD JALBERT
POUR LA PÉRIODE ALLANT DU 3 JUILLET 1959 AU 9 SEPTEMBRE 1959

Période	Salaire net	Chèque no. A-30 M	Date	Observations
3 juillet- 8 juillet	\$82.52	76126	13 juillet	
9 juillet-15 juillet	78.84	76680	17 juillet	
16 juillet-22 juillet	66.60	78607	28 juillet	
23 juillet-29 juillet	93.20	79656	1 ^{er} août	
30 juillet- 5 août	81.26	81579	10 août	
6 août-12 août	61.71	83698	19 août	
13 août-19 août	96.46	85122	25 août	
20 août-26 août	55.90	86815	2 sept.	
27 août- 2 sept.	55.90	88024	9 sept.	
3 sept.- 9 sept.	109.30	89598	14 sept.	
	<u>\$781.69</u>			

Je, Leonard Edwin Callaghan, de la ville et du district de Montréal, demeurant au numéro 11, Place Parkman, Montréal 6 (P.Q.), régulièrement assermenté, dépose et déclare:

1. Que je suis agent adjoint du Trésor au Conseil des ports nationaux, pour le port de Montréal;
2. Qu'à ma connaissance, les chèques susmentionnés ont été délivrés à Édouard Jalbert.

L'agent adjoint du Trésor,
LEONARD EDWIN CALLAGHAN.

Déclaré sous serment devant moi ce 16^e jour de mars 1960,
dans la ville de Montréal.

*Commissaire de la Cour supérieure
pour le district de Montréal,*
H. R. SMART.

SALAIRE VERSÉ À MARCEL DUCEPPE
POUR LA PÉRIODE ALLANT DU 6 JUILLET 1959 AU 7 SEPTEMBRE 1959

Période	Salaire net	Chèque no. A-30 M	Date	Observations
6 juillet- 8 juillet	\$42.57	76125	13 juillet	
9 juillet-15 juillet	79.10	76679	17 juillet	
15 juillet-22 juillet	70.21	78606	28 juillet	
23 juillet-29 juillet	78.30	79655	1 ^{er} août	
30 juillet- 5 août	77.24	81578	10 août	
6 août-12 août	70.21	83697	19 août	
13 août-19 août	75.31	85121	25 août	
20 août-26 août	70.21	86814	2 sept.	
27 août- 2 sept.	70.21	88023	9 sept.	
3 sept.- 7 sept.	140.21	89597	14 sept.	
	<u>\$773.57</u>			

Je, Leonard Edwin Callaghan, de la ville et du district de Montréal, demeurant au numéro 11, Place Parkman, Montréal 6 (P.Q.), régulièrement assermenté, dépose et déclare:

1. Que je suis agent adjoint du Trésor au Conseil des ports nationaux, pour le port de Montréal;
2. Qu'à ma connaissance, les chèques susmentionnés ont été délivrés à Marcel Duceppe.

L'agent adjoint du Trésor,
LEONARD EDWIN CALLAGHAN.

Declaré sous serment devant moi ce 16^e jour de mars 1960,
dans la ville de Montréal.

*Commissaire de la Cour supérieure
pour le district de Montréal,*
H. R. SMART.

APPENDICE "D"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER—LISTE DES PRÉPOSÉS AU PÉAGE

Période du 8 septembre 1959 jusqu'à ce jour

Nom	Adresse	Date d'engagement en qualité de préposé au péage	Recommandé par	Date de départ	Observations
Wheeler, E. W.	8024, rue Delanaudière, Mtl.	8 sept. 1959	—	Encore en fonction	—
Paris, C.	2216, rue Prud'homme, Mtl.	8 sept. 1959	—	15 janv. 1960	Pour entrer dans la G.R.C.
Ste-Marie, M.	1590, St-Georges, Ville J.-C.	8 sept. 1959	—	Encore en fonction	—
Gagné, W.	10561, Belleville, Mtl.-N.	8 sept. 1959	—	Encore en fonction	—
Lanctôt, J.-G.	8500, Les Prévoyants, St-Léonard.	8 sept. 1959	—	Encore en fonction	—
Lefavre, C.	8055, Champagneur, Mtl.	8 sept. 1959	—	Encore en fonction	—
Beaulieu, J.-V.-R.	7560, rue Delaroche, Mtl.	12 sept. 1959	—	Encore en fonction	—
Lacas, A.	3860, boul. Décarie, Mtl.	21 sept. 1959	—	Encore en fonction	—
Arès, J.-L.	11700, Hôtel-de-ville, Mtl.-N.	28 sept. 1959	—	Encore en fonction	—
Ethier, C.	2415, rue Haig, Mtl.	1 ^{er} oct. 1959	—	Encore en fonction	—
Laniel, C.	860, rue Hibernia, Mtl.	1 ^{er} oct. 1959	—	Encore en fonction	—
Synnott, J.	2376, rue Chapleau, Mtl.	8 oct. 1959	—	Encore en fonction	—
Labelle, A.	66 ouest, rue Villeneuve, Appt 7.	13 oct. 1959	—	15 février 1960	Renvoi motivé
Deslauriers, R.	275, rue Léo, Mtl.	15 oct. 1959	—	Encore en fonction	—
Godcharles, A.	3364, rue Mance, Ville-Lafèche.	1 ^{er} oct. 1959	—	Encore en fonction	—
Valcourt, L.	10046, 71 ^e avenue, Riv.-des-Prairies.	20 oct. 1959	—	15 février 1960	Renvoi motivé
Landry, R.	11714, Hôtel-de-ville, Mtl.-N.	23 oct. 1959	—	Encore en fonction	—
Masson, J.-J.	1119, rue Bourget, Ville J.-C.	24 oct. 1959	Major Surprenant	Encore en fonction	—
Chartrand, S.	5203, rue Cartier, Mtl.	3 nov. 1959	—	Encore en fonction	—
St-Germain, J.	6829, rue Bréard.	2 déc. 1959	—	Encore en fonction	—
Chartrand, J.-R.-J.	969, rue Lacasse, Mtl.	8 fév. 1960	—	Encore en fonction	—
Marshall, M.	3069, rue Bernardin, Ville St-Michel.	19 fév. 1960	—	Encore en fonction	—
Miljour, R.	2009, rue Visitation, Mtl.	1 ^{er} mars 1960	—	Encore en fonction	—

Le 16 mars 1960.

APPENDICE "E"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL
PONT JACQUES-CARTIERListe de tous les percepteurs de péage inscrits sur la feuille de paie pendant la période du 1^{er} mars au 7 septembre 1959

Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre
Desruisseaux, G.....						
Godin, D.....						
Adams, H.....						
Auclair, J.-R.....						
Baker, F.....						
Ste-Marie, M.....						
Benoit, E.....						
Desmarais, L.....						
Houle, R.....						
Laplante, J.....						
Gagné, W.....						
Gingras, Y.....						
Buchkowski, P.....						
Léonard, A.....						
Turcotte, A.....						
Bolduc, R.....						
Roy, G.....						
Lanteigne, N.....						
Normoyle, P.....						
Rioux, R.....						
Hachey, R.....						
Lefaiivre, C.....						
Lanctot, J.-G.....						
Poirier, M.....						
Fournier, H.....						
Lesiège, F.....						
Veilleux, P.-A.....						
Toupin, R.....						
Savoie, M.....						
.....	Beauchamp, A.....				
.....	Flynn, G.....	Flynn, G.....	Flynn, G.....	Flynn, G.....
.....	Décarie, A.....	Décarie, A.....	Décarie, A.....
.....	Duceppe, M.....	Duceppe, M.....	Duceppe, M.....
.....	Jalbert, E.....	Jalbert, E.....	Jalbert, E.....

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

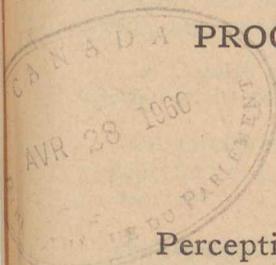
Fascicule 5

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

SÉANCE DU MARDI 22 MARS 1960

TÉMOINS:

L'honorable George Hees, ministre des Transports, et MM. Maurice Archer, président, G. Beaudet, directeur du port, port de Montréal, et J.-A. Clément, surintendant des ponts, port de Montréal, tous membres du Conseil des ports nationaux.



COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser

Vice-président: M. W. Marvin Howe
et MM.

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

PROCÈS-VERBAUX

MARDI 22 mars 1960

(7)

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

Présents: MM. Allmark, Badanai, Baldwin, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Bourbonnais, Bourget, Brassard (*Lapointe*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Chevrier, Chown, Crouse, Denis, Deschatelets, Drysdale, Fisher, Fraser, Grills, Horner (*Jasper-Edson*), Howe, Johnson, Keays, Kennedy, Martini, McBain, McPhillips, McGregor, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Phillips, Pigeon, Pratt, Rapp, Rogers, Rynard, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*), Thompson, Tucker and Wratten.—(40)

Aussi présents: L'hon. George Hees, ministre des Transports; *du Conseil des ports nationaux:* MM. Maurice Archer, président; R. J. Rankin, vice-président, G. Beudet, directeur du port, port de Montréal; J. F. Finlay, conseiller juridique; J. B. Phair, agent en chef du Trésor, et J.-A. Clément, surintendant des ports, port de Montréal; et, *du National-Canadien*, M. Walter Smith, représentant exécutif à Ottawa.

Le Comité reprend son étude de la perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal (P.Q.).

Un interprète de langue française et un sténographe de langue française interprètent et portent respectivement au compte rendu les questions et réponses en français.

Le Comité accepte certaines modifications apportées au compte rendu de ses délibérations publiées dans le fascicule n° 3 du 17 mars et n° 4 du 17 mars 1960, à la demande de M. Brassard (*Lapointe*) et de M. Beudet. (*Ces modifications n'intéressent que la version anglaise de ces fascicules.*)

MM. Archer et Beudet, étant encore assermentés, répondent aux questions qu'on leur a posées lors de séances précédentes. Quatorze desdites réponses sont sous la forme de documents, dont les exemplaires sont distribués aux membres du comité. Le Comité accepte que ces documents paraissent en appendice aux procès-verbaux d'aujourd'hui. En voici la liste:

Appendice

- "A" Commissaires du havre de Montréal
Règlement n° 90
Liste des droits de péage en vigueur le 2 mai 1930.
- "B" Commissaires du havre de Montréal
Règlement n° 90
Liste des droits de péage, en vigueur le 1^{er} août 1935.
- "C" Conseil des ports nationaux: tarif n° 600-450, tarif de péage en vigueur le 1^{er} décembre 1936.
- "D" Conseil des ports nationaux: tarif n° 600-450-1, tarif de péage en vigueur le 15 janvier 1938.

- “E” Conseil des ports nationaux: tarif n° 600-450-2, tarif de péage en vigueur le 14 janvier 1939.
- “F” Conseil des ports nationaux: Règlement n° B-12, Montréal, tarif de péage en vigueur le 1^{er} février 1941.
- “G” Conseil des ports nationaux: règlement n° B-13, Montréal, tarif de péage en vigueur le 1^{er} avril 1959.
- “H” Demande d’emploi.
- “I” Demande d’emploi, formule n° 600/198.
- “J” Demande d’emploi, formule n° 600/200.
- “K” Modèle d’un examen en vue du poste de percepteur du péage.
- “L” Copie de la convention collective conclue le 20 août 1957 entre le Conseil des ports nationaux (port de Montréal) et la Fraternité des commis de chemins de fer et de navigation, manutentiers de marchandises, employés de messageries et de gares, y compris l’exploitation générale, qui comprend les péagers, pour la période allant du 20 août 1957 au 31 décembre 1958.
- “M” Copie du mémoire de l’accord entre le Conseil des ports nationaux et la Fraternité des commis de chemins de fer et de navigation, manutentiers de marchandises, employés de messageries et de gares, établissant les modifications à la convention collective déposée comme document n° 12, pour une période de 3 ans, c’est-à-dire du 1^{er} janvier 1959 au 31 décembre 1961.
- “N” Copie d’une lettre adressée à la Fraternité des commis de chemins de fer et de navigation, manutentiers de marchandises, employés de messageries et de gares, etc., par le directeur du port, le 12 août 1959, les informant que le poste de péagers devait être aboli le ou vers le 1^{er} septembre 1959, alors que le nouveau système de perception automatique des péages commencerait à fonctionner et qu’il serait à remplacer par le poste d’officiers de péage.

MM. Archer et Beudet répondent à d’autres questions.

A la suite d’une discussion, M. Chown propose, avec l’appui de M. Baldwin, que le ministre associé de la Défense et toute personne qui a quelque connaissance de menaces faites contre un membre du Parlement soient assignés comme témoins aux fins d’examen par le Comité.

A la suite d’une autre discussion, cette motion est réservée pour étude ultérieure à la prochaine séance.

A 11 heures du matin, le Comité s’ajourne jusqu’à 3 heures de l’après-midi aujourd’hui.

SÉANCE DE L’APRÈS-MIDI

MARDI 22 mars 1960.

(8)

A 3 heures et cinq minutes de l’après-midi, aujourd’hui, le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques reprend son étude de la perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal (P.Q.), sous la présidence de M. W. M. Howe, vice-président.

Présents: MM. Baldwin, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Bourbonnais, Bourget, Bourque, Brassard (*Chicoutimi*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Chevrier, Chown, Denis, Deschatelets, Drysdale, Fisher, Grills,

Howe, Johnson, Keays, Kennedy, Martini, McBain, McDonald (*Hamilton-sud*), Monteith (*Verdun*), Pascoe, Pigeon, Phillips, Pratt, Rogers, Smith (*Calgary-Sud*), Tucker et Wratten. (31)

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

Le vice-président annonce que le sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure s'est réuni ce matin immédiatement après la séance et recommande que M. Harold Lande, Q.C., soit ajouté à la liste des témoins possibles. Le Comité accepte cette recommandation.

Le vice-président annonce également que le sous-comité a étudié la proposition que M. Chown a présentée à la fin de la séance du matin et qu'il accepte que la question soit réservée pour étude ultérieure à sa prochaine séance; entre-temps, le président s'enquiert auprès du ministre de la Justice de l'objet de cette motion.

MM. Archer, Beaudet et Clément, étant encore assermentés, répondent à d'autres questions.

Le ministre répond à certaines questions qui lui sont posées.

M. Chevrier se reporte à un communiqué de presse émis par le Conseil des ports nationaux en date du 24 novembre 1959. Le Comité accepte sa proposition, savoir que ce communiqué de presse paraisse en appendice au procès-verbal d'aujourd'hui. (Appendice "O" ci-après.)

Un interprète de langue française et un sténographe de langue française respectivement interprètent et portent au compte rendu les questions et réponses données en français.

A 5 heures et trente deux minutes de l'après-midi, le comité s'ajourne jusqu'à 9 heures et demie du matin, le mercredi 23 mars 1960.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

MARDI 22 mars 1960.
9 heures et demie du matin

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum.

Lors de notre dernière séance, le Comité a décidé de recourir aux services d'un interprète, ce matin et dorénavant. On en est venu à cette décision parce que certains de nos membres ont l'impression qu'ils peuvent s'exprimer plus facilement dans leur propre langue, le français, qu'ils ne le feraient en anglais. Il est simplement juste que nous nous rendions à leur demande.

La sténographie et l'interprétation se feront de la même façon que lors des réunions du comité sur la radio, à la dernière session. Le texte anglais sera donné sans interruption et ce qui est interprété en anglais sera incorporé dans la version anglaise des témoignages. Ensuite, à la fin des témoignages, on trouvera le texte français, y compris la page correspondante pour qu'on s'y reporte plus facilement.

Le sténographe français n'est pas encore arrivé; mais il devrait être ici d'un moment à l'autre.

Monsieur Pratt, aviez-vous quelque chose à ajouter à ce sujet?

M. PRATT: Monsieur le président, je veux poser une question qu'il m'a été impossible de formuler à la fin de notre dernière séance.

Le PRÉSIDENT: Nous n'en sommes pas rendus là encore. Je dois dire, au sujet des questions, que M. Denis posera la première, viendra ensuite M. Chown, et enfin MM. Pigeon, Pratt et Johnson.

Messieurs, il y a quelques corrections à apporter au texte du fascicule n° 4 de nos délibérations.

(Suivent des rectifications qui n'intéressent pas la version française.)

Cet après-midi, M. Marvin Howe présidera la séance, vu que je dois m'absenter.

Demain, nous étudierons le bill se rapportant au pipe-line Matador et le bill de l'*Eastern Telephone* dont le Comité est saisi.

Je dois vous déclarer, messieurs, que les fonctionnaires du Conseil des ports nationaux sont toujours assermentés.

M. Archer veut répondre à des questions qui lui ont été posées lors de notre dernière séance. Il désire également déposer certains documents. Monsieur Archer, si vous voulez prendre la parole.

M. Maurice ARCHER (*président du Conseil des ports nationaux*): Monsieur le président, je désire déposer les documents suivants: Le règlement n° 90 des commissaires du havre de Montréal, en rapport avec la liste des droits de péage, en vigueur le 2 mai 1930. Le règlement n° 90 des commissaires du havre de Montréal, en rapport avec la liste des droits de péage, en vigueur le 1^{er} août 1935. Également des commissaires du havre de Montréal, le tarif de péage n° 600/450, tarif des péages en vigueur le 1^{er} décembre 1936; du Conseil des ports nationaux, le tarif 600-450-1, tarif des péages en vigueur le 15 janvier 1938; du Conseil des ports nationaux, le tarif n° 600-450-2, tarif des péages en vigueur le 14 janvier 1939; du Conseil des ports nationaux, règlement n° B-12 de Montréal, le tarif des péages en vigueur le 1^{er} février 1941; du Conseil des ports nationaux, règlement B-13 de Montréal, tarif des péages en vigueur le 1^{er} avril 1959; la formule de demande d'emploi 600/198, la formule de demande d'emploi n° 600/200.

M. Beudet vous expliquera plus tard les différences qui existent entre ces différentes formules de demande, les documents numérotés 8, 9 et 10.

Nous avons également un modèle d'un examen en vue du poste de péagers; et la copie de la convention collective entre le Conseil des ports nationaux et la Fraternité des commis de chemins de fer et de navigation, manuteneurs de marchandises, employés de messageries et de gares, y compris l'exploitation générale, qui comprend les péagers, pour la période allant du 20 août 1957 au 31 décembre 1958. Je voudrais vous donner quelques détails à ce sujet. L'autre jour, on m'a posé une question au sujet des responsabilités du Conseil. Cette convention touche environ 29 employés. Le Conseil des ports nationaux compte quelque 2,000 employés visés par des conventions collectives. Il s'agit ici d'une sur environ 20 conventions collectives que le Conseil a conclues aux fins de l'administration des ports relevant de sa compétence; c'est l'une sur 13 des conventions qui s'appliquent au port de Montréal.

Nous avons aussi la copie du mémoire de l'accord entre le Conseil des ports nationaux et la Fraternité des commis de chemins de fer et de navigation, des manuteneurs de marchandises, des employés de messageries et de gares établissant les modifications à la convention collective déposée comme document n° 12 pour une période de 3 ans, c'est-à-dire du 1^{er} janvier 1959 au 31 décembre 1961; également copie de la lettre adressée à la Fraternité des commis de chemins de fer et de navigation, manuteneurs de marchandises, employés de messageries, de gares, etc., par le directeur du port, le 12 août 1959, informant ce groupement que le poste de péager devait être aboli le ou vers le 1^{er} septembre 1959, alors que le nouveau système de perception automatique des péages commencerait à fonctionner, et qu'on y substituerait celui d'officier de péage.

Le jeudi dernier 17 mars, M. Fisher a demandé, comme le signale le fascicule n° 4, des renseignements au sujet du nombre de personnes dans les véhicules.

Pour rendre ces renseignements plus compréhensibles, nous avons préparé les trois exposés suivants:

Exposé n° 1: relevé des billets vendus à des passagers dans des voitures particulières, des camions et des autobus, au taux régulier du billet simple.

Exposé n° 2: relevé des passagers transportés dans des autobus utilisant des billets d'abonnement.

Exposé n° 3: relevé du nombre de passagers transportés dans des autobus utilisant des livrets de 100 billets.

Ces exposés seront déposés jeudi.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Archer.

M. Beudet a quelque chose à ajouter dans le même ordre d'idées. Quand M. Beudet aura fini de parler, nous pourrions revenir au problème de l'emploi, puisque nous en étions à ce sujet au cours de notre dernière séance.

M. FISHER: Monsieur le président, je voudrais poser une question se rapportant aux renseignements qui doivent être déposés. Je voudrais savoir si l'on peut nous donner un autre détail à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Je vous en prie, monsieur Fisher, posez votre question.

M. FISHER: Afin d'apporter plus de clarté aux chiffres que vous allez déposer jeudi, dirait-on s'il existait quelque contrat entre l'autorité administrant le pont et quelque propriétaire de camions ou entreprise de camionnage en vertu duquel on aurait accordé un tarif spécial; dans un tel cas, je me demande si nous pourrions avoir une idée ou peut-être un exemplaire de ce genre de contrat, une idée également des taux du montant.

M. ARCHER: Nous pouvons donner ces renseignements, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: C'est votre tour maintenant, monsieur Beaudet.

M. G. BEAUDET (*directeur du port de Montréal, Conseil des ports nationaux*): Comme on l'a demandé, j'aimerais donner les explications suivantes en rapport avec les formules de demande d'emploi. Le document n° 9, qui vient de vous être distribué, est une formule de demande d'emploi que nous appelons formule 600/198. Vous pouvez voir ce numéro à l'angle supérieur droit de la formule. En voilà une. Cette formule est exactement la même que la formule de demande d'emploi qui se trouve dans cette chemise-ci, sauf la différence suivante: les questions se rapportant à la religion et à la nationalité ont été supprimées en juin 1954, en vertu des dispositions de la loi canadienne sur les justes méthodes d'emploi.

L'autre formule de demande d'emploi, n° 600/200, est une carte qui remplace la formule n° 600/198. Pour celui qui présente la demande, c'est exactement la même chose. La seule différence est que, sur cette formule, il existe une disposition, à l'endos de la carte, qui a trait au problème touchant exclusivement notre département du personnel, elle est libellée "Réservé au bureau".

Je voudrais également apporter quelques éclaircissements au sujet de l'examen en vue du poste de péagers. La chemise qu'on vous a remise contient une autre formule. C'est de cela qu'il s'agit. Toutes les copies d'examen subis avant 1957 ont été détruites. Cependant, elles étaient exactement semblables au document qui est déposé aujourd'hui, sauf les chiffres des additions, des soustractions, des divisions et des multiplications, qui ont été changés.

(*Suivent des rectifications qui n'intéressent pas la version française du compte rendu.*)

Je désire maintenant répondre à une question de M. Fisher, que l'on trouve au fascicule n° 4 du jeudi 17 mars 1960, elle est à la page 8.

M. BOURGET: Pourriez-vous me donner le deuxième nom de la personne qui a laissé son emploi?

M. BEAUDET: Il s'agit de D. Godin. A la page 8, la question de M. Fisher se lisait comme il suit:

Il y a des camions, des autobus et autres. J'aimerais avoir une interprétation de l'expression "et autres". En 1954, le montant a sauté de \$71,000 à \$121,000. J'aimerais avoir une explication à ce sujet. C'est à titre d'information seulement.

Je ne peux pas trouver de chiffres publiés par le Conseil ou déposés à cette séance qui indiqueraient une augmentation de 1954 à 1955, passant de \$71,000 à \$121,000. M. Fisher parle peut-être du rapport annuel du Conseil des ports nationaux. Dans ce dernier cas, les chiffres indiquent le nombre de véhicules, non pas les dollars.

M. FISHER: Je n'ai pas dit dollars.

M. BEAUDET: C'est ce qui est au compte rendu.

M. FISHER: Je le sais, mais je disais que ces documents n'indiquent aucunement les sommes d'argent.

M. BEAUDET: Dans le rapport annuel, le mot "autres" comprend les remorques commerciales, les remorques des agriculteurs, les motocyclettes, les ensembles tracteur-remorque-plate-forme. En réalité, le nombre de véhicules sous le titre "autres" a augmenté de 1954 à 1955 comme il suit: remorques commerciales, de 35,328 à 96,204; remorques d'agriculteurs, de 213 à 220; motocyclettes, de 20,754 à 23,578; et les ensembles tracteur-remorque-plate-forme de 969 à 1,605.

L'augmentation est considérable, comme vous l'avez constaté, dans la classe des remorques commerciales. D'après nous, cette augmentation dans la classe des remorques commerciales est due aux travaux de la voie maritime du Saint-Laurent, qui commencent à cette époque. Beaucoup d'outillage est

passé par le pont Jacques-Cartier pour la mise en œuvre des travaux et retournait en ville chaque soir.

Je voudrais maintenant répondre à une question qui se trouve à la page 25 du fascicule n° 4 du jeudi 17 mars 1960, question de M. Pigeon qui demandait:

Nous avons ici "démissionné" "renvoyé". Pourrions-nous savoir, lors de la prochaine réunion, les raisons pour lesquelles chacun a démissionné, ou a été renvoyé?

Et j'ai répondu comme il suit:

Pour la période écoulée depuis que je suis devenu directeur du port, je peux vous donner en détail les raisons motivant le renvoi des employés.

Si nous nous reportons à l'appendice "H" du compte rendu n° 3, le mercredi 16 mars 1960, en commençant à la page 38, je vais donner les raisons suivantes:

Rioux, R., mis à pied. Ce péager ne semblait pas satisfaire aux exigences de ses fonctions de péager et il a été en conséquence avisé que ses services à ce titre n'étaient plus requis.

M. CHEVRIER: A quelle page sommes-nous rendus?

M. BEAUDET: A la page 38.

M. JOHNSON: Vous lisez la liste de ceux qui ont été congédiés.

M. BEAUDET: Il s'agit du seizième nom de la liste, à la page 38.

Vient ensuite R. Toupin, mis à pied pour la même raison.

Ensuite, P. Normoyle, mis à pied pour la même raison.

Ensuite, M. Savoie, mis à pied pour la même raison.

Ensuite, G. Henry, muté pour incompétence. Cela veut dire qu'à la suite de l'enquête effectuée par le National-Canadien en 1959, cet employé a été muté de son emploi de péager à celui d'aide à l'élévateur à grain.

Vient ensuite R. Milligan, renvoi motivé: on l'a trouvé ivre à son poste.

Puis G. Desruisseaux, muté pour incompétence, à la suite de l'enquête du National-Canadien en 1957.

R. C. Law a démissionné pour raison de mauvaise santé.

A. Turcotte a abandonné son emploi à la suite de menaces proférées contre lui et sa famille.

C.-E. Léger, renvoi motivé. Il était l'un des huit péagers congédiés à la suite de l'enquête du National-Canadien en 1957 et il n'est jamais retourné à son travail à la suite de la décision de M. Lande, quoiqu'on lui ait offert cet emploi, conformément à la décision de M. Lande.

M. Poirier, mis à pied pour la même raison que M. Rioux.

H. Fournier, qui a démissionné. La raison invoquée pour sa démission est que, à la suite de menaces proférées contre lui et sa famille, il ne pouvait plus travailler comme péager.

P.-A. Veilleux, mis à pied pour la même raison que M. Rioux.

J.-M. Laplante, qui a démissionné sans donner de raison.

J.-Y. Gingras. Il a été mis à pied pour la même raison que M. Rioux.

L. Desmarais. Il a été mis à pied pour la même raison que M. Rioux.

M. DESCHATELETS: Pour quelle raison M. Rioux avait-il été mis à pied?

M. BEAUDET: M. Rioux est celui dont j'ai parlé quand j'ai commencé la lecture de ce document, et la raison était la suivante:

Ce péager ne satisfaisait pas aux exigences de ses fonctions de péager et il a été en conséquence avisé que ses services, à ce titre, n'étaient plus requis.

M. FISHER: Quand vous dites qu'il ne satisfaisait pas aux exigences, cela peut vouloir dire au point de vue physique, au point de vue mental; s'agit-il d'un dossier criminel? Est-ce cela?

M. BEAUDET: Oui, et je voudrais le répéter. Ce pouvait être pour des raisons d'instruction, physiques, médicales, ou à cause d'un dossier judiciaire.

L. Desmarais. Mis à pied pour la même raison que M. Rioux.

F. Baker. Mis à pied pour la même raison que M. Rioux.

D. Godin. Il a abandonné son emploi sans donner de raison.

F. Lesiège. Il a été mis à pied à la suite de la décision rendue par M. Lande. M. Lesiège avait été engagé le 13 janvier 1959 et son ancienneté aurait pris effet après avoir travaillé 600 heures pour le Conseil, d'après les stipulations de la convention collective. Les huit péagers congédiés à la suite de l'enquête du National-Canadien en 1958, par suite de la décision de M. Lande, ont conservé une ancienneté applicable à compter du 1^{er} janvier 1959.

Le PRÉSIDENT: Est-ce la fin de votre liste?

M. BEAUDET: Oui.

Le PRÉSIDENT: C'est très bien.

M. BEAUDET: Je voudrais maintenant donner des explications au sujet des permutations pour incompétence qui se sont produites après l'enquête du National-Canadien en 1957 et après l'enquête du National-Canadien en 1959.

A la suite de l'enquête de 1957, j'ai pensé que la preuve étayée par les enquêteurs du National-Canadien n'était pas suffisante pour motiver le congédiement de ces hommes.

Dans son rapport, le National-Canadien précise que les péagers n'ont pas remis ni tenté de remettre un reçu pour le paiement du billet. Cependant, le règlement s'appliquant aux péagers stipule que, si le passager sur le pont ne demande pas de reçu ou n'attend pas qu'on lui en remettre un, ce reçu doit être mis ou déposé dans une boîte pour être détruit. La preuve déposée par le National-Canadien n'a pas indiqué que ces gens s'étaient rendus coupables d'une violation de cet article du règlement. En d'autres termes, nous n'avions pas de preuve que, s'ils avaient négligé de remettre le reçu, ce même reçu n'avait pas été déposé dans la boîte. Tel était évidemment ce qui a été soutenu par le comité des griefs.

La seule accusation que l'on pouvait retenir contre ces quatre péagers, à la suite de l'enquête du National-Canadien en 1957, était que, en quelques occasions, ils n'avaient pas donné de reçu ou qu'ils n'avaient pas exigé le paiement de la part de passagers dans un véhicule.

Mais je répète que la preuve apportée n'était pas suffisante pour motiver le congédiement de ces hommes. J'avais bien l'impression cependant, vu la permutation de ces gens du poste de péager à celui d'aide à l'élévateur à grain, que je considère comme très dur, qui représente un travail beaucoup plus ardu que celui de péager, que les hommes n'accepteraient pas cet emploi et nous obtenions le même résultat.

J'étais également convaincu que, si les hommes étaient congédiés, la Fraternité formulerait des plaintes à ce sujet et j'avais raison, parce que nous n'avons pas renvoyé ces hommes et la Fraternité a formulé des griefs simplement à cause de la permutation de ces gens. Ces griefs ont été présentés même à un comité mixte d'appel et la décision unanime du comité d'appel a été que ces hommes étaient coupables des accusations portées contre eux et que la punition était proportionnée.

Quatre hommes ont été avisés qu'ils étaient permutés du poste de péager à celui d'aide à l'élévateur. Trois d'entre eux ne se sont jamais présentés au travail. L'un d'eux est venu et il a travaillé un peu moins d'un an.

On doit également se rappeler que les péagers travaillent douze mois par année, tandis que l'aide à l'élévateur travaille seulement durant la saison de navigation et qu'il est mis à pied durant l'hiver.

Je veux répéter ici que le travail d'aide à l'élévateur est certainement, d'après moi, un emploi beaucoup plus dur que celui de péager.

Après l'enquête du National-Canadien, en 1957, eut lieu l'enquête de 1958 également poursuivie par le National-Canadien. Le Comité est bien au courant de ce qui s'est passé cette fois. Ces cas sont signalés dans le rapport de M. Lande. Il est sans doute intéressant de signaler au Comité que la preuve présentée dans ce cas est bien supérieure à celle qu'on avait présentée en 1957. Les enquêteurs du National-Canadien ont recouru à un moyen qu'on pourrait appeler "jeu du coincement"; je veux vous donner une idée de cette façon de procéder. Deux enquêteurs prennent place dans la première voiture; ils se présentent au pont, paient leur billet et exigent un reçu. Ceux qui occupent la deuxième voiture se présentent au pont également, paient leur billet, attendent durant un délai raisonnable et ils prennent le reçu si on leur en donne un; si on ne leur en donne pas, alors les enquêteurs continuent leur route. Quand une troisième voiture se présente à la barrière, les enquêteurs paient un billet et insistent pour se faire remettre un reçu. Ces reçus sont numérotés et alors si un reçu est remis à la troisième voiture qui porte le numéro suivant celui du reçu remis à la première voiture, il est évident que le péager n'a pas donné de reçu à la deuxième voiture et qu'il ne l'a pas non plus déposé dans la boîte où il doit être détruit, comme l'exige le règlement.

J'en viens maintenant à l'enquête du National-Canadien, en 1959. Dans ce cas, la preuve amenée par le National-Canadien était à peu près la même que celle de 1958, mais à une échelle bien moins considérable.

M. CHOWN: Le gouvernement était changé.

M. BEAUDET: A ce moment-là, j'ai décidé d'éviter la méthode de redressement des griefs, à laquelle on avait recouru en 1958. Les nouveaux appareils de perception automatiques commençaient à fonctionner et permutter un homme équivalait à la renvoyer; pour cette raison, j'ai personnellement décidé de changer ces personnes d'emploi au lieu de les congédier et d'être ensuite entraîné dans le redressement des griefs, tâche à la fois épuisante et décevante.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie beaucoup.

Maintenant, messieurs, lors de la dernière réunion, nous parlions des emplois. Nous allons continuer cette étude. J'ai promis à mon ami M. Denis qu'il aurait l'occasion aujourd'hui de poser la première question.

M. DENIS: Je vous remercie, monsieur le président. Je veux poser quelques questions dans l'esprit de celles qu'a posées le député de Chambly-Rouville. Durant 25 ans, j'ai obtenu de l'ouvrage pour quatre personnes, et malheureusement l'une d'entre elles avait l'habitude de lever le coude un peu trop souvent. Le comité ne voudra pas croire, je suppose bien, qu'après avoir été employé durant 8 ans, si un jour ce particulier avait bu un peu trop, cela ne signifie pas nécessairement que le député de Saint-Denis soit un mauvais député. Je dirais même au Comité que M. Campeau, qui est un de nos nouveaux députés, a recommandé un particulier du nom de Lesiège, qui a été mis à pied et a perdu son ancienneté pour raison d'incompétence ou quelque chose du genre. M. Beaudet nous dirait-il pourquoi ce particulier a été mis à pied et a perdu son ancienneté.

M. BEAUDET: M. Lesiège, F.?

M. DENIS: Oui, c'est bien ça.

M. JOHNSON: Dans le même ordre d'idées, ai-je entendu le député de Saint-Denis mentionner qu'il était un mauvais député pour la simple raison qu'il avait fait engager un de ses amis qui a été renvoyé après huit ans? Je tiens à dire au Comité que ce n'est pas pour cette raison que le député de Saint-Denis n'est pas un bon député.

M. BEAUDET: Pour répondre à la question de M. Denis, M. Lesiège, F., a été engagé le 13 janvier 1959. Alors, en vertu des conditions de l'accord, il n'avait des droits d'ancienneté qu'après avoir été 600 heures au service du

Conseil. Quand la décision de M. Lande nous est parvenue, M. Lesiège n'avait pas accumulé 600 heures au service du Conseil et alors il n'avait pas de droit à l'ancienneté. M. Lande a décidé que celui qui avait été congédié le 1^{er} octobre 1958, à la suite de l'enquête poursuivie par le National-Canadien en 1958, devait être réinstallé avec ses droits d'ancienneté à compter du 1^{er} janvier 1959. Il n'y a donc aucune raison de croire que M. Lesiège a été congédié ou mis à pied pour incompétence ou pour toute autre raison: sa mise à pied était due à la décision de l'arbitre.

M. DENIS: S'il avait été congédié pour cause, cela ne signifie pas nécessairement que M. Campeau soit un mauvais député.

Vous avez dit, lors de notre dernière séance, que lorsque deux postulants à un emploi ont une compétence égale, vous accordiez votre attention à la recommandation ou aux représentations venant d'un député, ou d'un ministre, ou d'un secrétaire d'un ministre, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: C'est exact. Je veux vous mettre bien à l'aise. Un tel cas ne s'est jamais présenté. Il ne s'est jamais trouvé d'occasion où deux candidats de compétence égale m'étaient proposés, l'un d'entre eux ayant une recommandation et l'autre n'en ayant pas. C'est dire que je n'ai jamais eu à prendre cette décision.

M. DENIS: Depuis le mois de juin 1957, avez-vous reçu une recommandation ou des demandes, écrites ou verbales, de la part de députés, d'un ministre, d'un bureau de ministre, ou même d'un représentant de député, peu importe son allégeance politique?

M. BEAUDET: Puis-je apporter des réserves à votre question, M. Denis. Pour commencer, parlez-vous des péagers?

M. DENIS: Oui, je parle des péagers.

M. BEAUDET: Au tableau qui paraît en appendice H, à la page 39 du fascicule n° 3, vous verrez que, depuis 1957, il y a eu quelques employés qui ont été engagés sans recommandation d'un député.

M. DENIS: Voici ce que je veux dire: il peut s'agir d'une recommandation ou d'une demande, écrite ou orale, au sujet d'un particulier, et ce particulier n'a pas obtenu d'emploi parce qu'il n'y avait pas alors de vacances.

M. BEAUDET: C'est exact.

M. DENIS: Ou parce que certaines recommandations avaient été transmises à d'autres personnes.

M. BEAUDET: C'est bien ça.

M. DENIS: Dans le cas de 5, 6 ou 7 de ces personnes, il n'y a pas de recommandation de versée au dossier. Je veux dire Sainte-Marie M., engagé le 2 octobre 1958. Êtes-vous capable de me dire qu'elle recommandation il avait reçue?

M. BEAUDET: Il n'était recommandé par aucun député.

M. DENIS: Peut-être par quelqu'un d'autre.

M. BEAUDET: C'est bien possible.

M. DENIS: Pourriez-vous me donner le nom de la personne qui l'a recommandé?

M. BEAUDET: Je peux consulter le dossier pour voir s'il y avait quelque recommandation au sujet de M. Sainte-Marie.

M. DENIS: Je crois que M. Sainte-Marie est dans le comté de Longueuil, Laplante et Gingras sont dans le comté de Montréal-Nord, et Desmarais appartient à Montréal-Sud. Godin, de la rue Saint-Charles, est dans Longueuil ou à Montréal.

Le PRÉSIDENT: Nous vous fournirons ces renseignements jeudi.

M. DENIS: Lors de notre dernière séance, vous avez mentionné que ceux qui étaient compétents et pour lesquels il n'existe pas de vacances, verraient leur nom mis au dossier pour consultation ultérieure. Je suppose que vous avez ce dossier à votre bureau.

M. BEAUDET: Oui.

M. DENIS: Avec les recommandations ou les instances.

M. BEAUDET: Oui.

M. DENIS: Pourriez-vous transmettre ces recommandations au comité?

M. BEAUDET: A partir de quelle date?

M. DENIS: Du 1^{er} juin 1957. Pourriez-vous me dire si le député de Chambly-Rouville, M. Maurice Johnson, qui m'a interrompu, vous a déjà recommandé des gens?

M. BEAUDET: Je peux vous répondre dès maintenant: non.

M. JOHNSON: Puis-je demander...

M. DENIS: Alors qu'il n'a recommandé personne et que quelqu'un d'autre a recommandé un individu, croyez-vous qu'il mérite les applaudissements qu'il reçoit. Croyez-vous que parce qu'un député...

M. JOHNSON: Monsieur le président, il me fait la guerre.

M. DENIS: Croyez-vous qu'un député accomplit du bon travail pour son comté?

LE PRÉSIDENT: Je ne crois pas que ce soit là une question convenable.

M. DRYSDALE: Êtes-vous en train de témoigner, monsieur Denis?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je vous ferai observer que nous en sommes à l'étude de la commission du Conseil des ports et non à celle du comportement des députés.

M. DENIS: Au sujet des hommes qui ont été engagés six mois avant l'installation des appareils de perception automatique, pourriez-vous dire au comité combien il y en a eu à chaque mois? J'ai les chiffres ici, et peut-être monsieur Beudet voudra porter des rectifications, si je me trompe, et me dire en même temps combien de péagers ont été engagés chaque mois depuis juin 1957.

M. BEAUDET: Combien de péagers et d'officiers de péage?

M. DENIS: Non, de péagers seulement. C'est la question que je vous ai posée la semaine dernière et vous avez eu l'amabilité de nous remettre la liste des noms de ceux qui ont travaillé en septembre, août, juillet, juin, mai et avril 1959. Je crois que ce sont là les six mois précédant l'installation des appareils de perception automatique.

M. BEAUDET: Si je comprends bien, vous désirez savoir combien de péagers ont été engagés.

M. DENIS: Non, combien ont été occupés à cet emploi.

M. BEAUDET: Combien de péagers ont travaillé de...

M. DENIS: J'en compte 28 qui ont travaillé pendant septembre et de ces 28, 10 avaient été engagés depuis juin 1959.

M. DRYSDALE: Parlez-vous de l'appendice E, page 42, du fascicule 4?

M. DENIS: La liste des noms des péagers sur la liste de paye durant la période allant du 1^{er} mars au 7 septembre 1959. Je constate que 10 ont été engagés en juin. En août il y en avait encore 10; en juillet 11, en juin 12; en mai 12, en avril 12, en mars 13, des 28 ou 29 péagers. M. Beudet pourrait-il me dire si j'ai tort ou raison?

M. BEAUDET: Ce que vous dites n'est pas tellement exact parce que vous constaterez que ce sont toujours les mêmes noms.

M. DENIS: Oui.

M. BEAUDET: Il s'agit de la même personne.

M. DENIS: Par exemple, vous verrez en septembre M. D. Godin.

M. BEAUDET: Oui.

M. DENIS: Il a été engagé en octobre 1958. C'en est un. M. Baker, à la même date; cela en fait deux. M. Ste-Marie, en voilà trois. M. Desmarais, quatre. M. W. Gagné, voilà le cinquième. M. Gingras cela fait six. Si vous continuez la liste, vous verrez que 7, 8, 9, 10, 11, 12 de 29 qui ont été engagés depuis janvier 1958.

M. BEAUDET: C'est ce que j'essaie de vous dire. Sept de ceux que vous avez mentionnés étaient d'anciens employés qu'on a rengagés.

M. DENIS: Je désire savoir si des 28 qui ont travaillé, dix ou onze d'entre eux avaient été engagés depuis juin 1958.

M. BEAUDET: Non, certainement non. En vous reportant aux dossiers que j'ai déposés...

M. DENIS: Écoutez-moi bien. Je vais vous demander ceci: voyez-vous le nom de M. Godin?

M. BEAUDET: Oui.

M. DENIS: Quand Godin a-t-il été engagé?

M. BEAUDET: Le 14 octobre 1958.

M. DENIS: En voilà un.

M. BEAUDET: En voilà un.

M. DENIS: Et maintenant Baker F.?

M. BEAUDET: Le 14 octobre 1958; c'est exact, en voilà deux.

M. DENIS: Et maintenant Sainte-Marie?

M. BEAUDET: En voilà trois.

M. DENIS: Et Desmarais?

M. BEAUDET: En voilà quatre.

M. DENIS: Et Gagné?

M. BEAUDET: Cela fait cinq.

M. DENIS: Et Gingras?

M. BEAUDET: Mettons six.

M. DENIS: Et Lefavre?

M. BEAUDET: Cela fait sept.

M. DENIS: Et Lanctôt?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. DENIS: Et Fournier?

M. BEAUDET: Puis-je consulter le surintendant des ponts?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Beaudet.

M. BEAUDET: Turcotte a été engagé le 2 mai 1957.

M. DENIS: Peut-être, pour ne pas perdre de temps, pourriez-vous nous donner une liste. Vous avez bien compris ma question?

M. BEAUDET: Oui, je crois que M. Clément a bien noté votre question.

M. DENIS: C'est très bien. Puisque ces péagers n'avaient plus d'ouvrage à faire en raison de l'installation du système de perception automatique,—je vois dans l'un des documents que nous avons reçus une liste de péagers. Vous-driez-vous dire au Comité la différence qu'il y a entre le travail du péager et celui de l'officier de péage?

M. BEAUDET: Ceci est expliqué en détail dans le document que j'ai déposé aujourd'hui, qui est une lettre adressée à la fraternité des commis de chemin de fer et de navigation, en date du 12 août 1959.

M. DENIS: Comment expliquez-vous que, parmi les 23 officiers de péage, quatre péagers avaient été engagés comme officiers de péage?

M. BEAUDET: C'est parce qu'ils satisfaisaient aux exigences de l'emploi d'officier de péage.

M. DENIS: Par qui étaient-ils recommandés? Je vois les noms de Sainte-Marie, Gagné, Lanctôt, Lefavre, et dans la colonne "recommandé par" je ne vois aucun nom. Pourriez-vous me donner les recommandations de tous ces officiers de péage?

M. BEAUDET: Nous allons consulter nos dossiers et nous vous dirons s'ils étaient recommandés par quelqu'un. Il n'y a rien...

M. DENIS: Ils ont dû être recommandés par quelqu'un, parce que ce sont les mêmes personnes qui avaient été recommandées antérieurement par le député. Évidemment c'est ça. Vous voyez M. Gagné, qui avait été recommandé comme péager, il n'est pas recommandé comme officier de péage.

M. BEAUDET: C'est parce que nous avions reçu les recommandations, dans le cas de M. Gagné, pour le poste de péager, et il a été gardé à notre service et promu du poste de péager à celui d'officier de péage. Peut-être cette mention du nom du député qui l'avait recommandé au poste des péagers aurait dû être répétée et imprimée de nouveau dans le second document.

M. DENIS: N'est-il pas exact que chaque péager et chaque officier de péage a un dossier?

M. BEAUDET: C'est bien exact.

M. DENIS: Où vous pouvez trouver toutes sortes de recommandations venant de députés, du ministre ou de quelqu'un d'autre, alors voudriez-vous avoir l'amabilité de nous transmettre la recommandation, lors de notre prochaine séance, peut-être une ou deux, pour chacun de ces officiers de péage?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Denis?

M. DENIS: Je vois, parmi les dépenses d'exploitations, à la page 49 du fascicule n° 3...

Le PRÉSIDENT: Tenez-vous en à l'emploi; n'abordez pas un nouveau sujet.

M. DENIS: Très bien; j'y reviendrai plus tard.

Le PRÉSIDENT: C'est maintenant le tour de monsieur Chown. Avant de demander à monsieur Chown de prendre la parole, je désire indiquer que s'il y en a parmi vous qui désirent parler en français, vous n'avez qu'à faire signe et l'interprète traduira ce que vous avez à dire et le sténographe français le prendra dans cette langue. Monsieur Chown, avez-vous quelques questions à poser?

M. CHOWN: J'étais sur le point de proposer, monsieur le président, que le comité directeur songe à la possibilité d'inviter à comparaître devant ce comité, pour qu'il nous apporte des preuves de menaces ou d'intimidation dont ils auraient pu être l'objet, le ministre associé de la Défense et tout autre député qui aurait été victime de telles menaces ou intimidation.

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous coucher votre proposition par écrit et en saisir le comité.

M. CHOWN: Oui.

(Texte)

M. PIGEON: D'abord...

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous formuler environ une phrase à la fois et donner à l'interprète le temps de traduire, avant de parler de nouveau?

(Texte)

M. PIGEON: D'abord, je veux vous remercier de me permettre, monsieur le président, de poser des questions en français et d'avoir ainsi accédé à ma demande.

(Traduction)

M. HOWE: L'interprète pourrait-il s'asseoir en face de nous tous, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Peut-être l'interprète pourrait-il se tenir dans ce coin-ci et alors il ferait face au Comité et tout le monde pourrait comprendre facilement.

(Texte)

M. PIGEON: Monsieur Beaudet, depuis que vous êtes "en opération", depuis que vous avez cette position, que vous occupez ce poste... depuis enfin que vous occupez cet emploi au port de Montréal, est-ce que nous pourrions avoir, pour chaque cas d'employé qui est mentionné à la page 98 et à la page 99, pour chaque cas d'employé qui a été suspendu, qui a "résigné" ou qui a été transféré, les lettres de recommandations qui ont été adressées par les députés ou le ministre, et même les lettres qui ont été adressées par les députés, les lettres de demandes de "reconsidération", lorsque la personne a été suspendue ou transférée, pour chacun de ces cas?

M. BEAUDET: Monsieur Pigeon, je crois que ces lettres me sont adressées avec la mention "personnel et confidentiel".

(Traduction)

M. BEAUDET: Ce n'est pas la traduction exacte, j'ai bien peur. J'ai dit "ces lettres sont marquées".

L'INTERPRÈTE: Je suis désolé... sont marquées "personnel et confidentiel".

(Texte)

M. BEAUDET: Alors, je ne crois pas que l'on doive produire ces documents.

M. PIGEON: Monsieur Beaudet, je crois que dans l'intérêt du Comité, il serait essentiel que nous ayons des photocopies de ces lettres de recommandation depuis que vous êtes "en office" et pour chaque cas.

M. BEAUDET: Il me faudra évidemment m'en tenir à la décision du Comité, mais je soutiens qu'il vaudrait mieux ne pas produire ces documents. Toutefois, je m'en tiendrai à la décision du comité.

M. PIGEON: Puisque ces employés, ces personnes ont été recommandés pour travailler, eh bien, dans l'intérêt du public, dans l'intérêt du peuple canadien, il me semble qu'il serait essentiel et logique que nous ayons toutes les photocopies des lettres qui ont été adressées dans chaque cas mentionné ici. Est-ce que vous ne trouvez pas, monsieur Beaudet, que c'est là...

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Je crois, messieurs, que ceci relève entièrement du Comité, quoique toute lettre marquée "personnel et confidentiel", et adressée au ministre ou venant de lui, ne devrait pas être produite.

M. CHOWN: Pas si elles sont marquées personnel et confidentiel.

Le PRÉSIDENT: Si elles sont marquées "personnel et confidentiel".

M. JOHNSON: Seulement par le ministre?

Le PRÉSIDENT: On ne devrait pas les produire.

M. FISHER: Je voudrais avoir ici une interprétation monsieur le président. Quelle est la différence entre une lettre confidentielle et personnelle du ministre et une autre d'un député ordinaire? Est-ce que ceci a quelque chose à faire avec l'exécutif?

Le PRÉSIDENT: Ou un député, oui; parce que quand une personne écrit sur une lettre "personnel et confidentiel", cette personne s'attend à ce que sa lettre n'aille qu'à son seul destinataire; elle ne s'attend pas qu'on la rende publique. Je sais que je protesterais fortement si une de mes lettres marquée "personnel et confidentiel" était rendue publique.

M. CHOWN: Je suis d'accord, c'est un privilège.

Le PRÉSIDENT: Je m'opposerais fortement à ce qu'elles fussent publiées dans un journal ou dans le compte rendu de quelque assemblée.

(Texte)

M. PIGEON: Alors, je me sou mets entièrement à votre décision, et j'aurais, en terminant, une question à poser, laquelle sera probablement utile pour la prochaine séance.

En 1956, monsieur Beaudet, vous avez commencé à étudier les situations pour voir s'il n'y aurait pas possibilité d'installer un système de perception automatique.

Est-ce que nous pourrions avoir, monsieur Beaudet, l'échange de correspondance qui a eu lieu dans le temps entre le ministère et vous-même à ce sujet?

M. BEAUDET: Je n'ai aucun document qui a été échangé entre moi et le ministre; je traite toujours exclusivement avec le Conseil des ports nationaux.

M. PIGEON: Est-ce que nous pourrions, monsieur Beaudet, avoir copie des notes qui ont été prises lorsque le Conseil a siégé à ce sujet-là.

M. ARCHER: Je répondrai que les documents relatifs au débat entre le Conseil et les hauts fonctionnaires ne devraient pas être rendus publics. Autrement cela entraverait toutes les discussions à l'avenir, mais nous avons soumis au Comité un rapport des débats dans lequel on recommande... De toute façon, je crois que cela indique l'initiative, là-dedans...

(Traduction)

M. BEAUDET: Nous avons présenté ce rapport.

(Texte)

M. PIGEON: Et en terminant, monsieur Beaudet, puisqu'il est logique en mon sens, que la chose ne soit pas publiée, et l'on a décidé de ne pas publier les lettres personnelles et confidentielles, est-ce qu'il serait possible d'avoir les autres lettres qui n'étaient pas personnelles et confidentielles, pour chaque cas.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Je crois que cela serait logique, monsieur Beaudet.

(Texte)

M. BEAUDET: Il me fera plaisir de soumettre copie de ces lettres.

M. PIGEON: Pour chaque cas?

M. BEAUDET: Pour chaque cas.

M. PIGEON: Même pour ceux qui ont été transférés, et les recommandations qui ont été faites par après?

M. BEAUDET: Pour être plus clair...

M. PIGEON: Oui.

M. BEAUDET: Est-ce que vous ne pourriez pas me dire de quelle date à quelle date?

M. PIGEON: Depuis que vous êtes en fonction.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Sont-ce là toutes vos questions? C'est au tour de M. Pratt.

M. PRATT: Monsieur le président, je voudrais que M. Beudet nous indique quel est le taux horaire courant des péagers sur le pont Jacques-Cartier en 1959.

M. BEAUDET: Le 1^{er} janvier 1959?

M. PRATT: Au cours de l'année 1959. Je ne suppose pas que le taux ait changé tellement au cours de l'année.

M. BEAUDET: Voudriez-vous me donner le temps de faire le calcul. Il s'agit de \$1.58 plus 4 p. 100.

M. PRATT: Monsieur le président, je voudrais attirer l'attention du Comité à la page 36 des témoignages.

Le PRÉSIDENT: C'est dans le fascicule n° 4.

M. PRATT: Il s'agit d'une liste des salaires payés à certains employés du pont Jacques-Cartier. D'après cette liste, ces salaires varient de moins de \$5 par jour à autant que \$27.50 par jour. Selon toute apparence, ceci n'est pas le résultat de surtemps, parce que le surtemps est indiqué séparément dans chaque cas. Ainsi, à la page 36, M. Robert Toupin, le 23 mars, touchait \$7 par jour. Le 14 septembre, il touchait \$20 par jour.

A la page 37, M. Michel Savoie le 11 juin recevait, pour le 1^{er} avril, moins de \$5 par jour. Le 4 septembre, pour 5 jours il a reçu \$27.50 par jour. C'est ainsi tout au long de la liste des salaires. Je voudrais que M. Beudet dise au comité sur quelle base reposaient ces salaires.

M. BEAUDET: Les salaires étaient payés au taux de \$1.58 plus 4 p. 100. Ce document n'indique pas s'ils ont travaillé réellement du 16 au 18 mars. On signale qu'il y a eu un chèque d'émission pour cette période.

Pour apporter plus d'éclaircissement, je suis bien prêt à déposer la feuille d'emploi du temps de chaque employé. On y trouvera exactement le moment où il a commencé à travailler et le moment où il a fini son travail chaque jour, et son salaire pendant cette période.

M. PRATT: Monsieur le président, comment M. Michel Savoie peut-il, du 3 septembre au 7 septembre 1959 compris, recevoir \$137.42, ce qui représente \$27.50 par jour, à un taux horaire de \$1.59 puis un pourcentage de 4 p. 100?

M. BEAUDET: Je crains bien n'être pas en mesure de répondre à ces questions en détail. Je ne prépare pas les listes de paye.

M. PRATT: Je n'insiste pas pour avoir une réponse aujourd'hui, monsieur le président, mais je voudrais avoir une réponse.

M. BEAUDET: Monsieur le président, il n'y a pas de doute que nous payons les employés d'après les conditions de la convention. Si nous ne le faisons pas, le syndicat serait immédiatement à nos trousses. M. Clément vient de me signaler qu'il peut bien s'agir de leur dernier salaire, par exemple, et comprenant peut-être dans ce chèque des congés de maladie ou des congés annuels accumulés.

La seule façon d'apporter une réponse intelligente à votre question serait de vous montrer la feuille d'emploi du temps et de faire venir ici, pour qu'il vous donne en détail la raison d'être de chaque sou, le trésorier qui a préparé ces exposés et qui possède les documents pertinents.

M. PRATT: Monsieur le président, la moyenne durant sept jours, dans cette liste, est environ \$10 par jour. Je voudrais avoir des renseignements au

sujet de tout homme qui a reçu plus de \$10 par jour au cours de cette période. Je ne crois pas que ce soit une question déraisonnable.

M. BEAUDET: Non, comme je l'ai dit, le dernier chèque de paye dans chaque cas est celui qui est remis au moment où l'homme est remercié de ses services et le montant indiqué peut très bien comprendre des congés annuels accumulés ou d'autres bénéfiques pertinents. Ce serait la raison pour laquelle les montants indiqués sont si élevés. Je me ferai un plaisir de déposer la documentation complète à ce sujet.

M. PRATT: Monsieur le président, je serai heureux d'accepter cette réponse, une fois la preuve faite.

Le PRÉSIDENT: M. Beudet tentera de nous obtenir ces renseignements pour jeudi, mais il n'est pas sûr de pouvoir le faire.

M. DENIS: Juste une autre question comme celle de M. Pigeon, qui demande la production d'une lettre de recommandation dans le cas des péagers. Puis-je également demander à M. Beudet d'apporter en même temps une lettre de recommandation quant aux officiers de péage?

Le PRÉSIDENT: Cela est possible, monsieur Chown, nous étudierons votre proposition juste avant de procéder à l'ajournement. Monsieur Johnson?

M. JOHNSON: Je n'ai pas d'objection à attendre.

Le PRÉSIDENT: La proposition porte sur un sujet différent.

M. JOHNSON: Monsieur, je voulais éclaircir un point avec M. Archer. Nous avons mentionné les séances du Conseil relativement à l'emploi des péagers. Je veux bien éclaircir ce point. Quand vous avez répondu à M. Pigeon au sujet de ces assemblées, vous avez déclaré avoir un résumé des pourparlers entre vous et le Conseil des ports à ce sujet.

M. ARCHER: A ce moment-là, je pense, nous ne parlions pas des réunions visant l'emploi. En ce qui touche l'emploi du personnel au taux courant, le Conseil, il y a plusieurs années, a délégué son autorité au directeur du port. Quant aux employés salariés, ceux-ci relevaient encore du Conseil, jusqu'à un certain point. Quand je parlais à M. Pigeon, je faisais allusion à l'introduction des nouveaux appareils de perception automatique, et nous avons produit le résumé en question à titre de document.

M. JOHNSON: Dois-je comprendre que l'autorité pour engager les péagers avait été déléguée au directeur du port par le Conseil des ports nationaux?

M. ARCHER: C'est bien ça.

M. JOHNSON: En vertu d'une décision prise par le Conseil lors d'une séance régulière ou d'un règlement ou décret?

Mr. ARCHER: Un moment, s'il vous plaît. Ceci se perpétue depuis des années, même depuis que nous avons négocié l'entente collective, afin de donner aux directeurs de port toute la latitude nécessaire à la bonne marche du service. Je n'étais pas là à ce moment. J'ai ensuite commencé à travailler pour le Conseil et cette attitude a été conservée, et je crois que c'est une ligne de conduite sage, parce que si un port a besoin d'un certain nombre d'hommes, il peut les engager et il n'est pas nécessaire de s'en référer au Conseil chaque fois que la chose se produit. Cela peut se produire dans le cas de l'élévateur à grain: on a besoin de tant d'hommes aujourd'hui, et de tant d'hommes demain. Alors tous les gens visés par l'entente collective peuvent être engagés directement par le directeur du port.

M. JOHNSON: On n'y trouve pas d'allusion dans ce rapport, mais de temps à autre, le directeur devait-il informer le Conseil des ports nationaux des gens qu'il engageait et d'autres sujets se rapportant aux péagers?

M. ARCHER: De temps à autre, oui,—à tous les six mois nous recevons un rapport; c'est-à-dire le 1^{er} janvier et le 1^{er} juillet. Nous recevons des rapports au sujet des nouveaux employés.

M. JOHNSON: Y avait-il quelques-uns des pouvoirs du directeur du port qui étaient délégués au surintendant des ponts, monsieur Clément? Je crois que M. Clément a été le premier à détenir ce poste.

M. ARCHER: Je demanderais à M. Beaudet de répondre à cette question.

M. BEAUDET: La réponse est: non. Nous en avons parlé longuement déjà comme en fait foi le fascicule n° 4.

M. JOHNSON: Monsieur Beaudet, quand je faisais allusion à ceci, je tentais de découvrir si le Conseil avait délégué une partie de son autorité à M. Clément. On m'avait dit que vous n'aviez pas reçu d'autorité vous-même?

M. CHEVRIER: A "lui".

M. JOHNSON: Si je comprends bien, il était autorisé par le directeur du port à interviewer les candidats?

M. BEAUDET: Votre question m'embrouille quelque peu.

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous répéter cette question, monsieur Johnson?

M. JOHNSON: Je désire savoir si M. Beaudet a effectivement délégué de son autorité à M. Clément en ce qui touche l'engagement des péagers.

M. CHEVRIER: Il a dit "non".

M. BEAUDET: J'ai dit "non"; je ne prenais pas la décision finale. Ceci est inscrit au compte rendu de la dernière séance; toutes les précisions à ce sujet figurent au fascicule n° 4.

Le PRÉSIDENT: M. Smith (*Simcoe-Nord*) sera le suivant, et alors nous en viendrons à M. Arthur Smith.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pour faire suite à la série de questions posées par M. Denis, je suppose que depuis le mois de juin 1957,—c'est bien n'est-ce pas la date qui vous tourmente tant,—je suppose que depuis cette date, il a été possible de se faire engager au pont sans aucune recommandation sauf celle de l'employeur antérieur?

M. BEAUDET: C'est bien ça.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Et je présume que même, à l'occasion, avant 1957, c'était aussi possible?

M. BEAUDET: Vous avez raison.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout, monsieur Smith?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Oui, j'ai terminé.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Campbell.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je veux poser plusieurs questions qui ne se rattachent pas directement à la question de l'emploi.

Le PRÉSIDENT: Nous devons nous en tenir à ce sujet.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Elle prépare le terrain pour mes autres questions.

Le PRÉSIDENT: Il ne nous reste que sept minutes et nous avons à nous prononcer sur une motion. Pourriez-vous poser vos questions cet après-midi?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes saisis d'une motion.

M. CHEVRIER: Au sujet de l'emploi, je désirerais poser quelques questions. Aviez-vous l'intention d'ajourner à 11 heures, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. CHEVRIER: Si telle est votre intention, je crois que je les réserverai jusqu'à la prochaine réunion.

Le PRÉSIDENT: C'est parfait.

M. CAMPBELL (*Stormont*): On pourrait toujours revenir aux questions touchant l'emploi.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Chown, appuyé par M. Baldwin, que le ministre associé de la Défense et toute personne qui a eu connaissance de menaces proférées contre tout député soient appelés comme témoins pour être interrogés par ce comité.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je me demande si je pourrais placer un mot ici, monsieur le président? Je crois que cela en vaudrait la peine. Vous rappelez-vous, à la page 19 du fascicule n° 3 de nos témoignages, j'ai fait écho à plusieurs rumeurs au sujet de l'intimidation, qui se rapportait non pas seulement à des fonctionnaires nommés mais aussi à des personnalités élues? Je crois, vous avoir demandé, monsieur le président, s'il serait possible, en ce qui a trait à la page 9 du rapport de M. Archer, où il est question de certaines menaces contre, comme il le dit, des fonctionnaires du Conseil, je me demande s'il serait possible de demander à la Gendarmerie Royale de commencer tout de suite une enquête. Je crois, au sujet de cette motion, qu'il nous serait très utile d'avoir un rapport de la Gendarmerie Royale du Canada au sujet de ces enquêtes.

Le PRÉSIDENT: Cela ne peut se faire.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je signale que M. Sévigny, le ministre associé de la Défense nationale, a remis une déclaration à la presse et qu'aussi dans le rapport du Conseil nous avons plusieurs allusions à des gens qui ont été l'objet d'une certaine intimidation. Dans chaque cas, nous n'avons pas de renseignements sur l'identité des personnes qui ont formulé ces menaces. Si nous ne sommes pas destinés à entendre autre chose que des déclarations au sujet des menaces de cette sorte, sans aucun renseignement au sujet des gens qui ont formulé les menaces, je crois que nous perdons une magnifique occasion d'assurer la protection non seulement des membres du Conseil, mais également des députés. Il me semble ridicule que qui que soit, à la Chambre des communes, soit intimidé, en n'importe quelle circonstance, et je crois que tout renseignement émanant de la Gendarmerie Royale du Canada serait utile.

Le PRÉSIDENT: Je vais en dire un mot au ministre de la Justice. Mais, comme les journaux l'ont mentionné, la Gendarmerie Royale du Canada prendra vraisemblablement certaines mesures au sujet de son enquête. Nous devons d'abord apprendre ce que M. Fulton va dire à ce sujet et si nous pouvons obtenir un rapport, nous l'aurons.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Alors vous allez faire une demande au ministre de la Justice?

Le PRÉSIDENT: Je ferai une demande en ce sens au ministre de la Justice.

M. FISHER: A propos de cette motion, je me demande si vous ne pourriez pas vous enquérir auprès des membres du Comité s'il y en a parmi eux qui auraient reçu des menaces, comme le laisse croire ce rapport de presse, parce que je suis sûr que tout membre du Comité serait disposé à déclarer s'il a été menacé ou non. Nous pourrions alors savoir à quoi nous en tenir. Ce n'est peut-être pas un problème tellement important dans l'ensemble, mais nous n'en serons pas certains tant que nous nous en tiendrons à des suppositions.

M. CHEVRIER: A ce sujet, il y a aussi une question de privilège qui surgit. La Chambre et les comités de la Chambre ont décidé que leurs membres qui ont l'intention de rendre témoignage ne doivent pas faire de déclaration en

dehors de la Chambre. L'an dernier, à un autre comité, un témoin a fait une déclaration à Montréal sur ce qu'il avait l'intention de déclarer devant le comité et, par la suite, il a été obligé de s'en excuser.

Je crois qu'on devrait attirer votre attention, monsieur le président, sur le fait que quiconque a l'intention de témoigner devrait d'abord se présenter devant le Comité; après, s'il désire faire une déclaration, c'est son affaire.

Je crois que ce Comité a le droit d'obtenir les renseignements avant qu'on les donne à l'extérieur de la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il devrait en être ainsi, mais nous devons avoir la preuve.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Voici ce que j'ai conclu: le ministre associé de la Défense nationale n'est aucunement coupable de mépris de ce Comité ni du Parlement parce qu'il ne savait pas du tout qu'il serait appelé à témoigner ici et ce n'est qu'à la suite de ces rumeurs qu'on a pu croire qu'il avait été l'objet de quelque intimidation.

M. CHEVRIER: Cela ne pourrait pas s'appliquer au ministre associé de la Défense nationale si la déclaration en question a été faite en juillet dernier, mais cela peut certainement s'y appliquer si la déclaration a été faite après que ce Comité a commencé ses séances, parce que c'est ce qui s'est produit dans le cas de l'imprimeur de la reine, l'an dernier, qui a fait une déclaration en dehors du comité avant de venir y rendre témoignage. Il a été rappelé à l'ordre par le président et il a dû présenter des excuses. On devait lui envoyer un sub-poena pour le faire témoigner. Les déclarations doivent être faites ici d'abord, afin que le Comité ait des renseignements de première main.

Le PRÉSIDENT: Le ministre associé de la Défense nationale ne savait pas que ce Comité devait siéger lorsqu'il a fait sa déclaration.

M. CHEVRIER: Le ministre associé de la Défense nationale a fait cette déclaration, si j'ai bien compris, après que le Comité eut commencé ses séances.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Mais il n'était pas assigné comme témoin à ce moment et n'était pas informé non plus qu'il le serait.

Le PRÉSIDENT: Ceci n'a aucune importance.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Cela en a.

M. CHEVRIER: Cela n'a pas d'importance, monsieur, parce que le témoin auquel j'ai fait allusion dans le cas d'un autre comité ne savait pas non plus à l'époque qu'il allait être appelé à témoigner, même s'il pouvait le prévoir.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Chevrier, le ministre associé de la Défense nationale répondait à une question de journaliste et tout ce qu'il a fait a été de répondre à cette question.

Maintenant messieurs, passons à la motion.

M. CHEVRIER: Quelle est la motion?

Le PRÉSIDENT: Je l'ai lue auparavant: que le ministre associé de la Défense nationale et toute personne qui a eu connaissance de menaces proférées contre tout député soient appelés comme témoin pour être interrogés par le Comité.

M. FISHER: Puis-je demander à l'auteur de la motion si c'était son intention que le comité directeur essaie d'établir qui sont ces personnes qui auraient reçu des menaces, et de donner leur nom à notre comité, parce que sauf dans le cas de M. Sévigny, nous n'en savons rien. La seule source de renseignements qui nous ayons à ce sujet, ce sont les journaux. Allons-nous convoquer les journalistes et leur demander de nous révéler la source de leurs renseignements?

Le PRÉSIDENT: Au cours d'une de nos réunions précédentes, on a proposé que toute résolution de cette sorte devrait être présentée au comité directeur pour fins d'approbation, après avoir été accueillie ici. La présente motion devrait prévoir cela, si on ne s'y oppose pas.

M. DESCHATELETS: Monsieur le président, pourriez-vous demander si des membres du Comité ont reçu des menaces?

Le PRÉSIDENT: Je m'empresse de le faire. S'il y en a parmi vous qui ont été l'objet de menaces, veuillez vous lever.

(Aucun membre du Comité ne se lève.)

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Nous ne sommes pas sous serment.

(Texte)

M. PIGEON: Est-ce que ceux qui ont reçu des menaces ne devraient pas demander la protection des députés libéraux?

(Traduction)

M. DRYSDALE: A un autre sujet,—je n'ai jamais reçu de menaces de personne, heureusement, mais je suggérerais, monsieur le président, que si M. Chown voulait réserver sa résolution jusqu'à trois heures, les membres du comité directeur pourraient se réunir pour étudier la terminologie de cette résolution, pour voir quelles mesures on pourrait prendre, et peut-être recommander une phraséologie plus précise. Elle est un peu vague telle quelle.

Le PRÉSIDENT: Le comité directeur se réunira immédiatement après cette séance, dans mon bureau.

Messieurs nous allons maintenant suspendre nos travaux jusqu'à 3 heures cet après-midi alors que nous reviendrons encore une fois au pont Jacques-Cartier. Ce sera tout de suite après l'appel de l'ordre du jour.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 22 mars 1960.
3 heures de l'après-midi

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre. Le comité directeur a étudié deux questions immédiatement après notre séance du matin. Le Comité a d'abord recommandé que le nom de M. Harold Lande soit ajouté à la liste des témoins que nous nous proposons de convoquer. Le comité directeur a également étudié la proposition présentée par M. Chown. J'ai étudié la chose avec M. Chown et il a accepté de réserver sa proposition jusqu'à ce que le président du Comité ait l'occasion d'étudier avec le ministre de la Justice la question de la convocation des témoins. Le Comité est-il d'accord?

(Assentiment.)

M. CHOWN: Serait-il pertinent que le Comité connaisse la raison pour laquelle vous réservez ma proposition?

Le VICE-PRÉSIDENT: J'ai assisté à la réunion du comité directeur, bien que je n'en sois pas membre. Nous avons réservé la proposition parce que deux de ces personnes étaient visées par les prétendues allégations d'intimidation. Il s'agissait de péagers, et vu que le ministère de la Justice ou la Gendarmerie du Canada poursuivent l'enquête, on a décidé qu'il n'était pas pertinent de les convoquer.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Dois-je comprendre que le comité directeur a rencontré le ministre de la Justice?

Le VICE-PRÉSIDENT: Non. Je dois ajouter que le président du Comité devait d'abord rencontrer le ministre de la Justice.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Dois-je comprendre que notre président a rencontré le ministre de la Justice?

Le VICE-PRÉSIDENT: Non, il n'en a pas encore eu l'occasion.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Lorsqu'il aura l'occasion de discuter cette question, demandera-t-il quels résultats ont été atteints par la Gendarmerie du Canada relativement à son enquête sur certaines accusations d'intimidation de fonctionnaires du Conseil? Je ne pose pas cette question seulement pour obtenir des renseignements, mais j'exprime l'espoir qu'on puisse identifier ces personnes et la Gendarmerie du Canada peut-être dire qu'elle y a réussi.

Le VICE-PRÉSIDENT: Veuillez parler plus fort, monsieur Smith.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je veux simplement exprimer l'espoir qu'on puisse identifier ces personnes, et que la Gendarmerie du Canada fera savoir que des accusations sont portées ou ont été portées.

M. CHOWN: N'est-ce pas la coutume, lorsqu'un avocat s'occupe d'une cause ou d'une personne qui fait l'objet d'un rapport de la police...vous serait-il possible de demander au ministre de la Justice si nous pourrions convoquer les membres de la Gendarmerie du Canada qui ont mené l'enquête, et, sans identifier les personnes en cause, si le règlement le permet, les interroger sur ces rapports?

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous aimeriez également avoir l'avis du ministre de la Justice sur ce point. J'en saisirai notre président.

J'ai une liste des personnes qui désiraient poser des questions. Était-ce la question que vous désiriez poser avant le déjeuner, monsieur Smith?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Puis-je commencer maintenant?

Le VICE-PRÉSIDENT: Allez-y.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur Beaudet, vous avez dit qu'on avait tenu un certain nombre d'enquêtes sur l'activité des péagers et vous avez mentionné trois dates. Aux fins du compte rendu, vous a-t-on communiqué les résultats de ces enquêtes?

M. BEAUDET: Parlez-vous des enquêtes menées par le National-Canadien en 1957, 1958 et 1959?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): C'est exact.

M. BEAUDET: Les résultats des enquêtes faites par le National-Canadien m'ont été présentés.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Permettez-moi de vous poser la question suivante, monsieur Beaudet. Bien que vous n'ayez pas dit que vous n'étiez pas satisfait des résultats des enquêtes, j'avais l'impression que vous n'étiez pas satisfait des conclusions ou du moins des résultats atteints. Si je dis cela, c'est parce que vous avez pris des mesures en vue de faire rendre justice dans une autre question. Ai-je raison de supposer que vous n'étiez pas satisfait des résultats de ces enquêtes?

M. BEAUDET: Je parlerai d'abord de l'enquête de 1957. Comme on l'a dit à la séance de ce matin, le rapport présenté par l'enquêteur du National-Canadien n'a pas fourni de preuves suffisantes pour m'obliger à congédier les employés, ni même pour les accuser de quelque malhonnêteté. Nous avons pris des mesures disciplinaires seulement en nous fondant sur des renseignements voulant que ces péagers, à certaines occasions, n'aient pas perçu le péage des passagers dans les véhicules.

En ce qui concerne l'enquête tenue en 1958, les enquêteurs du National-Canadien ont fourni des preuves beaucoup plus probantes. De toute façon, elles suffisaient à justifier dans mon esprit le congédiement de ces personnes. Vous savez cependant ce qui est arrivé. Il s'agit du rapport Landes. A mon avis, cependant, le conseiller juridique qui m'était attaché à Montréal n'estimait pas la preuve suffisante pour justifier la poursuite de ces huit personnes devant les tribunaux.

Quant à l'enquête de 1959, on a fourni également de bonnes preuves, mais insuffisantes dans chaque cas pour motiver le congédiement de chaque péager. Je vous prie également de vous rappeler la situation plutôt difficile que nous a causé le congédiement des huit péagers à la suite de l'enquête de 1958.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Bref, monsieur Beudet, vous étiez satisfait des résultats des enquêtes tenues en 1958 et 1959, mais non de ceux de l'enquête menée en 1957; on ne vous a pas fourni des preuves qui vous permettraient en réalité de prendre certaines mesures?

M. BEAUDET: Je n'ai pas dit que je n'étais pas satisfait de l'enquête de 1957. A mon sens, elle a été bien faite; mais remarquez bien que je ne suis pas policier. J'ignore combien il est difficile de fournir des preuves; le fardeau de la preuve incombe à la police. J'ignore combien il est difficile de fournir des preuves, et quant à moi, je le répète, je ne croyais pas que la preuve fût suffisante pour justifier le congédiement de ces employés.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Puis-je poser certaines questions à M. Archer. On a mis en doute l'efficacité des méthodes employées au cours de ces enquêtes. En étiez-vous satisfait, monsieur Archer?

M. ARCHER: Nous avons laissé aux chemins de fer Nationaux du Canada le soin de mener ces enquêtes. Le Conseil n'est pas un bureau d'enquêtes. Je ne veux pas critiquer ce qu'a fait le National-Canadien, mais je pense qu'étant donné la façon selon laquelle la deuxième enquête a été faite, il était de beaucoup préférable de prouver que les employés avaient manqué à leur devoir en ne délivrant pas des reçus pour les billets simples.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ce qui me cause du souci,—il se peut que M. Archer puisse m'aider,—c'est qu'au cours d'une certaine période on a tenu un certain nombre d'enquêtes à la suite desquelles on aurait pu porter certaines accusations. J'essaie de savoir si les deux organismes en cause, le Conseil d'une part et le National-Canadien et son service d'enquête d'autre part, ont essayé de s'assurer si les deniers publics et la propriété publique étaient bien administrés, et s'ils ont travaillé de concert de quelque façon pour voir si l'affaire était réglée à la pleine satisfaction de votre Conseil?

M. ARCHER: Je pense que nous avons fait de notre mieux. Nous avons obtenu les services de la G.R.C. Vous ne devriez pas oublier, il me semble, que la G.R.C. a été saisie de l'affaire, en 1958 et en 1959.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): A votre avis, vous avez fait tout en votre pouvoir dans les circonstances?

M. ARCHER: Incontestablement.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur le président, ce matin, je me suis levé pour prendre la parole au moment même où le Comité s'est ajourné.

Le VICE-PRÉSIDENT: Allez-y.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur Beudet, examinons d'abord le premier graphique qui figure dans le rapport du Conseil des ports nationaux.

Le VICE-PRÉSIDENT: Est-ce que nous continuons d'étudier la question de l'emploi?

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.

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. D'autre part, il y avait un équilibre parfait, de sorte qu'on doit conclure que tout ce faisait de façon honnête, ou bien qu'il existait un régime bien coordonné d'infractions. Êtes-vous d'avis que ces conclusions s'imposent?

M. BEAUDET: Si je réponds par l'affirmative, ce serait uniquement une question d'opinion ou une conclusion qui découlerait de la courbe indiquée. Je suis toutefois ici pour donner des faits, uniquement, et dans le cas présent, je ne puis pas dire qu'il s'agit de faits.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il semble que l'une ou l'autre de ces conclusions seraient plausibles. La première conclusion serait apparemment éliminée, étant donné les menaces qui ont été faites, et l'enquête menée sur l'écart, vu qu'il s'est produit une augmentation allant jusqu'à 30 p. 100 après l'installation des appareils automatiques de péage sur le pont Jacques-Cartier, tandis qu'il n'y aurait eu qu'une augmentation de 5 p. 100 sur le pont Victoria. Cet écart fait supposer qu'il aurait existé un régime coordonné d'infractions.

Le VICE-PRÉSIDENT: Veuillez ne pas parler si rapidement, monsieur Campbell; vous donnez du fil à retordre au sténographe.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Afin de mettre cette question dans son contexte, et en toute équité, je pense que plusieurs parmi nous ont conclu que cette différence d'un demi-million de dollars en six mois aurait été empochée par quelqu'un. Ne convenez-vous pas qu'il doit en être ainsi? La circulation a évidemment augmenté et, s'il y a eu des vols, la différence d'un demi-million de dollars n'aurait pas nécessairement été empochée par quelqu'un. On aurait pu l'attribuer partiellement à la négligence des péagers; par exemple, s'ils avaient permis à certains de leurs amis de traverser gratuitement ou s'ils avaient négligé de tenir compte des passagers dans les véhicules.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, je pensais qu'on étudierait les questions une à une. Ce matin, on a commencé à étudier la question de l'emploi et du congédiement d'employés et nous devons terminer ce sujet avant de passer à un autre. J'aimerais avoir une explication sur ce point.

Le VICE-PRÉSIDENT: J'ai laissé entendre à M. Campbell que je voulais qu'il poursuive ce point, mais il a dit qu'il mettait la question dans son contexte. J'attends qu'il en finisse.

M. CAMPBELL (*Stormont*): J'y arrive, monsieur le président. Après les élections au cours desquelles M. R. B. Bennett est devenu premier ministre, il y a eu un changement complet de personnel, n'est-ce pas?

M. ARCHER: Permettez-moi de dire, monsieur le président, que le Conseil des ports nationaux a été formé en 1936.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je le sais, mais en étudiant les divers tableaux, je suis porté à croire qu'il s'est produit à ce moment-là un changement important dans le personnel. N'est-ce pas vrai?

M. BEAUDET: Oui, il semblerait qu'il en a été ainsi, d'après les dossiers qui ont été fournis au Comité, et sans qu'aucune preuve soit nécessaire.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il y a eu toutefois plusieurs congédiements peu de temps après ces élections.

M. BEAUDET: C'est exact.

M. CAMPBELL (*Stormont*): De même, après les élections suivantes qui a porté au pouvoir M. Mackenzie King, il y a eu plusieurs congédiements, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: C'est ce que démontrent les dossiers et les rapports qui ont été produits.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Après les dernières élections, ou plutôt après les élections de 1957, les congédiements n'ont pas suivi une courbe constante; cela ressort-il également des tableaux?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Par conséquent, de façon relative, le personnel préposé à la perception des péages au moment de l'installation des appareils automatiques était celui qui avait été engagé de 1935 à 1957, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Excusez-moi, le sténographe pourrait-il lire votre question?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je disais que le personnel de perception des péages avant l'installation des appareils automatiques a été presque entièrement embauché après 1935, de 1935 à 1957, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: En effet, d'après la liste que nous avons produite, la plupart des employés ont été embauchés après 1935.

M. DENIS: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je pense que nous avons dit ce matin que sur 28 péagers, 10 ont été embauchés depuis juin 1957.

M. CAMPBELL (*Stormont*): C'est-à-dire après l'installation des appareils automatiques de perception.

M. DENIS: Le mois précédent.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Mais on les a embauchés en prévoyant l'installation des appareils automatiques. Le personnel a été tout changé, n'est-ce pas?

M. DENIS: Non.

M. BEAUDET: M. Denis a parfaitement raison: avant l'installation des appareils automatiques et avant que nous embauchions les agents de péage, il y avait un nombre que je ne saurais mentionner de mémoire, mais M. Denis dit qu'il y en avait dix. Je vous donnerai le nombre exact à la prochaine séance. Je désire examiner ces dossiers. Il est exact que peut être dix ou onze employés ont été embauchés depuis que les conservateurs ont pris le pouvoir.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je désire poser une autre question afin d'obtenir plus ou moins les renseignements exacts et qu'il n'y ait pas de malentendus. Il me semble que, si, vous, M. Beaudet, ou le ministre actuel des Transports désiriez voiler tout écart, ou toute malversation ou vol, ou quelque chose de ce genre, que vous auriez commencé par installer un ou deux appareils automatiques, plutôt que les installer tous en même temps pour mettre à découvert tout cet écart?

M. BEAUDET: On me dit qu'on agit de cette façon aux États-Unis.

M. CAMPBELL (*Stormont*): On y installe un ou deux appareils à la fois?

M. BEAUDET: Oui.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je pense qu'il serait évident que vous agiriez ainsi. Je me rappelle avoir traversé à diverses reprises le pont Jacques-Cartier, il y a trois, quatre ou cinq ans, avec des gens des environs, et la première question que je leur ai posée était la suivante: "Est-ce qu'on recueille ces petits billets à l'autre bout?" Mon compagnon m'a répondu par la négative. Je lui ai demandé quel pouvait bien être l'utilité de ces billets, et à une ou deux occasions j'ai jeté les reçus qui m'avaient été donnés. Parfois je n'ai même pas pris la peine de les obtenir.

C'est mon avis, et c'est également celui de plusieurs personnes, qu'il était absolument inutile de délivrer des reçus si personne ne les recueillait à l'autre bout du pont; est-ce exact?

M. BEAUDET: Permettez-moi de dire un mot à ce sujet. Il me semble que vous violiez certains règlements du pont lorsque vous avez décidé de jeter votre reçu. Il y avait à chaque poste de péage, à l'entrée nord et à l'entrée sud du pont, une grande affiche, large de trois pieds et haute de deux pieds, sur la-

quelle on pouvait lire dans les deux langues: "Veuillez conserver votre reçu pendant votre traversée sur le pont." Cette affiche tenait lieu de ce que le percepteur devait dire au conducteur en lui donnant le reçu, à savoir "Veuillez conserver ce reçu pendant votre traversée sur le pont". Vous avez sans doute lu cela dans le rapport de M. Lande.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Oui.

M. BEAUDET: M. Lande, dans l'enquête approfondie qu'il a faite des péages, n'a pas signalé ce point. Ces affiches avaient évidemment été posées dans un but particulier, à savoir que nous voulions que le client ou l'usager du pont conserve son reçu parce qu'à plusieurs occasions nous faisons arrêter le véhicule par la police au centre du pont afin de demander ledit reçu. Si le conducteur n'avait pas le reçu, on lui disait de retourner au poste de péage afin d'acquitter son péage.

Nous avons parlé seulement de l'enquête tenue par le National-Canadien. Il y a eu un certain nombre d'autres contrôles, de vérifications,—et j'oublie l'autre nom qu'on donne à ces contrôles,—qui sont signalés en détail dans le mémoire présenté au Comité par le brigadier Archer lors de la deuxième séance, au fascicule 2. Si vous le désirez, monsieur le président, je suis disposé maintenant à donner ces renseignements sur ces contrôles additionnels; je crois toutefois que le député qui a posé la question pensait...

M. CAMPBELL (*Stormont*): Puis-je poursuivre dans la même veine?

Le VICE-PRÉSIDENT: Un instant. Je pense que nous nous écartons du sujet qui est celui de l'emploi. Nous revenons de nouveau à la question des péages.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je veux arriver à ce qui, à mon sens, constitue le nœud du problème, et je pense que je dois poser mes trois prochaines questions non à M. Beudet, parce que je ne crois pas qu'il dirigeait l'administration du port à cette époque, mais probablement à M. Archer. Je veux en venir au manque de contrôle de la part du Conseil des ports nationaux qui a amené cet écart de choses.

En ce qui concerne le régime des reçus, il me semble qu'il n'est pas du tout conforme à la nature humaine de s'attendre que le public en général tienne compte de ces reçus, s'il n'avait pas à les remettre de l'autre côté du pont. Il me semble que cela constitue une faille fondamentale du régime. A mon avis, rien ne sert d'avoir des reçus s'ils ne servent à rien, à moins qu'il n'ait fallu les remettre de l'autre côté du pont. Je désire poser une autre question à M. Archer sur le même sujet. Pourquoi, le Conseil des ports nationaux n'a-t-il pas songé à installer des chronomètres automatiques en vue de contrôler le nombre de véhicules qui circulent au cours de chaque période de huit heures? Je sais que les véhicules appartiennent à plusieurs catégories, mais un chronomètre automatique préciserait le minimum de péage qu'on pourrait s'attendre d'obtenir durant une période de huit heures, et ce chiffre pourrait être comparé avec celui des péages réels, ce qui aurait pu donner au moins un certain contrôle. Pourquoi n'avez-vous jamais pris cette mesure?

M. ARCHER: On a effectué un certain nombre de contrôles. Tout d'abord, on a délivré les reçus pour effectuer un contrôle, à titre de méthode de comptabilité, pour voir si le percepteur était... comment aurions-nous pu autrement vérifier l'argent qui nous était donné?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Mais à titre de contrôle supplémentaire, il n'y avait pas d'appareil automatique pour calculer le nombre de véhicules qui utilisaient le pont au cours d'une certaine période. La police provinciale, pour calculer la vitesse des véhicules, utilise un câble qui traverse la route; il y a divers dispositifs qui peuvent être utilisés pour la vérification automatique du nombre de véhicules, et il me semble que ce serait faire preuve de prudence élémentaire que d'obtenir le nombre total des véhicules ayant

utilisé le pont au cours d'une certaine période. On obtiendrait ainsi un contrôle des péages en calculant le péage minimum qu'on s'attendrait de percevoir au cours de cette période.

M. ARCHER: Vous parlez de ce qui est arrivé lorsque je suis devenu membre du Conseil; j'aimerais remonter un peu plus en arrière. Je suis devenu membre du Conseil en 1952, à titre de vice-président. A l'époque, le membre de langue française ou le membre bilingue du Conseil était et avait toujours été un ingénieur, M. Dubuc, M. St-Laurent et ensuite moi-même. Lorsque je suis devenu membre du Conseil, j'ai cru que je devais d'abord m'occuper des questions techniques, de tous les aspects des questions techniques rattachés au Conseil, à savoir le financement, les appels d'offres, les plans et ainsi de suite. D'autre part, comme vous le savez sans doute, le pont Jacques-Cartier constitue une installation importante qui relève du Conseil des ports nationaux, mais il y a également huit autres ports. Il y a huit autres ports qui relèvent du Conseil. Il y a également deux élévateurs à grain en plus des élévateurs à grain des huit ports qui relèvent de la compétence du Conseil des ports nationaux. Le Conseil voit à la manutention de 50 millions de tonnes de marchandises et d'environ 80 p. 100 de tout le trafic maritime d'outre-mer, et d'au moins 90 p. 100 de tout le grain exporté du Canada. Il m'a semblé que je devais visiter les ports et me familiariser avec tous les aspects des installations.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Qu'ont fait vos prédécesseurs? Est-il vrai qu'une multiplicité d'opérations relève du Conseil, ainsi que du ministre des Transports, mais que le pont relève de ces deux organismes?

Le VICE-PRÉSIDENT: M. Archer n'a pas encore terminé.

M. ARCHER: Lorsque je suis devenu membre du Conseil, je me suis fié beaucoup sur l'expérience des autres et je n'ai rien à reprocher aux initiatives qui ont été prises par le passé. En 1954, nous avons décidé d'entreprendre une révision des tarifs, et j'ai commencé à me familiariser avec les divers aspects de l'exploitation et des tarifs du pont, questions extrêmement complexes. En 1956, nous avons décidé d'installer des appareils automatiques de perception. Je me suis rendu aux États-Unis avec M. Beudet pour examiner ces appareils. Ils m'ont plu énormément. M. Beudet a alors recommandé d'augmenter le personnel du pont. J'ai approuvé ses recommandations. Cet été, il a demandé d'embaucher un autre surveillant sur le pont Jacques-Cartier. J'ai approuvé sa recommandation, parce qu'il s'agit, à mon sens, d'une installation très importante.

Dès 1956, même en 1955, nous avons commencé à étudier les détails et moyens relatifs à la perception; après avoir reconnu que la méthode manuelle était périmée et qu'elle serait inefficace, nous avons adopté l'autre méthode. J'ignore si, en vertu de l'ancien tarif, ces calculs auraient été exacts, vu qu'il y avait tellement de dispositions particulières à cet égard. Il y avait d'abord les laissez-passer. On ne taxait pas les véhicules d'après le nombre des essieux, mais d'après leur poids. Il est arrivé que des camions aient versé 40c. pour deux essieux et que d'autres aient payé 60c. pour le même nombre. On n'aurait tenu compte ni du péage selon les essieux, ni du nombre de passagers dans les véhicules.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Si l'on avait calculé le nombre de voitures transportant des passagers et un conducteur, vous auriez une vérification minimum de vos péages. Vous auriez un péage minimum absolu parce que chaque véhicule utilisant le pont serait compté comme correspondant à une voiture transportant des passagers et un conducteur.

M. ARCHER: Vous n'auriez peut-être pas obtenu les chiffres précis que vous désiriez obtenir.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je veux savoir précisément,—et je pense que cette question devrait être posée à votre prédécesseur et peut-être au ministre d'alors,—pourquoi le Conseil des ports nationaux a laissé passer quatre à six années entre les enquêtes? Voilà le point qui me tracasse et qui tracasse également, il me semble, la population en général. Les journaux se posent bien des questions à ce sujet, ce qui laisse soupçonner une négligence qui équivaut presque à de la complicité.

M. ARCHER: Je dois dire qu'on a fait d'autres vérifications. Le National-Canadien a fait des vérifications spéciales sur la perception des péages. On a fait un certain nombre de vérifications quotidiennes et M. Beudet a offert il y a un instant de les exposer en détail. Si le président le désire, M. Beudet peut exposer tous les détails de ces vérifications.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Ces vérifications n'ont pas amené de modifications importantes. D'après le compte rendu de l'enquête du National-Canadien, l'enquête a été faite, mais les résultats ont été très minces. Il se peut qu'il était difficile de prendre d'autres mesures, mais la preuve suffisait à indiquer que quelque chose n'allait pas. Au lieu de prendre des mesures, on a attendu quatre ans avant de demander au National-Canadien de faire une autre enquête.

M. ARCHER: Je ne peux pas vous donner de renseignements sur les vérifications qui ont été faites en 1949 ou en 1946, ni pourquoi elles n'ont pas été plus nombreuses. Je pense que vous devriez poser cette question à mes prédécesseurs.

M. CHEVRIER: Je pose la question de privilège. Avant d'aller plus loin, je pense que je dois protester contre l'allégation qui a été faite à savoir qu'un ancien ministre des Transports aurait été complice dans l'affaire. Je suppose qu'on me visait et, si c'est le cas, je pense que le président devrait affirmer clairement à l'honorable député qui a posé la question que l'avocat du Conseil des ports nationaux a déjà dit en quoi consistait juridiquement la situation du Conseil des ports nationaux, à savoir que le Conseil répond des mesures qu'il prend, de ses fonctionnaires, de ses employés, de ses commis, y compris les percepteurs du péage, selon que l'indique un des articles de la loi.

Je ne crois pas qu'un membre du Comité ait le droit, par une question, insinuation ou autrement, de jeter le blâme sur un autre membre du Comité. A mon avis, c'est ce qu'a fait notre collègue, tout à l'heure, en disant que par complicité il y a eu relâchement au cours des années passées. S'il y a eu relâchement, il appartient au Comité de l'établir ou de le découvrir, et je serai le premier à admettre les constatations du Comité, quelles qu'elles soient. Mais je pense qu'il n'est pas du tout dans l'ordre qu'un membre du Comité dise qu'il y a eu complicité de la part d'un autre membre, en une circonstance antérieure.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Qui trop s'excuse, s'accuse.

M. CHEVRIER: C'est plutôt: Qui s'excuse, s'accuse.

M. CAMPBELL (*Stormont*): On a eu l'impression en général, qu'en raison du fait que ces vérifications n'ont été effectuées qu'à des intervalles de quatre à six ans; un sentiment d'inquiétude a semblé régner, d'après lequel il y aurait eu relâchement, pour employer les paroles de notre collègue.

M. CHEVRIER: Ce sont vos paroles.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Et c'était presque de la complicité de la part des autorités. Mais je ne voudrais pas attribuer la moindre responsabilité à qui que ce soit. Les faits se passent de commentaires.

Le VICE-PRÉSIDENT: M. Pigeon.

(Texte)

M. PIGEON: Devant le grand nombre de personnes qui ont été suspendues, qui ont "résigné" ou qui ont été transférées, en quelle année vous est-il venu à l'idée qu'il pouvait y avoir quelque chose d'anormal qui se passait dans la perception des billets?

M. BEAUDET: A partir du moment où je suis devenu gérant du port, en 1954, et que j'avais la responsabilité de l'administration du pont Jacques-Cartier, je crois qu'il était de mon devoir,—je l'ai répété plusieurs fois,—de faire tout en mon possible pour protéger les revenus du pont.

Si monsieur le président me le permet, je puis entrer maintenant dans la question des vérifications additionnelles, en plus de celles qui ont été faites par le National-Canadien, et ceci jusqu'à la période 1956, alors qu'une autre vérification a été instituée.

Je pourrais toutefois dire,—et il s'agit de l'expression d'une opinion et non pas d'un fait,—que les choses ont eu l'air de se gâter vers 1946... 1956, pardon, alors que probablement il est venu aux oreilles des percepteurs qu'un système automatique serait installé dans un délai plus ou moins grand.

M. PIGEON: Si vous aviez décidé dans le temps, lorsque vous vous êtes aperçu que quelque chose n'allait pas, devant le grand nombre de suspension et des démissions, est-ce que, d'après vous, il aurait été logique dans le temps de faire installer tout de suite un système de perception?

M. BEAUDET: Pour installer une machine automatique, il fallait deux choses principales, plusieurs, mais deux principales. La première, il fallait changer le tarif et la deuxième, la machine automatique devait exister.

(Traduction)

M. JOHNSON: N'est-ce pas le contraire?

M. BEAUDET: Non. Mais en fait c'est ce que j'ai fait, puisqu'en octobre 1956 j'ai recommandé au conseil l'installation du système automatique, que le conseil a approuvé en principe.

Un document, d'ailleurs, vous a été présenté à cet effet, qui donne tout le détail de ma recommandation.

(Texte)

M. PIGEON: Une dernière question, monsieur Beudet. Si je me "réfère" à *La Presse* du jeudi 13 mars, il est dit ceci: c'est M. Lande, avocat, qui parle, il dit:

La preuve a démontré qu'il existait depuis plusieurs années une certaine élasticité de la part des personnes chargées de la surveillance des percepteurs.

(Traduction)

M. CHEVRIER: Je ne veux pas interrompre mon collègue, mais puisqu'il est question de faire venir M. Lande, ne vaudrait-il pas mieux attendre qu'il soit ici pour nous mettre au courant lui-même. Ce n'est qu'une observation. Je ne m'oppose pas à la question qu'on vient de poser.

M. BEAUDET: C'est ce que j'allais répondre.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le comité directeur a été prié d'approuver qu'il soit appelé.

M. JOHNSON: Mais si M. Pigeon a une question à poser à M. Beudet lui-même, sur le même sujet, il est tout à fait normal qu'il le fasse.

(Texte)

M. PIGEON: M. Lande dit ici que...

Depuis plusieurs années, il y avait une certaine élasticité de la part des personnes chargées de la surveillance des percepteurs... lesquels n'appliquaient pas les règlements.

M. BEAUDET: Je n'ai pas lu cet article de *La Presse* et je crois que l'on pourrait demander à M. Lande lui-même d'expliquer ce qu'il a dit.

M. PIGEON: Élasticité...

M. BEAUDET: Élasticité de l'administration...

Monsieur le président, M. Lande n'est pas seul...

(Traduction)

Le VICE-PRÉSIDENT: M. Lande viendra, monsieur Pigeon.

(Texte)

M. PIGEON: Une autre question, Monsieur Beaudet, lorsque vous vous êtes aperçu qu'il y avait quelque chose qui ne marchait pas concernant la perception des deniers publics au pont Jacques-Cartier, en attendant l'installation du système de perception, est-ce que vous n'auriez pas eu dans l'idée d'adopter une autre méthode, afin qu'il y ait moins de perte d'argent?

(Traduction)

M. BEAUDET: J'aimerais répondre à votre question en anglais, et vous pouvez la traduire en français, pour moi, si vous le voulez bien.

Je n'ai jamais dit que je m'étais rendu compte que quelque chose n'allait pas; j'ai dit qu'il m'avait semblé dans le temps que peut-être les choses se gâtaient.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): La question a été posée à M. Beaudet. Ne vous a-t-on pas demandé: à quel moment avez-vous été mécontent de ce qui se passait, et vous avez répondu, je pense, que ce fut lorsque vous avez assumé la direction du pont, en 1956. N'est-ce pas exact?

M. BEAUDET: Non, j'ai dit que j'étais entré en fonctions en 1954.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): C'est vrai.

M. BEAUDET: Et j'ai dit que c'était plus tard, que j'avais eu l'idée qu'on aurait pu penser que quelque chose se gâtait. Voilà qui est bien différent de dire, comme s'il s'agissait d'un fait, que j'étais certain que les choses allaient mal.

(Texte)

M. BEAUDET: De toute façon, pour continuer ma réponse, je crois qu'à partir de ce moment, de 1956, lorsque nous en serons à la question des vérifications, je pourrai démontrer que nous avons pris des mesures additionnelles pour empêcher, c'est-à-dire pour protéger les revenus... mais tant qu'à installer des machines telles que vous le suggérez, il fallait avoir une machine qui puisse faire ce travail et avoir l'occasion et la possibilité physique de l'installer.

Je veux dire par là qu'en 1958, il s'agit du temps où il y avait énormément de travaux sur le pont Jacques-Cartier, en vue du "levage" du pont pour la voie maritime.

M. PIGEON: Comme cela, d'après vous, monsieur Beaudet, à part l'installation du système de perception, il n'y avait aucun moyen en 1954, lorsque vous êtes arrivé, d'être bien sûr qu'il n'y avait aucun coulage.

M. BEAUDET: Vous comprenez bien l'anglais, je crois...

M. PIGEON: Oui, un petit peu.

M. BEAUDET: Vous me permettrez de répondre en anglais, cela sera peut-être plus rapide.

(Traduction)

M. BEAUDET: J'ai visité bien des installations de ponts en Amérique du Nord, bien des installations pour la perception du péage et des revenus. Je suis convaincu qu'en dehors du compteur Grant, il n'y a pas d'autres appareils qui valent.

Je ne veux mentionner qu'un seul nom. J'espère que nous sommes ici protégés contre toute poursuite de la part des entreprises privées. En tout cas, je tairai par prudence le nom de la machine. Mais une machine du genre en cause avait été installée au *Garden State Parkway*, en 1954 ou 1955, au prix de plus de deux millions de dollars. Au bout d'un an et demi, elle était mise au rancart et remplacée par un appareil de perception automatique. Je pourrais vous dire ce que je sais personnellement des diverses sortes de machines, je pourrais citer des cas où le péager faisait mieux que la machine. Il s'agit de ma propre expérience, et je peux vous donner des détails, si vous le désirez. En tout temps, les péagers peuvent faire mieux que toutes les autres sortes de machines.

(Texte)

M. PIGEON: Monsieur Beudet, vous, vous trouvez que les percepteurs sont supérieurs à une machine, même si les revenus, à la suite de l'installation de cette machine, sont supérieurs d'au delà d'un million de dollars par année? Pour six mois, il y a \$530,000 d'augmentation.

M. BEAUDET: Je n'ai jamais dit que les péagers étaient supérieurs aux machines. Je ne faisais que parler des différentes sortes d'appareils. Il n'y a qu'une machine qui puisse percevoir l'argent, et c'est la machine-compteur Grant *electrotoller*. Dans le cas de toutes les autres machines, c'est le péager qui reçoit l'argent. Autrement dit, l'argent est déposé entre les mains du péager. Tant qu'on n'a pas supprimé l'élément humain, il n'y a pas de sécurité. Toutes les autres sortes d'appareils enregistrent simplement la transaction qui se fait entre le client et le péager.

Le VICE-PRÉSIDENT: M. Archer veut ajouter quelque chose.

M. ARCHER: Je veux dire que le règlement de la perception du péage et l'expérience que nous avons eue au pont Jacques-Cartier sont des choses qui se rencontrent partout sur le continent, je pense. Il est amplement prouvé que si quelqu'un veut déjouer la machine, il finit par y réussir. Nous ne voulons pas vous donner l'impression que même le système actuel soit parfait à tous égards. Nous avons déjà congédié deux hommes qui avaient enfreint certaines règles. Nous avons fait appel au National-Canadien une fois, et, comme je le dis, il y a preuve. Un article paru le 30 juin 1956 dans le *Saturday Evening Post* a attiré mon attention. J'en ai pris connaissance récemment, mais ne saurais préciser quand. On y dit:

Des filous aux barrières de péage. Certains voyageurs, camionneurs et percepteurs fraudent le péage pour des millions de dollars chaque année.

et l'auteur continue sur le même sujet. Si quelqu'un le désire, je suis prêt à donner lecture de cet article. Il y est question de camionneurs et de voyageurs malhonnêtes. Je ne veux pas appliquer le mot "malhonnête" aux voyageurs ni aux camionneurs, mais l'article signale que bien des gens s'efforcent de frauder les appareils.

Le VICE-PRÉSIDENT: Y en a-t-il parmi vous qui étaient absents ce matin? Le secrétaire a des documents qui ont été distribués ce matin. S'il y a lieu nous allons vous en remettre des exemplaires.

M. FISHER: Monsieur le président, je veux poser quelques questions au ministre des Transports. Ce sont des questions préliminaires, avant de m'adresser à M. Archer.

Monsieur Hees, à titre de ministre, vous avez l'ultime et finale responsabilité du pont Jacques-Cartier. C'est un aspect du Conseil des ports nationaux?

M. HEES: En effet.

M. FISHER: Et vos prédécesseurs ont eu la même responsabilité?

M. HEES: Oui.

M. FISHER: Vous allez (je ne dirai pas reconnaître) mais n'est-ce pas que c'est une pratique acceptée, dans notre mode particulier de gouvernement, que si quelque chose survient qui soit d'un caractère incorrect, impropre ou criminel, dans un domaine où est engagée la responsabilité ministérielle, c'est le ministre qui porte cette responsabilité?

M. HEES: Parfaitement.

M. FISHER: Vous avez été conscient de cette responsabilité, dans tout ce qui touche au ministère des Transports, depuis que vous êtes entré en fonctions?

M. HEES: Certainement.

M. FISHER: Comme résultat de cette prise de conscience, quand vous avez reçu le portefeuille, avez-vous cherché, avez-vous été en quête de telle actions impropres ou déshonnêtes, au sein de votre ministère?

M. HEES: Sans doute chacun se rend-il compte que dans toute exploitation où il faut des gens pour manipuler l'argent, il y a possibilité d'inefficacité et de malhonnêteté. J'insiste sur le mot "possibilité". A plusieurs reprises je me suis entretenu de ces questions avec M. Archer.

M. FISHER: Justement, j'aimerais avoir une idée de la date. C'est ce à quoi je voulais en venir avant de m'adresser à M. Archer. Quand et comment est-il venu à votre connaissance pour la première fois qu'un certain domaine pouvait fort bien se prêter à des pratiques frauduleuses?

M. HEES: Personne n'a appelé mon attention, mais en repassant les diverses opérations, et elles sont nombreuses, comme vous le savez, dans mon ministère, il m'a semblé qu'il pouvait y avoir quelques possibilités d'inefficacité et, peut-être, de malhonnêteté dans cette exploitation. Mais personne ne m'en a parlé. Il n'en était nullement question dans la presse, et personne n'en avait fait mention, d'après moi. Mais en causant de cette affaire avec M. Archer, j'ai voulu faire étudier cette affaire, afin d'établir s'il y avait possibilité d'inefficacité ou de malhonnêteté.

Comme vous le savez, la police du National-Canadien a procédé à des examens, en 1958 et en 1959, et des enquêtes ont été faites par la Gendarmerie royale du Canada, en 1958 et en 1959.

Je suis porté à croire que les entretiens que j'ai eus avec M. Archer, sur cette question ont pu être la cause d'un plus grand nombre d'enquêtes; beaucoup plus d'enquêtes ont eu lieu pendant ces années qu'il n'y en avait eu pendant de semblables périodes, dans le passé.

M. FISHER: En ce qui concerne le Conseil des ports nationaux, vous vous êtes évidemment rendu compte tout de suite qu'il ne s'agissait pas d'un domaine qui tombait sous le coup de la Loi sur le service civil?

M. HEES: Oui.

M. FISHER: Vous saviez que les dirigeants du Conseil des ports nationaux, c'est-à-dire les commissaires, constituaient, de fait, ce que l'on appelle communément des "nominations politiques", c'est-à-dire des nominations par ordonnance du conseil plutôt que par un concours de la Commission du service civil?

M. HEES: Je ne saurais dire si j'ai bien songé à cela. Quand on assume la direction d'un ministère de l'envergure de celui-ci, il faut accepter les choses

comme elles sont. Ces nominations avaient été faites comme on a toujours eu l'habitude de les faire depuis des années.

M. FISHER: Je tâche d'en arriver à la question fondamentale. Il me semble que, dans cette enquête où il a été question d'efficacité ou d'inefficacité... J'ai voulu me placer au point de vue du ministre, parce qu'il s'agit ici d'une question de principe et de nomination politique... c'est-à-dire de ce que les gens appellent "nomination politique", par opposition à la nomination au moyen d'un concours.

Si vous étiez au courant de ces nominations politiques, l'étiez-vous aussi quant aux postes inférieurs qui dépendaient des commissaires et qui pouvaient également être des nominations politiques?

M. HEES: Dans chaque cas qui ne relèvent pas de la Commission du service civil, il s'agit de personnes directement embauchées. Les cas de ce genre sont fort nombreux dans l'administration fédérale, ce n'est pas particulier au pont en question.

M. FISHER: J'en conviens. C'est bien la réponse à laquelle je m'attendais.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pourquoi poser la question?

M. FISHER: Je voulais préparer...

M. HEES: ...le terrain.

M. FISHER: Dans la mesure où il s'agissait de nominations politiques, des membres du parlement, conservateurs, PSD ou libéraux, sont-ils venus, au moment de votre entrée en fonctions, vous faire des propositions ou quelques recommandations d'embauchage, concernant le Conseil des ports nationaux, relativement surtout à l'exploitation du pont Jacques-Cartier?

M. HEES: Je ne me souviens pas que des membres du Parlement m'aient pressenti en vue d'obtenir un emploi pour qui que ce soit au pont Jacques-Cartier.

M. FISHER: Vous ne vous souvenez pas?

M. HEES: Non.

M. FISHER: En ce qui concerne ces recommandations, les dossiers établissent qu'elles ne sont pas passées par votre bureau ou qu'elles n'ont pas été approuvées par vous de quelque façon que ce soit?

M. HEES: Je ne me rappelle pas qu'un député soit venu me voir. Si des recommandations sont venues à mon bureau, elles ont été tout simplement transmises. Les noms ont tout simplement été soumis au Conseil des ports nationaux, afin qu'on y examine les qualités des candidats en cause.

M. FISHER: Je ne m'excuserai pas de poser la prochaine question, bien qu'elle puisse provoquer certaines réactions.

Le ministre voudrait-il nous donner son avis,—je lui pose la question, parce que je crois qu'il est le seul à pouvoir y répondre,—quant à l'efficacité ou à la valeur de ce genre de nomination, au regard d'une nomination faite à la suite d'un concours public en bonne et due forme?

M. HEES: Vous voulez tout simplement dire: tous les employés de l'État devraient-ils être engagés par la Commission du service civil. Je réponds: pas nécessairement.

M. FISHER: En ce qui concerne le pont Jacques-Cartier, avez-vous une opinion arrêtée?

M. HEES: Dans le passé, je n'ai trouvé rien à dire quant à la façon dont les employés du pont étaient engagés.

M. FISHER: Monsieur le président, je voudrais simplement passer à un autre aspect de cette affaire, qui me paraît important, en ce qui touche la réglementation et la mise au point du péage.

M. HEES: Je désire préciser que depuis l'installation des appareils automatiques de péages, en septembre dernier, il ya une différence énorme dans le montant d'argent perçu pendant les mois d'automne, par comparaison à la même période de l'année précédente. Mais jusqu'au moment où les appareils automatiques ont été installés, la perception manuelle avait cours depuis trente ans.

Je ne sache pas qu'un particulier, journaliste ou membre du parlement quelconque, ni personne d'autre, ait parlé de la possibilité d'un fonctionnement inefficace ou malhonnête.

Permettez-moi de formuler une réserve au sujet de ce que j'entends par "inefficacité", parce qu'à la suite des enquêtes du National-Canadien, des cas d'inefficacité ont été signalés; mais en dehors de la police du National-Canadien, qui a fait ces rapports, personne que je sache n'a dit que l'on croyait qu'il y avait quelque chose d'anormal dans le mode d'exploitation utilisé depuis trente an.

Ce que je veux dire, c'est que je n'avais aucune raison de soupçonner que quelque chose ne donnait pas satisfaction, sauf que j'ai pensé que dans toute opération où il s'agit de manutention d'argent, il y a possibilité d'inefficacité ou de malhonnêteté. Comme je l'ai dit, c'est à la lumière de cette idée que les enquêtes ont eu lieu. Aujourd'hui c'est chose du passé.

M. FISHER: Évidemment, vous êtes toujours conscient du fardeau qui vous incombe, à titre de ministre?

M. HEES: Parfaitement, et je n'ai jamais voulu me soustraire à mes responsabilités dans tout ce qui relève de moi, depuis que je suis ministre. Je n'ai pas non plus l'intention de m'y soustraire jamais.

M. FISHER: Certains renseignements déposés ici indiquent qu'un comité a recommandé diverses mesures concernant le pont Jacques-Cartier. L'un des points les plus importants de cela était que des ententes devaient être faites avec le lieutenant-gouverneur de la province de Québec au sujet du tarif.

J'aimerais savoir à quel moment cette question a été portée à votre attention. Je veux savoir si c'est le ministre qui aurait transigé avec les autorités de la province de Québec ou bien le Conseil des ports nationaux.

M. HEES: Le Conseil des ports nationaux.

M. FISHER: C'est le Conseil qui transigerait avec la province de Québec, plutôt que vous-même?

M. HEES: Oui.

M. FISHER: En ce qui concerne la modification du tarif, votre cabinet n'a pas eu à s'occuper, d'une façon particulière, de la méthode adoptée?

M. HEES: Non. Je voulais que cet appareillage automatique fût installé le plus tôt possible, car il me semblait que c'était une chose tout à fait souhaitable et j'étais en faveur de l'installation de ces appareils au plus tôt.

M. FISHER: Pourrais-je maintenant demander à M. Archer combien de temps après l'arrivée de M. Hees à son poste de ministre lui a-t-il fait part de ses projets et des changements qu'il avait en tête pour le pont Jacques-Cartier?

M. ARCHER: Je suis entré en fonctions le 1^{er} février 1958. Je pense que c'est en avril que nous avons voulu nous adresser à la province de Québec pour faire modifier les taux; le 1^{er} mai 1958, nous avons écrit à la province de Québec concernant la révision des taux.

M. FISHER: Je reviendrai plus tard sur ce point, mais j'aimerais seulement en finir avec quelques questions se rapportant plus particulièrement à l'emploi. Je veux savoir lequel de ces péagers a porté plainte à diverses reprises, ou quel est le représentant officiel du syndicat dans la liste de gens que nous voyons aux pages 38 et 39 du fascicule n° 3.

M. BEAUDET: Le membre du Comité des plaintes était M. Mead, représentant de la fraternité, et le régisseur du port qui, en 1958, était M. Pownell.

M. FISHER: Fait-il encore parti du personnel du pont?

M. BEAUDET: Il ne faisait pas partie du personnel du pont. Il était régisseur général pour tout le port. Le régisseur des péagers, en 1958, était M. Adams.

M. FISHER: Je veux savoir ce qui est advenu de l'homme, quel qu'il soit, qui était là? Fait-il encore partie du personnel?

M. BEAUDET: Oui, M. Adams fait encore partie du personnel ainsi que M. Pownell.

M. FISHER: Au sujet de M. Mead et puis de l'homme aux griefs, n'importe lequel de ces hommes ou de ces chefs syndicaux en particulier vous ont-ils déjà présenté une plainte spéciale ou fait une proposition visant l'amélioration du travail des péagers ou ont-ils parlé de corruption ou de possibilité de corruption.

M. BEAUDET: Pas avant que le comité des griefs ne se soit réuni pour examiner le rapport du National-Canadien.

M. FISHER: Ne vous a-t-on jamais fait d'observation à ce sujet?

M. BEAUDET: Non.

M. FISHER: Il y a plusieurs jours, je vous ai demandé si vous aviez reçu des plaintes quelconques. Il semble que personne n'ait signalé quoi que ce soit au ministre, mais pouvez-vous affirmer que personne ne vous a rien dit, à vous?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. FISHER: Mais, dans votre réponse, vous avez déclaré avoir entendu des blagues à ce propos.

M. BEAUDET: C'est exact.

M. FISHER: Il semble que tout le monde, à Montréal, ait entendu des blagues à ce propos. Cela dénote ou bien une mémoire phénoménale ou bien que les blagues n'étaient pas bien bonnes. Dans tout ce que vous avez fait concernant le nouveau système, vous est-il arrivé, à un moment quelconque, de faire quelque chose dans ce sens, sous l'influence de cette impression qu'il s'agissait d'une blague?

M. BEAUDET: Non. Je suis bien prêt à vous répéter quelques-unes des plaisanteries en cause. Un de mes amis m'en faisait souvent. Il disait: "Qu'est-ce qui te prend de conduire une vieille Chev.? Pourquoi n'obtiens-tu pas un emploi de péager, tu aurais une Cadillac?"

Parmi mes relations sociales, il était souvent question de péagers qui menaient une vie disproportionnée à leurs moyens. Il y a eu aussi ceux qui disaient: "Je suis un grand personnage, je peux passer sur le pont sans payer!"

Quoi qu'il en soit, chaque fois que j'ai voulu être sérieux et obtenir des preuves pour la police afin que celle-ci fasse une enquête dans des cas particuliers, je n'ai pu réussir, sauf pour ce qui est des vérifications, quand j'ai dit que j'étais disposé à les faire, en tout temps. Plus tard il y a eu la question des vérifications et des rapports à la Gendarmerie royale du Canada ainsi que les enquêtes de notre propre police, et le reste.

M. FISHER: En 1956, M. Clément a-t-il été engagé comme surveillant du pont en grande partie ou entièrement sur votre recommandation?

M. BEAUDET: Je pense que c'était sur ma recommandation.

M. FISHER: Quand il a assumé cette responsabilité en particulier quelles directives lui avez-vous données, en ce qui concerne la perception du péage, qu'est-ce que vous lui avez demandé de surveiller le plus?

M. BEAUDET: Voilà une question bien générale. Il s'agit du genre de directives qu'on donne à un chef de service nouvellement désigné, au sujet des attributions et des responsabilités de sa charge et du bon fonctionnement du service. De temps à autre j'ai donné à M. Clément des directives écrites. Quant aux observations que j'ai pu lui faire lorsqu'il s'est présenté au travail, je pense que je ne saurais m'en souvenir.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Y a-t-il eu quelque recommandation politique pour M. Clément, au moment de l'engager?

M. BEAUDET: Absolument aucune.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Où était-il employé auparavant?

M. BEAUDET: Je pense que M. Clément devrait répondre lui-même à cette question, si vous le voulez bien. Il a été assérmenté et a ses propres données.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Oui, d'accord, s'il le veut bien.

M. J.-A. CLÉMENT (*Surintendant des ponts, port de Montréal*): Oui.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je ne veux que vous demander quelle était votre occupation antérieure, puis laisser de nouveau la parole à M. Fisher.

M. CLÉMENT: Immédiatement avant mon emploi au Conseil, je faisais du travail de consultation privée pour une fabrique de meubles. Avant cela, j'ai été pendant plusieurs années au service d'une importante fabrique de meubles de la province de Québec. J'ai rempli diverses fonctions, d'abord celles de directeur des projets, puis celles de surintendant de l'entretien et, finalement, celles de directeur de succursale.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Vous êtes ingénieur diplômé?

M. CLÉMENT: Je suis ingénieur professionnel et membre de la Corporation des ingénieurs professionnels de la province de Québec.

M. BEAUDET: L'une des qualités que j'ai crues nécessaires à l'égard de ce nouveau poste était que le candidat fût ingénieur professionnel. Il y avait une raison bien spéciale à cela. Indépendamment des occupations quotidiennes sur le pont, j'ai voulu que le nouvel employé s'occupât des travaux considérables qui se faisaient en vue d'élever le pont, d'élargir les voies des deux côtés et d'aménager un nouvel espace pour les appareils automatiques de péage que l'on attendait d'un jour à l'autre. Le nouvel employé devait s'occuper également de questions d'ordre administratif concernant la construction du pont Champlain. C'est pour ces raisons que j'ai proposé qu'il fût ingénieur professionnel.

M. BOURGET: Occupait-il le poste d'ingénieur en résidence?

M. BEAUDET: Non. L'ingénieur en résidence est celui qui a charge de la construction sur place. J'ai dit que M. Clément était chargé des questions administratives dans la construction du pont Champlain.

M. FISHER: Je veux demander à M. Hees ou à M. Archer, si, au moment où M. Hees est devenu ministre, quelqu'un lui a fourni une étude historique ou chronologique de la statistique comparée, du pont Jacques-Cartier et si vous l'avez examinée pour voir s'il en ressortait quelques tendances.

M. HEES: Non.

M. FISHER: Avez-vous étudié des données statistiques quelconques préparées d'année en année, monsieur Archer?

M. ARCHER: Non. Nous avons le rapport annuel ainsi que des rapports mensuels.

M. FISHER: Avez-vous déjà consulté le rapport annuel pour voir si vous pouviez découvrir quelques tendances ou caractéristiques importantes?

M. ARCHER: A la longue, l'accroissement de la circulation a certes retenu mon attention.

M. FISHER: Si vous avez surveillé l'accroissement de la circulation, vous avez pu constater qu'en 1951 environ quatre millions et demi de voitures ont emprunté le pont, avec douze millions de passagers. Je veux vous demander si vous avez remarqué que, chaque année, le nombre des voitures continuait d'augmenter à un rythme rapide, cependant que le nombre des passagers n'augmentait pas en proportion égale, si bien, qu'en 1958 le nombre des voitures avait doublé tandis que celui des passagers était resté le même. Voilà un signe révélateur, à mon sens du moins, et je me demandais si, du fait que vous aviez examiné la statistique, vous aviez remarqué ce changement dans l'ensemble des données et, évidemment, dans les péages perçus?

M. ARCHER: Les principales données statistiques que j'ai consultées parmi tous nos renseignements ont été celles où j'ai constaté que les revenus allaient en augmentant, d'une année à l'autre, jusqu'à 1954, à peu près. A ce moment, il y a eu fléchissement. Puis, l'augmentation a repris. Puis, durant la principale tranche du programme de construction, soit à partir de 1956 environ, je pense que l'augmentation des recettes a ralenti.

M. FISHER: Mais pendant que vous faisiez partie du Conseil, personne d'entre vous n'a jamais analysé le profil chronologique soit des données statistiques, soit des recettes dans leur ensemble pour vérifier si certaines tendances ou certaines modifications se produisaient, notamment en ce qui concerne ce très important détail statistique qu'est le nombre de passagers?

M. ARCHER: Je me suis rendu compte que ce chiffre avait baissé. Ainsi que l'indiquent les recettes de péage, un fléchissement s'est produit en 1958, suivi d'une augmentation de nos recettes de péage.

M. FISHER: Sans doute va-t-on dire que je m'écarte, mais il me semble que,—c'est en 1935 que la mise en service du pont a été confiée au Conseil des ports nationaux,—pour chaque auto passant le pont il y avait environ trois passagers.

M. ARCHER: Je me rappelle que lorsque nous avons envisagé une simplification du tarif nous avons parlé du nombre moyen de passagers par voiture et l'on m'a dit que ce nombre s'établissait à environ un passager payant.

M. FISHER: Lorsque vous vous êtes finalement mis à l'étude de cette question,—je pourrais préciser certaines années ici,—la moyenne atteignait quatre passagers par voiture.

M. ARCHER: Je ne dirai pas que j'ai remonté à 1935 ni si loin.

M. FISHER: Autrement dit, autant que vous-même et le Conseil le sachiez, vous ne vous êtes pas arrêtés du tout à cet aspect du problème?

M. ARCHER: Pas de façon particulière. J'ai considéré le revenu général, dans son ensemble.

M. FISHER: Pourrais-je maintenant poser la question à M. Beaudet?

M. BEAUDET: Oui, je me ferai un plaisir d'y répondre. Je me suis joint au Conseil en 1947 à titre de directeur adjoint du port. A cette époque M. Ferguson était directeur du port. Il l'est demeuré six mois; M. A. G. Murphy l'a alors remplacé. A l'arrivée de M. Murphy je crois, et pour parler de ce que je connaissais de l'entreprise,—car tout compte fait, il s'agit d'une entreprise considérable, le port de Montréal étant le plus important du Canada,—on peut dire que le pont représentait un élément infime de l'exploitation du port de Montréal. M. Murphy a alors continué la routine ou, si je puis dire la ligne de conduite de son prédécesseur. En vertu de cette ligne de conduite le secrétaire du port était plus particulièrement, mais non officiellement, chargé de s'occuper de l'exploitation du pont. Le secrétaire du port était alors M. P. J. Brown, mort, si je me souviens bien, en 1951 ou 1952.

Au décès de M. Brown, M. Murphy m'a prié de remplacer M. Brown, plus particulièrement en ce qui concerne le pont Jacques-Cartier; ce que j'ai fait. J'ai commencé par établir quelques données statistiques. Nous ne dispo-

sions pas de grand chose sous ce rapport. Nous avons quelques bons chiffres mais la circulation n'était pas très dense antérieurement à 1950 ou 1951. En 1951, toutefois, il s'est produit une augmentation sensible de la circulation et j'ai mis en œuvre divers moyens d'obtenir des précisions à cet égard. Et cela pour plusieurs raisons: tout d'abord pour la protection des recettes; en second lieu pour connaître la tendance de la circulation, les heures de pointe,—celles du dimanche et des fins de semaines,—en vue d'un élargissement éventuel du pont. Il existe diverses formules établies suivant les normes d'ingénieurs américains de la voirie, notamment la formule dite de la trentième heure et autres, que nous avons appliquées au pont en songeant particulièrement à son élargissement. Quoi qu'il en soit, j'ai examiné les chiffres que vous avez mentionnés et je me rappelle qu'il y a quelque temps, avant que je sois nommé directeur du port,—probablement en 1951-1952,—nous avons retenu les services d'auxiliaires de l'extérieur, des étudiants dans la plupart des cas, qui se tenaient sur le trottoir pour faire le relevé, à diverses heures, du nombre de passagers dans les véhicules. J'ai alors constaté que la tendance était à la baisse. J'ai examiné la situation et je me rappelle avoir noté pour fins documentaires que la seule explication résidait alors en ce que les voitures étaient difficiles d'acquisition, immédiatement après la guerre; par la suite leur nombre a augmenté, plus de personnes en achetant. La traversée du pont à frais partagés a alors accusé une tendance à la baisse. C'est là la seule explication plausible que nous avons pu trouver à l'époque.

Ce genre d'enquête a été menée surtout durant l'été alors que nous pouvions disposer d'étudiants et qu'il était plus facile d'accomplir ce travail. Au cours de l'hiver c'est plus difficile, le plus souvent impossible. Les glaces des voitures sont levées et souvent givrées, de sorte que l'on ne peut apercevoir du trottoir le nombre de passagers à l'intérieur des véhicules. Cela répond-il à votre question?

M. FISHER: Ces relevés figurent-ils dans vos dossiers?

M. BEAUDET: Nous ne les avons pas ici, mais j'imagine que nous les avons en filière. Je suis même certain d'avoir vu hier quelques-uns des longs graphiques que nous établissions relativement à la circulation en 1949 ou 1950.

M. FISHER: Je voudrais simplement faire observer que le rapport pour les années de guerre ne fait pas de doute: parfois ce rapport est de un à six.

M. BEAUDET: Cela est attribuable au transport, à frais partagés.

M. FISHER: Mais l'extraordinaire différence entre un à six et un à un est simplement renversante et vous ne vous y êtes jamais arrêtés, ainsi que le donne à entendre M. Lande dans son rapport?

Dans son rapport, M. Lande est d'avis que les péagers, pressés par leurs surveillants d'augmenter leur rendement, affectaient délibérément aux camions les chiffres et les recettes relatifs aux automobiles et aux passagers.

M. BEAUDET: Vous avez pu constater que je n'ajoute guère foi au rapport de M. Lande. Je serais même prêt à réfuter ce rapport point par point si vous le voulez.

M. FISHER: Tenons-nous en à ce point en particulier. Vous n'estimez pas que ce blâme ou que cet exposé fût valable?

M. BEAUDET: Non, absolument pas.

M. FISHER: Très bien; c'est ce que je voulais savoir.

M. DENIS: A-t-on changé le taux de péage pour voitures à passagers avant cela? A-t-on établi un taux de tant par voiture, entre autres?

M. BEAUDET: Non, le taux des passagers est toujours demeuré le même. Il était de 5c. en espèces ou de 10 billets pour 25c.

M. FISHER: Je voudrais passer à cette question que j'ai posée à M. Hees précédemment. Vous vous êtes rendu compte très tôt, j'imagine, que, si des changements survenaient dans le régime de péage, ces changements nécessiteraient à leur tour une modification du règlement; est-ce exact?

M. BEAUDET: Certainement.

M. FISHER: Modification qui allait nécessiter l'approbation de la province de Québec?

M. BEAUDET: Précisément.

M. FISHER: Pour notre gouverne, auriez-vous l'obligeance de nous dire comment cette question a évolué; autrement dit, pourriez-vous nous faire connaître les démarches qui ont pu être faites auprès de vos supérieurs, du ministre ou des autorités de la province de Québec?

M. BEAUDET: Vous voulez savoir quoi?

M. FISHER: Les autorités du Québec auraient eu à approuver le nouveau régime, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Oui.

M. FISHER: Je présume qu'avant que vous vous engagiez dans des changements coûteux vous auriez voulu vous assurer que le Québec allait admettre le principe de la proposition, est-ce bien cela?

M. BEAUDET: Oui.

M. FISHER: Quand a-t-il été décidé de pressentir la province de Québec,—pourriez-vous m'en dire l'année?

M. BEAUDET: J'ai recommandé l'installation d'appareils automatiques de péage en octobre 1956 et le Conseil a alors approuvé cette recommandation en principe. A partir de là, c'est au Conseil seul qu'il incombait de veiller à ce que le tarif fût changé. Cependant, je crois que même avant cela, c'est-à-dire avant 1956,—je crois que c'est en 1953 ou 1954,—sur la recommandation du directeur du port j'étais déjà entré en rapport avec le National-Canadien aux fins d'étudier l'établissement d'un nouveau tarif. Vous pouvez voir maintenant que la question du tarif est assez compliquée.

M. FISHER: En effet.

M. BEAUDET: En 1954, peut-être même avant, nous avons eu de longs entretiens avec le National-Canadien en vue de normaliser les opérations. L'un de nos principaux espoirs était d'accélérer la circulation aux barrières de péage. A cette époque également nous étudions la possibilité de régulariser la circulation à l'aide d'appareils spéciaux. Nous en avons examiné quelques-uns. Je vous ai dit ce que j'en pensais. Je ne crois donc pas nécessaire d'ajouter quoi que ce soit sur le sujet. C'est en 1956 que nous en sommes venus à un tarif acceptable aux deux parties.

M. FISHER: Par les deux parties, vous entendez le Conseil et le National-Canadien?

M. BEAUDET: Oui. Les deux parties étaient prêtes à aller de l'avant et à mettre en œuvre des appareils de péage automatiques.

M. FISHER: Il appartenait alors au Conseil de s'adresser aux autorités du Québec pour obtenir leur collaboration?

M. BEAUDET: Oui.

M. FISHER: Vous n'avez jamais entrepris de démarches de votre propre initiative, même pour entamer les négociations?

M. BEAUDET: Oui.

M. FISHER: Lesquelles?

M. BEAUDET: Je désirais vivement que le nouveau tarif soit approuvé et je voulais mettre les appareils en service le plus tôt possible. Après avoir appris que le Conseil avait demandé à la province de Québec l'autorisation

de modifier les taux, j'ai rendu visite à deux ministres du gouvernement provincial, que je connaissais personnellement, pour leur demander de bien vouloir nous aider à obtenir l'approbation nécessaire le plus tôt possible car, ainsi que je l'ai dit, j'étais impatient de faire mettre en service les appareils de péage automatiques et de régler le problème de la perception du péage.

M. FISHER: Cela signifie-t-il que l'approbation de la province pouvait à votre avis ne pas être donnée immédiatement, ce qui aurait différé ou retardé l'installation du nouveau système de péage?

M. BEAUDET: Oui. Il m'est certes venu à l'esprit qu'on aurait de grandes difficultés à obtenir l'approbation du Québec.

M. FISHER: Puis-je vous adresser les mêmes questions, monsieur Archer. Vous faisiez partie du Conseil en 1956 lorsque ce Conseil a reçu la recommandation du directeur du port. Vous souvenez-vous de cette recommandation en particulier?

M. ARCHER: Je m'en souviens.

M. FISHER: Pourriez-vous nous dire quelles mesures le Conseil a prises aux fins d'obtenir l'approbation des autorités du Québec de manière à pouvoir procéder aux achats nécessaires et à la mise en œuvre des plans?

M. ARCHER: Je crois que les communications entre le Conseil et le ministre se font normalement par l'intermédiaire du président. Je suis entré en fonction en 1958 et en avril de la même année la question a été signalée au ministre puis à la province...

M. FISHER: M. Hees s'est adressé à la province?

M. ARCHER: Non. Le Conseil des ports nationaux a écrit à la province pour lui demander une révision du tarif, le 1^{er} mai. J'étais aussi impatient que M. Beaudet d'obtenir l'approbation requise afin que nous puissions commander les appareils et parachever l'aménagement du carré de péage,—à tel point qu'en mai 1958 nous avons commandé le matériel nécessaire et, dans le cours de l'été, nous avons signé un contrat relativement aux appareils spéciaux avec la société vendeuse. Je pourrais ajouter que ce contrat n'était pas valide parce qu'il nécessitait l'autorisation du Conseil et nous ne nous sommes adressés au Conseil qu'après avoir commandé les appareils spéciaux. Nous avons jugé bon de rappeler l'affaire à la province et j'ai effectivement parlé à une ou deux reprises aux autorités provinciales pour leur demander s'il n'y aurait pas moyen de faire admettre notre proposition.

M. FISHER: Monsieur Beaudet, à quelle date avez-vous pressenti les deux membres du gouvernement que vous connaissiez personnellement?

M. BEAUDET: En juin ou juillet, je crois.

M. FISHER: 1956?

M. BEAUDET: 1958.

M. FISHER: Vous n'avez rien entrepris en 1956, lorsque vous avez fait votre première recommandation?

M. BEAUDET: J'ignorais ce qu'il en était du tarif à ce moment-là. La question était entre les mains du Conseil et je ne savais pas ce qu'il en était.

M. FISHER: Je crois que nous sommes en droit de savoir comment s'explique l'intervalle qui s'est écoulé de 1956 à 1958, en ce qui concerne les démarches auprès de la province?

M. ARCHER: Ainsi que je l'ai dit, l'intermédiaire normal entre le Conseil et le ministre est le président du Conseil. Je n'étais pas président du Conseil alors, mais je crois que les ministres ont été pressentis par l'ancien président.

M. FISHER: J'ai une dernière question à vous poser. Elle concerne le relevé des passagers. Pourriez-vous nous faire voir l'un de ces relevés effectués par des étudiants?

M. BEAUDET: J'espère qu'on ne les a pas détruits. S'ils existent toujours nous nous ferons un plaisir de vous les montrer.

M. FISHER: Lorsque vous avez remarqué cette tendance, l'avez-vous signalé dans le rapport annuel visant le pont Jacques-Cartier ou même dans le rapport imprimé? A-t-elle été mentionnée dans un rapport important destiné au Conseil des ports?

M. BEAUDET: Non. Ce renseignement n'a pas été envoyé au Conseil des ports nationaux ni aux membres de ce Conseil, ni signalé dans le rapport annuel.

M. FISHER: Voulez-vous dire que même si cette tendance était importante vous n'avez pas estimé qu'elle le fût assez au point de vue des recettes?

M. BEAUDET: Précisément.

M. FISHER: Se peut-il que vous vous soyez trompé en cela, à la lumière du recul avec lequel vous pouvez maintenant examiner les chiffres, ou estimez-vous toujours que vous avez eu raison de ne pas signaler la chose au Conseil?

M. BEAUDET: Vous voulez savoir si je pense la même chose, aujourd'hui, des chiffres de 1951?

M. FISHER: Oui.

M. BEAUDET: Je réponds par l'affirmative. Ainsi que je l'ai indiqué, ces brefs, effectivement brefs relevés entrepris à l'époque du nombre de passagers dans les véhicules, nous ont convaincu que le nombre des automobiles avait tendance à augmenter.

M. FISHER: Cela me porte à poser une autre question. Receviez-vous des plaintes des péagers ou des surveillants du péage à ce sujet, c'est-à-dire au sujet de la perception du péage durant cette période?

M. BEAUDET: Oui. Nous recevions toujours,—je ne dirai pas des plaintes,—mais chaque fois que le surveillant obligeait les péagers à percevoir le droit voulu des passagers, les péagers faisaient valoir que le public répugnait beaucoup à verser ce droit de passager et qu'il tenait des propos injurieux; je me reporte ici à 1954 et aux années subséquentes. Avant 1954, je ne me souviens pas qu'un surveillant de péager m'ait signalé quoi que soit dans ce sens.

M. FISHER: Mais à partir de 1954, vous êtes convaincu qu'on se plaignait beaucoup?

M. BEAUDET: En effet.

M. FISHER: Et vous n'avez pas lié cela au changement intervenu dans les données statistiques?

M. BEAUDET: En 1954 les chiffres baissaient mais pas assez pour indiquer nettement qu'aucun droit n'était perçu des passagers. Saisissez-vous ce que je veux dire?

M. FISHER: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Puis-je adresser une question au ministre. Monsieur Hees, sous votre autorité de ministre des Transports, vous avez plusieurs employés qui sont nommés par la Commission du service civil et plusieurs qui le sont indépendamment de cette Commission?

M. HEES: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Avez-vous déjà constaté que ceux qui sont nommés par la Commission du service civil sont plus ou moins compétents que ceux qui le sont indépendamment de la Commission?

M. HEES: Non.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, pourrais-je adresser quelques questions au ministre, puis au président du Conseil. Je crois, monsieur, que vous avez précisé à M. Fisher que vous n'avez pas pu trouver la preuve que des malhonnêtetés s'étaient produites en ce qui concerne l'exploitation du pont Jacques-

Cartier et je crois que vous avez également précisé qu'à la suite des enquêtes entreprises par la police du port et celle des chemins de fer Nationaux vous n'avez pas découvert d'irrégularités, pour reprendre le mot que vous avez déjà employé en Chambre?

M. HEES: Non, je ne dirais pas cela. En ce qui concerne les irrégularités on sait fort bien que des rapports d'incompétence ont été rédigés. Ainsi que je l'ai dit, ni la Gendarmerie royale du Canada ni la police du National-Canadien n'ont fourni au Conseil des ports nationaux la preuve qui eût permis d'établir des accusations de malhonnêteté.

M. CHEVRIER: C'est à peu près ce que je voulais entendre du ministre. Je crois que vous avez également employé le mot irrégularité, mais je ne m'y attacherai pas. Par la suite, le ministère a émis un communiqué de presse le 24 novembre 1959, dont le ministre a sans doute pris connaissance. Ce communiqué exposait les trois principales raisons de l'accroissement des recettes de perception, savoir l'addition d'une cinquième voie, l'installation d'appareils de péage automatiques et l'existence d'approches modernes.

Ce communiqué de presse pourrait-il être versé en appendice, si ce n'est déjà fait.

M. HEES: Je n'y verrais pas d'objection.

Autant que je me rappelle, ce communiqué de presse ne comporte aucune affirmation de la part du Conseil des ports nationaux ni de ma part, selon laquelle ces causes seraient les seules qui aient pu contribuer à cet accroissement.

M. CHEVRIER: Ce n'est pas ce que je veux dire non plus.

M. HEES: Mais les trois points mentionnés constituaient trois facteurs ayant pu contribuer à l'accroissement des recettes de péage.

M. CHEVRIER: Avec votre permission, je vais donner lecture de l'alinéa en question:

Les trois principaux facteurs de cette amélioration que le Conseil a mentionnés sont l'addition d'une cinquième voie, ouverte en juin, l'installation d'appareils de perception automatiques au début de septembre et l'existence d'approches modernes à l'extrémité sud du pont.

Puis le communiqué continue sans fournir de raisons supplémentaires, mais je n'en conclus pas qu'il n'y en a pas.

Ce document pourrait-il être versé au compte rendu de nos délibérations?

Le VICE-PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'accord?

Des VOIX: D'accord.

M. CHEVRIER: Puis-je maintenant demander au ministre s'il estime que l'administration des affaires du Conseil des ports nationaux relève de sa compétence?

M. HEES: Ainsi que l'honorable député le sait, puisqu'il a été lui-même ministre des Transports, il s'agit d'un ministère très considérable et le titulaire est responsable de tous les travaux qui s'y poursuivent. Mais il sait très bien qu'aucun ministre des Transports n'aurait jamais le temps de s'occuper personnellement de tous les détails administratifs des travaux dont il est responsable, car il n'y a pas assez d'heures par jour ni assez de jours par semaine pour ce faire.

M. CHEVRIER: Je n'ai certainement rien à redire à cette réponse.

Posons la question comme ceci: Le ministre établit-il une distinction entre ses attributions de ministre des Transports et ses attributions à l'égard d'une société de la Couronne telle que le Conseil des ports nationaux?

M. HEES: Oui, il existe certainement une différence à cet égard. Le ministre est certainement plus directement responsable des travaux du ministère des Transports lui-même que des travaux des sociétés de la Couronne relevant de sa compétence.

M. CHEVRIER: Permettez-moi d'aller plus loin et de vous demander si vous incluez les chemins de fer Nationaux du Canada et le Conseil des ports nationaux, deux sociétés de la Couronne au sens de la loi sur l'administration financière, dans le même groupe, pour ce qui regarde vos attributions?

M. HEES: Oui, à peu près.

M. CHEVRIER: Autrement dit, le ministre se fait le porte-parole de ces deux sociétés à la Chambre des communes. Il représente les chemins de fer Nationaux ainsi que le Conseil des ports nationaux à la Chambre mais il n'est pas responsable de l'administration interne de l'une ou l'autre de ces sociétés.

M. HEES: C'est toujours ainsi que j'ai compris la chose.

M. CHEVRIER: Alors puis-je aller plus loin...

M. JOHNSON: Qui était responsable en 1957?

M. CHEVRIER: ...et demander à M. Archer...

M. HEES: Je voudrais revenir sur ce point. Le ministre est chargé des travaux de ces sociétés de la Couronne en ce sens qu'il en fait rapport au Parlement mais je ne crois pas que personne lui impartirait la responsabilité du travail administratif de chaque jour, dans tous ses détails.

M. JOHNSON: Serait-il tenu responsable d'un état de choses qui a persisté pendant 30 ans?

M. CHEVRIER: J'essaie d'établir la différence qu'il y a entre un ministère et une société de la Couronne, et je crois que c'est fait.

M. CAMPBELL (*Stormont*): N'existe-t-il pas un certain nombre de sociétés de la Couronne, et celles-ci ne diffèrent-elles pas toutes entre elles sous certains rapports?

M. CHEVRIER: Le ministre a précisé qu'en ce qui concerne les deux sociétés que j'ai mentionnées il n'y avait pas à son avis de différence et je ne diverge pas d'opinion avec lui. J'essaie de vérifier un état de choses qui, j'en suis sûr, existe depuis des années et continue d'exister mais qui n'a pas jusqu'ici été mis en lumière. J'allais poser cette autre question: est-il exact que le ministre n'a pas d'autorité directe sur les affaires des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. HEES: C'est exact.

M. CHEVRIER: Et il n'a pas non plus d'autorité directe sur les affaires du Conseil des ports nationaux.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Puis-je poser une question supplémentaire à ce propos?

M. CHEVRIER: J'ai laissé M. Fisher poser ses questions sans l'interrompre. Je suis persuadé que l'honorable député aura l'occasion de prendre la parole après que j'aurai terminé mon interrogatoire.

M. JOHNSON: Ses questions avaient trait à l'embauchage et non à la ligne de conduite générale.

M. CHEVRIER: M. Fisher a posé des questions à ce sujet tout l'après-midi. Y a-t-il une différence entre les questions d'un membre et celles d'un autre?

M. JOHNSON: Oui. Il cherchait à connaître la vérité, tandis que vous tentez de faire les manchettes.

Le VICE-PRÉSIDENT: Poursuivez, monsieur Chevrier.

M. CHEVRIER: Que mon honorable ami soit assuré que je cherche la vérité tout autant que lui et qu'en ma qualité de député j'ai les mêmes responsabilités que lui. Nous de ce côté-ci sommes sûrement responsables comme députés. Il n'y a pas qu'un seul groupe de députés. Je crois que tous les députés prennent leur responsabilité à cœur tant en ce qui concerne le sujet qui nous occupe présentement, qu'en ce qui concerne d'autres questions.

Puis-je poser une autre question, que je voudrais adresser à M. Archer, relativement à l'emploi?

Le VICE-PRÉSIDENT: Allez-y.

M. CHEVRIER: A la page 13 du mémoire que vous avez déposé, vous parlez de l'emploi du personnel et, même si c'est d'ordre général, j'aimerais obtenir quelques détails supplémentaires avant de poser d'autres questions.

Auriez-vous l'obligeance de nous dire quels titres et qualités devaient posséder les aspirants péagers à partir du moment où vous êtes entré en fonction?

M. ARCHER: Je puis déposer ces renseignements.

M. CHEVRIER: Oui. Et bien pourriez-vous nous dire verbalement si ces péagers étaient choisis sur l'initiative du Conseil, par exemple? Des annonces paraissaient-elles dans les journaux de Montréal à ce sujet?

M. ARCHER: Je ne crois pas que des annonces aient été insérées dans les journaux de Montréal. Ainsi que je l'ai mentionné ce matin, la fonction d'employeur du personnel a été déléguée il y a des années; les personnes en cause étaient parties à une entente collective et tout employé relevant d'une entente collective ressortit au directeur du port. Je ne crois pas que nous ayons fait paraître d'annonces à l'égard de ces emplois. Il y avait toujours suffisamment de candidatures au bureau du personnel à Montréal.

M. CHEVRIER: Je crois qu'on a affirmé dans les témoignages que trois qualités étaient requises, à savoir l'aptitude intellectuelle, l'aptitude physique et un casier judiciaire intact.

M. ARCHER: Ces qualités s'appliquent aux officiers de péage. Nous avons modifié les qualités requises lorsque nous avons adopté le péage automatique.

M. CHEVRIER: Je parle ici des titres et qualités exigés avant l'installation des appareils automatiques. Pourriez-vous, vous-même, ou M. Beudet pourrait-il me fournir ce renseignement?

M. ARCHER: M. Beudet pourrait répondre à cette question. Je sais qu'on exigeait que le candidat conserve 80 p. 100 lors d'un examen, qu'il lui fallait avoir fait sa 8^e année, être exempt de défauts physiques et enfin être en bonne santé. Cependant, M. Beudet pourrait peut-être vous fournir encore plus de détails.

M. CHEVRIER: Auriez-vous l'obligeance de répondre à ma question?

M. BEAUDET: Je crois que le brigadier Archer a cité à peu près toutes les qualités requises. Il y a peu à ajouter. Permettez-moi cependant de les répéter. Tout d'abord, les conditions physiques,—il fallait que le requérant soit de taille normale et qu'il soit sain de corps; on exigeait également qu'il réussisse une épreuve d'instruction. J'ai déposé ce matin un exemplaire du questionnaire qui lui était soumis.

M. CHEVRIER: Fallait-il qu'il eût l'équivalent de la huitième année?

M. BEAUDET: Oui; il devait posséder l'équivalent d'une huitième année.

M. CHEVRIER: Puis-je vous interrompre de nouveau? Exige-t-on la huitième année des candidats à la force policière du Conseil des ports nationaux?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. CHEVRIER: Veuillez poursuivre.

M. BEAUDET: En ce qui concerne l'épreuve d'instruction, nous exigeons que le candidat conservât 80 p. 100 des points pour être admissible. Je n'ai rien à ajouter. Bien, entendu, on vérifiait également les antécédents de l'intéressé.

M. CHEVRIER: Vous voulez parler du casier judiciaire?

M. BEAUDET: Non seulement du casier judiciaire, mais également de ses états de service auprès de ses autres employeurs.

M. CHEVRIER: Je vois.

M. BEAUDET: Il s'agissait de savoir s'il avait donné satisfaction à son employeur précédent.

M. CHEVRIER: Est-ce le surintendant des ponts qui s'en chargeait ou vous-même?

M. BEAUDET: C'est le surveillant des péagers qui s'en chargeait. En cas de doute, la police du port était priée de s'enquérir davantage. Autrement dit, si les références de l'employeur précédent n'étaient pas satisfaisantes aux yeux du surveillant des péagers, il signalait le cas à la police du port la priant d'obtenir une recommandation plus précise.

M. CHEVRIER: Vous êtes-vous vous-même rencontré avec le surintendant du pont lorsqu'il s'est agi de choisir des candidats pour remplir les vacances qui s'y produisaient de temps à autre?

M. BEAUDET: Non. Lorsque j'ai été directeur du port c'est M. Clément, après sa nomination, qui veillait à obtenir une recommandation précise pour l'emploi de l'intéressé. J'approuvais sa recommandation et cela confirmait la nomination de l'employé.

M. CHEVRIER: Le fait que la personne choisie fût recommandée par tel ou tel particulier exerçait-il une influence sur votre choix?

M. BEAUDET: Non, je l'ai répété plusieurs fois.

M. ARCHER: Je désirerais intervenir ici. J'ai donné des instructions précises pour que les employés soient engagés en raison de leur compétence.

M. CHEVRIER: Vous avez expliqué ce qu'était la pratique ou la coutume. Cette pratique ou cette coutume,—appelez-la comme vous voudrez,—a-t-elle persisté depuis la date de votre nomination jusqu'à ce jour?

M. BEAUDET: Jusqu'à la date de ma nomination comme directeur du port?

M. CHEVRIER: Oui.

M. BEAUDET: Oui.

M. CHEVRIER: Et la manière de choisir ces péagers n'a pas changé depuis lors?

M. BEAUDET: Non. Avec l'équipement de perception automatique, nous avons...

M. CHEVRIER: J'ai dit "péagers", non "officiers de péage".

M. BEAUDET: Oui. En effet, la réponse est "oui" si vous voulez parler des percepteurs du péage.

M. CHEVRIER: Oui.

M. BEAUDET: Oui.

M. CHEVRIER: Lorsqu'on a créé le poste d'officiers de péage, c'est-à-dire lors de l'installation du nouveau système de perception automatique, a-t-on modifié les qualités requises? Dans votre mémoire, vous dites qu'elles l'ont été. Cependant, ne pourriez-vous pas nous indiquer de façon un peu plus détaillée quels étaient ces changements,—quelles aptitudes intellectuelles on exigeait?

M. BEAUDET: Je cite un extrait du mémoire que nous avons présenté le 14 mars 1960.

M. BEAUDET: A la page 21.

M. CHEVRIER: A quelle page?

M. CHEVRIER: Je n'ai pas ce texte.

Le VICE-PRÉSIDENT: Il apparaît aux Témoignages du Comité d'enquête sur les chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

M. HEES: Au fascicule n° 2.

M. CHEVRIER: J'en ai maintenant un exemplaire. A quelle page est-ce?

M. BEAUDET: A la page 21.

Les qualités physiques requises sont celles qui sont exigées des agents de police de Montréal. L'âge minimum est de dix-neuf ans et l'âge maximum de trente-cinq ans, excepté pour ceux qui ont fait du service actif outre-mer, alors que le maximum est de cinquante-cinq ans. Les candidats doivent obtenir au minimum 60 p. 100 lors d'un test d'intelligence.

En d'autres mots, les officiers de péage doivent subir une épreuve plus rigoureuse que les péagers.

M. CHEVRIER: Quelle année d'instruction scolaire un candidat doit-il avoir atteint avant que sa demande soit prise en considération?

M. BEAUDET: Je crois que c'est la neuvième.

M. CHEVRIER: Alors, c'est une année de plus qu'auparavant.

M. BEAUDET: C'est exact.

M. CHEVRIER: Puis-je formuler la même question que j'ai déjà posée? Qui a choisi le nouveau titulaire?

M. BEAUDET: C'est le service du personnel qui recevait toutes les demandes. Et ce service prenait toutes les dispositions nécessaires en vue de faire tenir les examens requis,—y compris l'examen médical lorsque les autres avaient été réusis,—et ce service faisait un premier choix de candidats admissibles.

M. CHEVRIER: Le service du personnel à Montréal?

M. BEAUDET: C'est exact. Lorsqu'il survenait une vacance, le surintendant des ponts examinait la liste des candidats admissibles, et après son enquête personnelle, il décidait qui était le plus compétent pour remplir ce poste; il me recommandait alors de nommer cette personne; et j'approuvais le tout. La nomination devenait alors définitive.

M. CHEVRIER: Encore une fois, je vous demande: en ce qui concerne ces nominations, les recommandations ont-elles exercé une plus grande influence que sous l'ancien régime?

M. BEAUDET: Non.

M. CHEVRIER: Et maintenant je traiterai d'un autre sujet qui relève de certaines questions posées concernant les malversations. Je pourrais peut-être poser cette question à M. Archer, car elle provient de l'article que vous dites avoir lu dans le *Saturday Evening Post*, je crois.

Connaissez-vous quelque méthode permettant d'établir qu'il y a détournement de fonds?

M. ARCHER: A notre connaissance, la seule méthode consiste en l'installation des percepteurs automatiques. Vous en connaissez l'histoire.

M. CHEVRIER: A la suite des trois ou quatre épreuves qui ont été faites durant un certain nombre d'années, et que vous mentionnez dans votre déclaration, on a découvert certaines irrégularités, je crois, mais non pas...

M. ARCHER: Aucune preuve de malhonnêteté.

M. CHEVRIER: Pour me servir de vos propres mots, il n'existe aucune preuve de malhonnêteté. Auriez-vous pu, par d'autres moyens que vous connaissez, constater qu'il pouvait y avoir détournement de fonds?

M. ARCHER: J'ai cru que le meilleur moyen de protéger le revenu du pont et de repérer toute malfaisance consistait à recourir aux services de la Gendarmerie royale du Canada.

M. CHEVRIER: On a posé une question concernant le volume et la tendance de la circulation qui accusait une augmentation. Au Conseil des ports nationaux, avez-vous un agent de circulation?

M. ARCHER: Oui, nous en avons un.

M. CHEVRIER: Quelqu'un est-il chargé d'établir le volume et les tendances de la circulation?

M. ARCHER: Oui, mais je ne crois pas,—la circulation sur le pont Jacques-Cartier est de nature différente,—que ce soit l'agent de circulation qui s'occupe surtout du volume de marchandises et du nombre de véhicules passant par nos installations.

M. CHEVRIER: Vous me faites observer que l'agent de circulation du Conseil des ports nationaux ne s'occupe pas nécessairement des tendances du trafic sur le pont Jacques-Cartier, n'est-ce pas?

M. ARCHER: Oui.

M. CHEVRIER: Mais il s'occupe d'autres statistiques de circulation intéressant le Conseil des ports nationaux. Y a-t-il quelqu'un dans les bureaux du Conseil des ports nationaux, soit à Ottawa, soit à Montréal, qui s'occupe exclusivement de la tendance du trafic?

M. ARCHER: Au bureau de Montréal, ce sont le directeur du port et le surintendant des ponts.

M. CHEVRIER: Ces deux fonctionnaires surveillent les tendances à la hausse ou à la baisse du nombre de voitures, de passagers et de camions, selon le cas?

J'ignore, monsieur le président, si vous avez l'intention de lever la séance à cinq heures.

Le VICE-PRÉSIDENT: Un ou deux membres du Comité ont attendu toute la journée pour poser leurs questions.

M. CHEVRIER: Je n'insisterai pas, et je devrais peut-être leur céder la parole, encore une fois. J'ai attendu presque 45 minutes alors que d'autres posaient des questions, mais je leur céderai mon tour. Cependant, je désirerais continuer à une date ultérieure.

Le VICE-PRÉSIDENT: Monsieur Drysdale, et ensuite monsieur Johnson.

M. DRYSDALE: Monsieur Beudet, je désirerais vous demander ce que vous entendez par "malfaisance".

M. BEAUDET: Ma langue-mère est le français, et à ce mot je ne voudrais pas donner une interprétation fautive.

A mon avis, le mot "malfaisance" n'est peut-être pas aussi fort que l'expression "détournement de fonds", mais le sens s'en rapproche.

M. DRYSDALE: Vous pourriez peut-être nous citer un exemple. Je connais la différence qui existe dans votre langue; cependant, M. Fisher a employé le mot "malfaisance" six ou sept fois; aujourd'hui vous et M. Archer ne l'avez employé qu'une seule fois.

Je désirerais savoir dans quel sens vous avez employé ce mot. Je n'insiste pas sur une comparaison de sens entre l'anglais et le français. Je veux simplement savoir ce que vous entendez par ce mot. Pouvez-vous nous donner de plus amples explications?

M. BEAUDET: Je vous remercie.

M. DRYSDALE: Je désirerais que vous nous expliquiez la signification de ce mot. Vous pourriez peut-être nous renseigner davantage.

M. BEAUDET: Je dirais qu'il signifie détournement de fonds.

M. FISHER: Quand allons-nous ajourner, monsieur le président?

Le VICE-PRÉSIDENT: A 5 heures et demie, je crois.

M. JOHNSON: Je désirerais poser une question à M. Beudet.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous fini, monsieur Drysdale?

M. DRYSDALE: J'ai posé une question et on me demande si j'ai fini. Serait-il possible d'obtenir un exemplaire des règles qui régissaient les péagers?

M. BEAUDET: Les anciennes ou les nouvelles règles?

M. DRYSDALE: Oui, s'il vous plaît, s'il est possible de les obtenir, et je désirerais également obtenir une liste complète de toutes les enquêtes faites par les organismes d'enquête. Vous avez mentionné les enquêteurs des Chemins de fer nationaux ainsi que de la Gendarmerie royale du Canada, et M. Lande, dans son rapport a fait mention d'un organisme d'enquête privé qui, apparemment, est distinct des deux premiers groupes. Je désirerais obtenir le rapport supplémentaire.

Le VICE-PRÉSIDENT: Monsieur Archer.

M. ARCHER: Je me suis enquis de la possibilité de déposer ces documents; nous ferons tout en notre pouvoir à ce sujet, mais ce ne pourra être fait jeudi matin. Monsieur Beudet serait obligé de retourner à Montréal et de travailler toute la soirée et probablement toute la journée de demain, puis revenir ici pour la réunion du Comité jeudi matin; par conséquent, j'ai pris sur moi de dire au Comité qu'il n'allait pas à Montréal demain. Le port de Montréal est déjà ouvert et nous commençons nos opérations; je désire informer le Comité que nous ne pouvons pas produire tous ces documents jeudi matin, mais plus tard. Je désire dire au Comité que nous ferons tout notre possible, mais que nous ne pouvons déposer tous ces documents jeudi, et qu'il y aura probablement retard à l'égard de quelques-uns.

M. DRYSDALE: Nous aurons terminé jeudi, et vous aurez alors la possibilité de les réunir tandis que nous étudierons le rapport des Chemins de fer nationaux et d'Air-Canada.

M. BEAUDET: Vous suffirait-il d'avoir un résumé de ces documents plutôt qu'un exemplaire de ces rapports d'enquête? Par exemple, en ce qui concerne la vérification du nombre de véhicules, il nous faudrait produire cinq ou six cents rapports, ce qui représenterait une somme de travail considérable si nous devons tirer 125 copies de chacun.

M. DRYSDALE: Je tiens surtout aux données fondamentales qui nous permettront d'étudier cette situation,—mais peut-être aurions-nous pu laisser au comité directeur le soin de faire enquête sur ces rapports. Par exemple, je ne suis pas satisfait du résumé de rapport qui apparaît à la page 92, appendice C. Je désirerais voir le rapport complet de l'enquête menée par les Chemins de fer nationaux du Canada durant chacune de ces années, ainsi qu'en juin et juillet 1934, et je désirerais connaître le nom des enquêteurs ainsi que la façon dont ils ont procédé. Il me semble entre autres qu'il y a tâtonnement. Le premier concerne les mois de juin et de juillet 1934, et il s'agit apparemment d'une enquête relative aux passages payés comptant. On n'indique pas le nombre de percepteurs au sujet desquels il y a eu enquête à ce moment, ni s'il y a eu enquête au sujet de tous ou simplement à l'égard de deux ou trois.

Puis, à la différence du rapport d'octobre 1933, il semble s'agir d'une enquête portant sur les billets d'abonnement. Il y a eu changement de pratique entre les billets simples et les billets d'abonnements. Je voudrais savoir pourquoi à ce moment on a fait enquête sur les billets d'abonnement. Nous savons que vous pourriez peut-être nous répondre. A la page 17, vous dites que "comme nouvelle mesure de sauvegarde, le directeur du port de Montréal a pris dès 1934 des dispositions pour que le Service des enquêtes des chemins de fer Nationaux fasse des contrôles auprès des percepteurs, sans avis préalable..."

D'après cette déclaration, il est difficile de dire s'il s'agissait alors d'une sorte d'enquête générale. En d'autres termes, a-t-on ordonné en 1934 à ces gens de faire enquête, et cette enquête a-t-elle été reprise périodiquement à l'initiative des chemins de fer Nationaux, ou lui a-t-on donné certaines directives? Pour éclaircir ce point, je pourrais peut-être dire que M. Beudet a déclaré, au cours de sa déposition, que M. Clément avait institué ces enquêtes.

Je désirerais savoir comment M. Clément a procédé. Vous avez dit à un certain moment que vous n'aviez peut-être pas le temps d'analyser les rapports. Je désirerais obtenir un rapport complet de ces enquêtes. Je sais que cela représente beaucoup de travail, mais je crois qu'il serait important d'obtenir ces données circonstanciées.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pourrait-on nous expliquer également la blague suivante: "Pourquoi conduisez-vous une vieille Oldsmobile plutôt qu'une Cadillac?"

M. BEAUDET: J'aimerais répondre à cette question.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je voudrais obtenir la liste de tous ceux qui ont des Cadillacs.

M. BEAUDET: Tout d'abord, je désirerais faire une déclaration d'ordre général. Nous étions convenus avec les chemins de fer Nationaux que le rapport de leur enquêteur serait transmis à la Commission des ports nationaux à la condition que le nom des enquêteurs ne soit jamais divulgué. Le comité d'appel a tout fait pour que le nom de ces personnes soit révélé. Nous n'avons pas divulgué ces noms, et à moins que le Comité y insiste, je ne crois pas que nous devrions déposer ces renseignements non plus qu'un rapport complet de l'enquête. Cependant, je pourrais vous donner plus de précisions, dans un résumé sous forme de tableau, concernant le nombre de cas, le nombre de péagers au sujet desquels il y a eu enquête, le nombre d'enquêtes à l'égard de chaque péager, ainsi que les résultats y afférents. Mais, quant au dépôt du rapport complet, y compris le nom des enquêteurs...

M. DRYSDALE: Nous pourrions utiliser la méthode que la Division de l'impôt sur le revenu avait l'habitude d'employer; l'enquêteur pourrait être désigné par "X". Cela m'agréerait.

M. BEAUDET: Désirez-vous seulement des rapports types, ou bien les voulez-vous tous et que dans chacun l'enquêteur soit désigné par "X"?

M. DRYSDALE: Je les voudrais tous, je pense, et que dans chaque rapport l'enquêteur soit désigné par "X". Si la préparation de certains de ces rapports semble comporter une très grosse somme de travail, vous pourriez en donner les raisons au sous-comité directeur qui, alors, pourra en juger.

Ce que je ne peux m'expliquer c'est qu'on parle toujours des enquêtes du National-Canadien et de la G.R.C., mais quand il s'agit de préciser, on parle en particulier de ce que M. Lande décrit comme étant "un service bien connu d'investigateurs de profession" employant huit à dix enquêteurs qui ont effectué cinquante vérifications. Est-ce la première fois qu'on agissait ainsi?

M. BEAUDET: Je pense qu'il veut parler de l'enquête du National-Canadien.

M. DRYSDALE: Si c'est le cas, le nombre des vérifications ne correspond pas. Il a déclaré à la page 24 du fascicule n° 3 que huit à dix enquêteurs ont effectué environ cinquante vérifications chacun, ce qui ne correspondrait pas du tout aux 85 vérifications dont il est question à la page 33.

M. BEAUDET: Pourquoi ne pas demander à M. Lande où il a puisé ses renseignements? Tout ce que je puis dire, c'est qu'il parle de l'enquête menée par le National-Canadien. Si ses chiffres ne correspondent pas aux nôtres, M. Lande pourrait probablement les justifier. Vous pourriez lui poser cette question.

M. DRYSDALE: Il y a une différence évidente entre le nombre de 85 vérifications que vous donnez à la page 33 pour août-septembre et le passage suivant provenant du rapport, qui, si je ne m'abuse, n'a pas encore été mis en doute:

La preuve soumise au nom de l'employeur établit qu'un service bien connu d'investigateurs de profession...

C'est une façon étrange de parler du National-Canadien.

... a fait enquête sur les lieux durant les mois d'avril et de septembre 1958 et que de huit à dix enquêteurs ont été employés, chacun d'eux empruntant le pont en moyenne cinquante fois à ces fins. Des résumés des rapports écrits de ces enquêteurs au sujet de chacune des accusations précises ont été remis au syndicat...

M. ARCHER: Il s'agit du relevé fait par le National-Canadien.

M. DRYSDALE: Pourquoi le nombre des vérifications est-il différent? D'après votre rapport, il y a eu 85 vérifications en août et septembre 1958.

M. ARCHER: Nous pouvons vérifier ce chiffre. Vous devriez peut-être poser cette question à M. Lande, car il se peut que ce soit son rapport qui soit erroné.

M. DRYSDALE: Je propose, monsieur le président, que M. Lande soit convoqué, peut-être jeudi.

M. BEAUDET: Je n'ai pas terminé ma réponse à la question.

M. DRYSDALE: Je regrette, mais je voulais simplement tirer certains détails au clair. Je propose, monsieur le président, que M. Lande soit convoqué.

M. PRATT: J'appuie la proposition.

M. DRYSDALE: Il a déjà fait savoir au Comité qu'il aimerait être convoqué.

M. CHEVRIER: Allons-nous décider cette question ici, ou au comité directeur.

M. DRYSDALE: Nous déciderons si M. Lande sera convoqué, mais il s'agit plutôt de décider quand le convoquer. Comme je l'ai dit, il y a un écart évident entre les vérifications. A mon sens, il est important de savoir quelles vérifications ont été faites pour s'assurer s'il y a eu détournement de fonds sur le pont. J'essaie d'obtenir tous les détails sur cette affaire. Jusqu'à maintenant, on n'a mentionné que les enquêtes du National-Canadien et de la G.R.C. M. Lande, pour sa part, nous dit qu'il a pu y avoir de huit à dix enquêteurs. Les chiffres sont tellement différents qu'il semble difficile d'expliquer cette situation. Je crois qu'il est important d'avoir des éclaircissements sur ce point.

M. CHEVRIER: J'en conviens. Je désire seulement savoir si nous allons décider maintenant si le Comité convoquera des témoins, ou si nous laisserons ce soin au comité directeur, comme il avait été convenu, me semble-t-il? Le comité directeur a une liste des noms qui ont été proposés par M. Fisher, par moi-même et par quelques autres. Il m'importe peu que nous procédions d'une façon ou de l'autre mais je croyais que nous avions convenu que le comité directeur déciderait quels témoins seraient convoqués plus tard.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le comité directeur a préparé une liste. M. Lande y figure, et on est en train d'examiner de concert avec le ministère de la Justice, la question de savoir quels témoins devraient être convoqués.

M. DRYSDALE: On n'a pas encore pris de décision à ce sujet et comme on a soulevé ce point je proposais qu'on convoque M. Lande.

M. BEAUDET: L'enquête menée par le National-Canadien a embrassé un bon nombre d'employés, et probablement tous les percepteurs de péage. Toutefois, M. Lande n'étudiait le cas que de huit percepteurs et les rapports sur les huit percepteurs que nous avons congédiés. Les rapports sur les huit percepteurs visaient donc une cinquantaine de vérifications, tandis que le nombre des vérifications au cours de l'enquête menée par le National-Canadien en 1958 s'est élevé à 85.

M. DRYSDALE: Qu'entendez-vous par 85 vérifications?

M. BEAUDET: Quatre-vingt cinq rapports présentés par l'enquêteur du National-Canadien.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Puis-je demander au président, par rapport à la question posée par M. Drysdale, si le comité directeur a établi le programme que suivrait le Comité à compter de maintenant? Est-ce que nous devons étudier une question en particulier?

Le VICE-PRÉSIDENT: Malheureusement, je ne suis pas membre du comité directeur. M. Fraser est absent cet après-midi. Un autre membre pourrait peut-être vous donner le programme établi par le comité directeur.

M. DRYSDALE est peut-être en mesure de nous en dire un mot.

Mr. DRYSDALE: Je ne crois pas que le sous-comité ait établi un programme particulier sauf pour ce qui est de nommer les divers témoins et signaler que M. Lande sera convoqué. Je pense que le sous-comité s'en remettra aux désirs des membres du Comité.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Permettez-moi de faire une proposition au comité directeur. Celui-ci aimerait peut-être repasser le travail qui a été fait jusqu'à maintenant afin d'éclaircir et de préciser les questions qu'on désire débattre plus longuement. Il devrait exister une certaine suite dans l'examen des témoins et on devrait s'assurer du moment où il faudra convoquer certains témoins. Je pense que cela serait très utile aux membres du Comité.

M. JOHNSON: Monsieur le président, si j'ai bonne mémoire, le comité directeur a d'abord convenu d'entreprendre l'étude du rapport de M. Archer, de le terminer et d'étudier ensuite d'autres questions. Nous ne sommes pas encore rendus à la deuxième page du rapport de M. Archer et nous ne savons pas exactement où nous allons. Nous pourrions revenir jeudi au rapport de M. Archer s'il est impossible à M. Lande d'être présent ce jour-là. Le Comité est-il d'accord que le président convoque M. Lande pour jeudi?

Le VICE-PRÉSIDENT: M. Lande a télégraphié qu'il serait disponible à la fin du mois.

M. CHEVRIER: Pourquoi ne pas convoquer une réunion du comité directeur demain afin d'étudier cette question plus à loisir?

M. DRYSDALE: Je suis d'accord, mais M. Beaudet a laissé entendre par ses déclarations que le rapport repose sur une base différente. Je me demande s'il pourrait établir sur une base comparable les rapports dont il a lui-même, eu connaissance à savoir combien de traversées ont été faites et le nombre total de péagers? En d'autres termes, de combien de vérifications a fait l'objet chaque péager.

M. BEAUDET: Je n'avais pas terminé mes réponses aux questions. En ce qui concerne ces vérifications, les chemins de fer Nationaux du Canada s'étaient engagés,—comme l'a dit mon prédécesseur, parce que nous n'avons aucun document écrit dans nos dossiers à ce sujet,—à vérifier la perception sur notre pont chaque fois qu'ils contrôlèrent la perception sur le pont Victoria. Pour répondre à une autre question, à savoir pourquoi nous sommes adressés au National-Canadien en 1956, 1957 et 1958, nous avons demandé à l'enquêteur du National-Canadien, non par écrit, mais au téléphone, en sus des vérifications qu'ils effectuaient sur le pont Victoria...

Mr. DRYSDALE: Que voulez-vous dire par "nous"?

M. BEAUDET: Il s'agit de M. Clément, comme je l'ai dit antérieurement au cours des témoignages. M. Clément me disait parfois qu'il serait avantageux d'effectuer une vérification. Je lui répondais que j'étais tout à fait d'accord et lui demandais de prendre les mesures nécessaires avec les enquêteurs du National-Canadien. M. Clément téléphonait alors au chef du bureau d'enquêtes du National-Canadien et demandait qu'une enquête soit tenue le plus tôt possible, sans préciser la date. Ni moi-même ni M. Clément ne désirions savoir quand l'enquête commencerait ou se terminerait. Cela répond-il à la question?

M. DRYSDALE: En d'autres termes, le National-Canadien n'enquêtait que tous les quatre ou six ans sur son propre pont Victoria?

M. BEAUDET: J'ignore la réponse à cette question.

M. DRYSDALE: Si vous l'ignorez, comment savez-vous que les enquêtes étaient menées en même temps que les enquêtes sur son propre pont?

M. BEAUDET: Je vous dis ce que mon prédécesseur m'a confié, de vive voix, savoir que le National-Canadien avait accepté de mener une enquête sur notre pont chaque fois qu'il en faisait une sur le pont Victoria.

M. DRYSDALE: Mais vous ne saviez pas pertinemment ce qui se faisait?

M. BEAUDET: Non. Il se peut que la société ait mené une enquête sur notre pont sans présenter de rapport, si elle ne trouvait rien de répréhensible.

M. DRYSDALE: Savez-vous quel délai s'écoulait entre la demande faite par M. Clément et la tenue de l'enquête? Connaissez-vous ces dates?

M. BEAUDET: Est-ce qu'on prenait note de ces dates?

M. CLÉMENT: Non, aucunement.

M. DRYSDALE: S'écoulait-il une semaine ou deux semaines?

M. CLÉMENT: Peut-être deux semaines.

M. DRYSDALE: Dans un délai de deux semaines?

M. CLÉMENT: Oui. J'appelais l'enquêteur en chef et lui demandais de faire son enquête, sans donner aucune date. C'était à lui de décider d'abord quand ses employés seraient disponibles et d'autre part, il était bien entendu qu'on ne devait pas me tenir au courant de la date où on effectuait les vérifications. Cependant, je puis dire qu'en général il ne s'écoulait pas beaucoup de temps entre ma demande et la tenue de l'enquête. Je dirais qu'il s'écoulait peut-être de deux à trois semaines, mais je ne le sais pas exactement.

M. DRYSDALE: Savez-vous pourquoi il s'est écoulé un si long délai entre les enquêtes, mettons de 1946 à 1952? Vous avez été nommé directeur adjoint en 1957. Et de 1952 à 1957?

M. BEAUDET: De 1946?

M. DRYSDALE: Une enquête a eu lieu en février et mars 1946, et la suivante en septembre 1952.

M. BEAUDET: Ce point sera éclairci si je raconte l'enquête en détail.

Je dois répondre par la négative à la première question; j'ignore pourquoi il s'est écoulé un si long délai. Je connais la réponse à la deuxième question; nous avons nous-mêmes mené une importante enquête que j'ai entreprise en adressant une lettre à notre chef de police en février 1955.

M. DRYSDALE: Vous avez toutefois dit antérieurement qu'il n'était pas en mesure de faire une enquête.

M. BEAUDET: Seulement dans les cas particuliers, et, à mon avis, il s'agissait d'un cas particulier. Je voulais qu'on tienne une enquête d'un genre différent.

M. DRYSDALE: Qu'est-ce qu'un cas particulier? Comment ce cas diffère-t-il de l'autre?

M. BEAUDET: En réalité, l'enquête du National-Canadien portait sur les passagers et les voitures. Je désirais en savoir davantage, en particulier en ce qui concerne les camions.

M. DRYSDALE: Le National-Canadien avait-il instruction d'examiner les billets d'abonnement à l'occasion d'une vérification et les billets au comptant à l'occasion d'une autre?

M. BEAUDET: Non. Il s'agissait d'une force policière qui devait aux fins de l'enquête prendre les mesures qu'elle jugeait les meilleures afin d'assurer la bonne application du tarif.

Mr. DRYSDALE: Vous connaissiez les difficultés qui s'étaient posées dans la question des péages. N'aurait-il pas été raisonnable de dire ce qui, à votre avis, devait faire l'objet d'une enquête?

M. BEAUDET: A diverses reprises, nous avons examiné avec le National-Canadien diverses façons de poursuivre l'enquête. Les enquêteurs nous faisaient part des méthodes qu'ils pensaient employer et jamais je ne me suis opposé à l'emploi d'une méthode particulière d'enquête.

M. DRYSDALE: Vu que, lors de chaque enquête, on a découvert qu'il y avait eu un nombre considérable d'infractions, infractions aux règlements dans une proportion de 75 p. 100, n'auriez-vous pas dû en conclure, à titre de directeur adjoint ou de directeur du port, que des enquêtes devraient être tenues plus souvent que tous les cinq ou six ans?

M. BEAUDET: Quand j'étais directeur du port?

M. DRYSDALE: D'abord, quand vous étiez adjoint?

M. BEAUDET: Quand j'étais directeur du port.

M. DRYSDALE: Mais vous avez d'abord été directeur-adjoint, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Quand j'étais directeur-adjoint du port. Je m'occupais du pont en 1952 à l'époque où une enquête a été tenue. Quand je suis devenu directeur du port, en 1954, j'ai fait mener une enquête approfondie par notre propre police.

M. DRYSDALE: N'avez-vous pas été nommé en 1947?

M. BEAUDET: Puis le National-Canadien a fait des enquêtes en 1956, 1957, 1958 et 1959.

M. DRYSDALE: Mais le pont relève de vous depuis le 16 janvier 1947?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. DRYSDALE: A titre de directeur-adjoint du port?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. DRYSDALE: Il y a eu une enquête en février et en mars 1946 et une autre en septembre 1952. Il s'est donc écoulé une période de six années entre les deux enquêtes et vous saviez qu'il y avait eu des infractions aux règlements. Ne vous a-t-il pas semblé que tout au moins une vérification annuelle du régime de perception sur le pont par le service d'enquête du National-Canadien s'imposait? Dans le cas de la négative, pourquoi?

M. BEAUDET: Comme je l'ai dit il ya un instant j'ai été nommé d'abord en 1947.

M. DRYSDALE: C'est exact.

M. BEAUDET: Il m'a fallu trois à quatre années avant de devenir familier avec le port de Montréal. Comme je l'ai répété souvent, il s'agit d'une entreprise considérable. Je pense que les membres du Comité devraient venir à Montréal pour le constater. Nous exploitons des élévateurs à grain, des voies ferrées et des entrepôts frigorifiques. Il s'agit d'une entreprise considérable. Il m'a fallu de trois à quatre années, et je ne m'en cache pas, avant de me familiariser avec tous les secteurs du port et avec l'exploitation du pont.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous seulement répondre à ma question?

M. BEAUDET: Puis-je terminer ma réponse?

M. DRYSDALE: Je vous en prie.

M. BEAUDET: Ce n'est qu'en 1952 que le directeur du port m'a demandé d'examiner de plus près le régime de perception du péage sur le pont Jacques-Cartier. Il m'est donc impossible de vous dire pourquoi aucune enquête n'a été faite de 1946 à 1952.

M. DRYSDALE: De qui relevait, au cours de cette période, l'administration du pont Jacques-Cartier?

M. BEAUDET: Plus particulièrement du secrétaire du port, M. P. J. Brown.

M. DRYSDALE: C'était la personne dont relevait l'administration. Serait-elle celle qui prendrait les mesures nécessaires pour que des enquêtes soient tenues par le National-Canadien au cours de cette période?

M. BEAUDET: Oui, monsieur.

M. DRYSDALE: Vous n'aviez rien à y voir durant la période qui s'est écoulée de 1947 à 1952?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. DRYSDALE: Telle était la situation?

M. BEAUDET: Oui.

M. DRYSDALE: Je vous remercie.

M. BEAUDET: Je n'ai pas encore terminé ma réponse à votre question.

M. DRYSDALE: Excusez-moi.

M. BEAUDET: Vous avez demandé que certains documents soient déposés. Je dois affirmer de nouveau, et je m'excuse de le faire; mais le port de Montréal est maintenant ouvert à la navigation et il y a déjà un navire qui y est entré et plusieurs autres suivront bientôt. Nous n'avons pas de personnel supplémentaire au cas où une enquête serait tenue. Les documents que nous avons produits,—et je pense que nous les avons produits assez rapidement,—imposent un lourd fardeau à mon personnel.

A mon sens, un certain nombre des documents dont vous demandez la déposition n'ont absolument aucune importance. Je ne m'oppose pas à ce qu'ils soient déposés, mais je vous demanderais, afin de nous éviter un surcroît de travail, de n'en produire que cinq ou six exemplaires, vu qu'ils seront reproduits dans le compte rendu que tous les intéressés pourront consulter, plutôt que d'avoir à les produire en 125 exemplaires, comme ce fut le cas jusqu'ici.

M. DRYSDALE: Monsieur Beaudet, je pense que l'appendice C, qui résume les rapports des enquêtes, est un document de souveraine importance. Pour la période de juin et juillet 1934, votre résumé ne compte qu'environ quatre lignes.

Dès les premières enquêtes, on a constaté qu'il y avait eu des infractions aux règlements, et les personnes qui en avaient l'intention ont eu l'occasion de subtiliser un montant considérable d'argent.

Je désire obtenir les renseignements les plus précis sur les résultats de ces enquêtes, parce qu'on peut presque en conclure qu'il y a eu indifférence ou négligence de la part du Conseil des ports nationaux au cours des délais prolongés allant de quatre à six ans, où il n'y a eu aucune enquête. Chaque enquête qui a été tenue a démontré qu'un grand nombre d'infractions ont été commises, ce qui, à mon sens, serait de nature à mettre sur ses gardes tout conseil des ports.

M. BEAUDET: Je suis disposé à déposer tous les renseignements que je pourrai recueillir dans nos dossiers sur la question, d'une façon globale, afin que vous sachiez combien de personnes ont été l'objet de contrôles, combien de contrôles ont été faits, et en quoi consistaient ces contrôles. Est-ce satisfaisant?

M. DRYSDALE: Oui. Ma proposition ne vise que votre propre intérêt, parce que, à la lumière de la situation actuelle, on ne peut que conclure qu'il y a eu une négligence ou une indifférence complète quant à savoir si des infractions étaient commises et s'il y avait subtilisation d'argent.

M. BEAUDET: Ce qui s'est passé en 1934 ne m'intéresse pas beaucoup.

M. DRYSDALE: Il s'est toutefois établi une tendance qui a continué de se manifester jusqu'à votre nomination, et cependant il s'est écoulé un délai de six années, de 1946 à 1952, sans qu'aucune enquête n'ait été tenue, malgré

les enquêtes antérieures. En d'autres termes, il semble soit que vous approuviez cette façon d'agir soit qu'elle vous laissait indifférent, où qu'il y a eu négligence.

M. BEAUDET: Je dois, malheureusement, vous faire remarquer que de 1946 à 1952, je n'étais pas directeur.

M. DRYSDALE: Je le sais, mais j'essaie de m'assurer... Je suppose qu'à titre de directeur-adjoint du port vous étiez au courant de ce qui se passait relativement au pont Jacques-Cartier.

M. BEAUDET: A compter de 1952, oui.

M. DRYSDALE: Non de 1947 à 1952?

M. BEAUDET: Non, comme je l'ai expliqué il y a quelques instants.

M. DRYSDALE: Un délai de cinq années s'est écoulé de 1947 à 1952?

M. BEAUDET: Oui, et je pourrais vous dire quelle enquête s'est tenue au cours de cette période.

M. DRYSDALE: Je ne veux pas prendre le temps du Comité, mais je crois qu'il s'agit d'un point important, parce que dans la situation actuelle...

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je propose que nous levions la séance.

Le VICE-PRÉSIDENT: Êtes-vous d'accord qu'on fasse produire une demi-douzaine d'exemplaires de ces documents, qui pourraient être versés au compte rendu, plutôt que cent exemplaires ou davantage?

M. DRYSDALE: J'aimerais que la question soit renvoyée au comité directeur, afin que nous soyons en mesure de savoir ce qui est pertinent et ce qui ne l'est pas.

M. BEAUDET: Nous pourrions en produire dix exemplaires.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Dans le même ordre d'idée, peut-on nous assurer que le comité directeur dressera le programme d'étude du Comité? Nous voulons savoir où nous allons, ce qui est assez difficile à l'heure actuelle. Nous devrions avoir une liste des témoins qui seront convoqués et nous devrions terminer l'interrogatoire de l'un avant de passer au suivant. Il faudrait aussi décider quels documents revêtent une importance particulière, parmi la somme considérable de documents qui continuent d'affluer ici.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je crois que le président, qui est absent cet après-midi, sera de retour demain après-midi.

Si le président n'est pas de retour demain après-midi, je tiendrai une réunion du comité directeur afin de régler ces questions pour jeudi, lorsque le président sera de retour.

Le comité se réunira demain matin à neuf heures et demie, pour l'étude de bills d'intérêt privé: le bill relatif à la *Matador Pipe Line Company* et le bill concernant l'*Eastern Telephone and Telegraph Company*.

(Le Comité s'ajourne.)

Insérer: Interprétation (voir folio 115)

Appendice

- "A" Commissaire du havre de Montréal
Règlement n° 90
Liste des droits de péage en vigueur le 2 mai 1930.
- "B" Commissaires du havre de Montréal
Règlement n° 90
Liste des droits de péage, en vigueur le 1^{er} août 1935.
- "C" Conseil des ports nationaux: tarif n° 600-450, tarif de péage en vigueur le 1^{er} décembre 1936.
- "D" Conseil des ports nationaux: tarif n° 600-450-1, tarif de péage en vigueur le 15 janvier 1938.

- "E" Conseil des ports nationaux: tarif n° 600-450-2, tarif de péage en vigueur le 14 janvier 1939.
- "F" Conseil des ports nationaux: règlement n° B-12, Montréal, tarif de péage en vigueur le 1^{er} février 1941.
- "G" Conseil des ports nationaux: règlement n° B-13, Montréal, tarif de péage en vigueur le 1^{er} avril 1959.
- "H" Demande d'emploi.
- "I" Demande d'emploi, formule n° 600/198.
- "J" Demande d'emploi, formule n° 600/200.
- "K" Modèle d'un examen en vue du poste de percepteur du péage.
- "L" Copie de la convention collective conclue le 20 août 1957 entre le Conseil des ports nationaux (port de Montréal) et la Fraternité des commis de chemins de fer et de navigation, manutenteurs de marchandises, employés de messageries et de gares y compris l'exploitation générale, qui comprend les péagers pour la période allant du 20 août 1957 au 31 décembre 1958.
- "M" Copie du mémoire de l'accord entre le conseil des ports nationaux et la Fraternité des commis de chemins de fer et de navigation, manutenteurs de marchandises, employés de messageries et de gares, établissant les modifications à la convention collective déposé comme document n° 12 pour une période de 3 ans c'est-à-dire du 1^{er} janvier 1959 au 31 décembre 1961.
- "N" Copie d'une lettre adressée à la Fraternité des commis de chemins de fer et de navigation, manutenteurs de marchandises, employés de messageries et de gares, etc., par le directeur du port, le 12 août 1959, les informant que le poste de péagers devait être aboli le ou vers le 1^{er} septembre 1959 alors que le nouveau système de perception automatique des péages commencerait à fonctionner et qu'il serait à remplacer par le poste d'officiers de péage.
- "O" Communiqué remis aux journaux par le Conseil des ports nationaux, 24 novembre 1959.

APPENDICE "A"

Commissaires du havre de Montréal

Règlement n° 90

Pont du havre de Montréal

Règlements généraux

et

liste des droits de péage

Approuvé par décret du conseil (C.P. 931) en date du 2 mai 1930.

Droits de
péage:

1. Les droits de péage pour véhicules; autorisés par les présentes,—excepté dans les cas où il est autrement stipulé dans le corps du tarif, couvrent le passage gratuit de la personne qui conduit ou qui est en charge. Toute personne, occupant un véhicule, sauf la personne qui conduit ledit véhicule, devra payer les droits additionnels stipulés par ce tarif.

Billets
aller et
retour:

2. Ainsi qu'il est stipulé dans les présentes, les billets aller et retour ne sont bons que le jour où ils sont vendus et le jour suivant.

Taux
combinés—
Camions et
baladeuses:

3. Quand il arrive que les taux combinés pour véhicules de roulage, camions et baladeuses, sont moindres que les droits de péage demandés pour le seul véhicule de roulage de même capacité, ainsi qu'il est indiqué dans le tarif,—c'est le taux du dit véhicule de roulage qui sera appliqué. Par exemple: le péage pour un camion de 4 tonnes, ainsi qu'il est indiqué dans la Section 1 du tarif, est de 60 cents, et le péage pour baladeuse d'une capacité d'une tonne est de 20 cents, ce qui fait un total de 80 cents pour une capacité totale de cinq tonnes. Cependant le droit de péage pour un véhicule de roulage de 5 tonnes est de 90 cents et c'est ce dernier montant qui doit être perçu.

Passage
gratuit:

4. Aucun droit de péage ne sera demandé pour enfants de moins de cinq ans, non plus que pour carrosses de bébés, voiturettes ou traîneaux de bébés.

Passage
interdit:

5. a) On ne permettra aux rouleaux à vapeur et aux tracteurs de traverser sur le pont que sur entente spéciale avec les Commissaires du Havre de Montréal.

b) On ne permettra à aucun véhicule contenant du feu de passer sur le pont, à moins que le feu n'ait été préalablement éteint.

c) Le passage du pont est interdit aux véhicules contenant de la dynamite ou d'autres matières explosives puissantes.

Règlements
de la
circulation:

6. a) Tous véhicules devront être conduits du côté droit de la chaussée et devront laisser la moitié de la route libre aux véhicules venant de la direction opposée.

Limite
de poids:

b) Le poids total sur chaque paire de roues de tout véhicule individuel, y compris le poids de sa charge, ne devra pas dépasser 26,000 lbs.

Le poids par pouce de largeur de tout bandage non-pneumatique ne devra pas dépasser 700 lbs. La largeur de cette partie du bandage qui est en contact avec la chaussée sera présumée être la largeur du bandage dans la computation de l'intensité de la charge.

Le poids par pouce de largeur de tout pneumatique ne devra pas dépasser 800 lbs. La largeur de la jante de la roue sera présumée être la largeur du pneumatique dans la computation de l'intensité de la charge.

c) La limite de vitesse permise à tous véhicules traversant le pont est restreinte à 25 milles à l'heure. Limite de la vitesse:

d) Il ne sera permis à aucun véhicule de dépasser un autre véhicule, allant dans la même direction sur la chaussée du pont, sauf dans les cas suivants: Dépassements:

Quand le chemin est entièrement libre et qu'il n'y a aucun danger d'accident;

Quand tel dépassement peut être effectué sans excéder la limite de 25 milles à l'heure;

A condition qu'au moment où elle se prépare à faire le dépassement la personne qui conduit donnera, avant de bifurquer à gauche, un avertissement amplement suffisant au moyen de l'appareil avertisseur.

e) On demande aux automobilistes d'atténuer ou d'obscurcir la lumière de leurs phares en traversant le pont. Atténuation des lumières des phares:

7. Toute personne qui endommagera le pont ou toute partie du pont, ou le propriétaire de tout véhicule qui endommagera le pont ou toute partie du pont, sera responsable aux Commissaires du coût des réparations nécessitées ou devra indemniser les Commissaires pour ledit dommage. Dommages causés au pont:

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL PONT DU HAVRE DE MONTRÉAL

Liste des droits de péage

	PÉAGE	
	Passage simple	Aller et retour
(1) VÉHICULES À MOTEURS (voir règlements généraux à la première page):		
a) Motocyclettes (ce droit comprend le péage de la personne qui conduit) .....	.15	
b) Automobiles (voitures à passagers dont la capacité normale ne doit pas dépasser sept passagers):		
Billet simple .....	.25	
Billets 10 passages: personnels et bons pour un (1) mois	2.00	
Billets 20 passages: personnels et bons pour un (1) mois	3.00	
Billets 50 passages: personnels et bons pour trois (3) mois	5.00	

NOTE: Tous les billets décrits ci-dessus ne comprennent que le péage de l'automobile et de la personne qui est en charge. Les autres personnes, occupant la voiture, devront payer des droits additionnels.

		PÉAGE	
		Passage simple	Aller et retour
c) Autobus, faisant le service régulier pour des compagnies dûment constituées pour le transport des passagers:			
Maximum de passagers autorisé:			
16 passagers, taux par 100 billets	.....	80.00	
21 " "	.....	90.00	
25 " "	.....	95.00	
29 " "	.....	100.00	
Les billets en livrets de 100 seront valides pendant un an à compter de la date d'émission.			
Les droits de passage, énumérés ci-dessus, devront être perçus sans égard au nombre de passagers qui pourront occuper l'autobus à l'entrée du pont ou sur le pont.			
Autobus ne faisant pas un service régulier; aussi camions aménagés temporairement ou de façon permanente pour le transport de plus de sept passagers: (le péage comprend le passage de la personne qui conduit) ...			
			.60
d) Véhicules de roulage (camions) ne portant pas de passagers (le péage couvre le passage de la personne qui conduit)			
1 tonne et au-dessous: passage simple	....		.25
Au-dessus d'une tonne, mais non de deux tonnes: passage simple	.....		.40
Au dessus de 2 tonnes, mais non de 4 tonnes: passage simple	.....		.60
Au-dessus de 4 tonnes, mais non de 5 tonnes: passage simple	.....		.90
Au-dessus de 5 tonnes, mais non de 6 tonnes: passage simple	.....		1.00
Au-dessus de 6 tonnes, mais non de 7 tonnes: passage simple	.....		1.20
Au-dessus de 7 tonnes: passage simple	....		1.50
e) Baladeuses tirées par des véhicules de roulage (ne portant pas de passagers)			
1 tonne et au-dessous: billet simple	.....		.20
Au-dessus de 1 tonne, mais non de 2 tonnes: billet simple	.....		.30
Au-dessus de 2 tonnes, mais non de 4 tonnes: billet simple	.....		.45
Au-dessus de 4 tonnes, mais non de 5 tonnes: billet simple	.....		.70
f) CAMIONS (seulement ceux chargés de produits de la ferme, de fumier ou d'engrais)			
Billets 50 passages bons pour six mois (le péage couvre le passage de la personne qui conduit)			
Camions de 1 tonne	.....	5.00	
Camions de 1½ tonne	.....	7.50	

PÉAGE

	Passage simple	Aller et retour
--	-------------------	--------------------

NOTE: (Paragraphe F). Les billets de cette catégorie ne sont émis et ne peuvent être acceptés que pour le passage de camions d'une tonne et d'une tonne et demie et seulement quand ces camions sont chargés de produits de la ferme (ou de fumier ou d'engrais artificiels). Ces billets ne seront vendus que sur présentation d'un certificat émis à ceux qui voudront bénéficier du privilège accordé par le Département du Service d'horticulture de la province de Québec. Le numéro du certificat sera endossé par l'agent des billets sur la couverture du livret de billets.

Ces billets ne seront pas acceptés pour le péage des camions de fermiers revenant de la ville chargés de marchandises.

(2) VÉHICULES À TRACTION ANIMALE (voir "Règlements généraux" à la première page)		
a) Véhicules à passagers (le péage comprend le passage de la personne qui conduit)		
Tiré par (1) animal .....	.15	
Tiré par (2) animaux .....	.25	
Tiré par (3) animaux .....	.40	
Tiré par (4) animaux .....	.55	
b) Véhicules de roulage, non à passagers (le péage comprend le passage de la personne qui conduit)		
Tiré par (1) animal .....	.15	.15
Tiré par (2) animaux .....	.25	.25
Tiré par (3) animaux .....	.45	
Tiré par (4) animaux .....	.60	
c) Réservoirs d'huile tirés par deux animaux (le péage comprend le passage de la personne qui conduit) .....	.60	
d) Véhicule tiré par un chien ou une chèvre (le péage comprend le passage de la personne qui conduit) .....	.15	
(3) PASSAGERS:		
a) Passagers à pied, en voiture, à bicyclette, à bicyclette tandem, sur tricycle ou sur d'autres véhicules semblables (la motocyclette exceptée) pouvant porter une ou plusieurs personnes:		
Billet simple (chacun) .....	.05	
Huit billets (en ruban) .....	.25	
b) Passagers à cheval (chacun) .....	.15	
(4) BÉTAIL (animaux isolés ou en troupeaux)		
Chevaux ou mulets: par tête .....	.15	
Bêtes à cornes: par tête .....	.10	
Moutons: par tête .....	.03	
Veaux: par tête .....	.03	
Porcs: par tête .....	.03	

	PÉAGE	
	Passage simple	Aller et retour
(5) VÉHICULES À MAIN: (à l'usage de chiffonniers, rémouleurs de ciseaux, etc.) (Péage comprend le passage de la personne en charge) .....	.15	

APPENDICE "B"

Commissaires du havre de Montréal

RÈGLEMENT N° 90

Pont Jacques-Cartier

Règlements généraux

et

tarif des péages

Approuvé par les commissaires du port de Montréal
le 15 juillet 1935

Approuvé par l'arrêté en conseil
du 17 juillet 1935 (C.P. 2061)

Avec effet à compter du 1^{er} août 1935

Commissaires du port de Montréal
Pont Jacques-Cartier

Il est décidé:—Que le règlement 90 de la Corporation des commissaires du pont de Montréal, confirmé par l'arrêté en conseil du 2^e jour de mai 1930 (C.P. 931) et modifié par les arrêtés en conseil du 22^e jour d'août 1932 (C.P. 1850) et du 7^e jour de septembre 1933 (C.P. 1816), soit rescindé par les présentes et qu'y soit substitué ce qui suit, à savoir:

RÈGLEMENT N° 90

- Art. 1. Toute personne et/ou tout véhicule passant sur le pont Jacques-Cartier sera assujetti aux règlements suivants et paiera les droits qui y sont prévus.
- Art. 2. Charges maximums:
- a) Le poids total d'un véhicule quelconque, y compris le poids de sa charge, réparti sur toutes les roues, ne dépassera pas 40,000 livres.
 - b) Le poids total portant sur deux roues quelconques d'un véhicule, y compris le poids de sa charge, ne dépassera pas 26,000 livres.
 - c) La charge par pouce de largeur de tout bandage non pneumatique ne dépassera pas 700 livres. En calculant l'intensité de la charge, on prendra la largeur du bandage qui vient en contact avec la chaussée comme étant la largeur effective du bandage.
- Art. 3. Règlements du trafic:
- a) Tous les véhicules passeront sur le côté droit de la chaussée et devront laisser la moitié de la chaussée libre pour le trafic allant en sens contraire.

- b) Aucun véhicule ne devra être conduit à une vitesse plus grande que ce qui est sûr et raisonnable si l'on tient compte de l'état de la chaussée et du trafic qui y circule, et aucun véhicule ne devra, en quelque temps que ce soit, être conduit à des vitesses dépassant les vitesses suivantes:

Véhicules commerciaux, camions

ou voitures de livraison 15 milles à l'heure

Voiture à voyageurs 25 milles à l'heure

- c) Les chauffeurs d'automobiles doivent affaiblir leurs phares en passant sur le pont.

- d) Aucun véhicule ne devra passer devant un autre véhicule sur la chaussée du pont, sauf dans les cas suivants:

Si la route est libre et si le passage peut se faire sans risque d'accident;

Si le passage peut être fait sans qu'il soit nécessaire d'outrepasser les vitesses stipulées à l'alinéa b) du présent article;

Si, en se préparant à passer, le conducteur du véhicule a donné avec son avertisseur, avant d'incliner à gauche, un signal amplement suffisant pour signifier son intention de passer.

Art. 4. Restrictions:

- a) Les rouleaux à vapeur, tracteurs, pelles à vapeur et autres véhicules lourds du même genre ne pourront passer sur le pont que sur permission spéciale.
- b) Les véhicules contenant du feu ne pourront passer sur le pont que sur permission spéciale.

Art. 5. Interdictions:

Le passage est interdit aux véhicules contenant de la dynamite et d'autres puissants explosifs.

Art. 6. Piétons:

- a) Les piétons doivent passer sur les trottoirs aménagés à leur intention et il ne leur sera pas permis de passer sur la chaussée carrossable.
- b) Il est défendu aux piétons de grimper ou de passer sur une partie quelconque du pont qui n'est pas prévue pour l'usage des piétons.

Art. 7. Endommagement du pont;

Toute personne qui causera des dommages au pont ou à une partie du pont, ou le propriétaire d'un véhicule qui causera des dommages au pont ou à une partie du pont sera passible envers le Conseil du coût de la réparation ou du ragrément desdits dommages.

Art. 8. Tarif des péages:

Les droits payables aux termes de l'article 1 des règlements généraux seront conformes au tarif suivant:

A. Véhicules à moteur	Aller seulement	Aller et retour
1. Motocyclettes .....	.15	
2. Automobiles à voyageurs (pouvant loger normalement sept voyageurs au plus):		
Un seul billet .....	.25	
10 billets en série, non négociables, bons pour un (1) mois	1.50	
50 billets en série, non négociables, bons pour quatre (4) mois	3.00	

	Aller seulement	Aller et retour
Remarque: 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.		
Billets d'aller et retour spéciaux pour une automobile à voyageurs normale, y compris le chauffeur et les voyageurs, bons pour l'aller entre sept heures et minuit le jour de l'émission et pour le retour de 7 heures du soir, le jour de leur émission, à 7 heures du matin, le lendemain		
	.40	
Remarque: Ces billets d'aller et retour spéciaux peuvent servir pour les automobiles à voyageurs seulement et pourvu que le nombre de voyageurs à bord ne dépasse pas la capacité normale. Ces billets sont valides du 1 ^{er} mai au 31 octobre, chaque année.		
3. Autobus (faisant le service régulier pour une compagnie dûment constituée pour le transport des voyageurs):		
Nombre maximum de sièges:		
16 voyageurs: taux pour 100 billets	80.00	
21 voyageurs: taux pour 100 billets	90.00	
25 voyageurs: taux pour 100 billets	95.00	
29 voyageurs: taux pour 100 billets	100.00	
Ces livrets de 100 billets ne seront bons que pour 1 an à compter de la date de leur achat. Les droits de péage ci-dessus sont perceptibles quel que soit le nombre de voyageurs à bord de l'autobus au moment où il s'engage sur le pont et le traverse.		
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 personnes; droit comprenant le chauffeur, mais ne comprenant pas les voyageurs		
	.60	
4. 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	
De plus de 6 tonnes et pas plus de 7 tonnes: billet simple	1.20	
De plus de 7 tonnes: billet simple	1.50	

	Aller seulement	Aller et retour
5. Remorque tirée par une voiture de commerce (ne transportant pas de voyageurs):		
De 1 tonne ou moins: billet simple .....	.20	
De plus de 1 tonne et pas plus de 2 tonnes: billet simple .....	.30	
De plus de 2 tonnes et pas plus de 4 tonnes: billet simple .....	.45	
De plus de 4 tonnes et pas plus de 5 tonnes: billet simple .....	.70	
6. Camions et remorques (chargés de produits agricoles, fumier ou d'engrais artificiel seu- lement):		
Camions:		
Séries de 50 billets bons pour 6 mois (droit de péage comprenant chauffeur):		
Camion de 1 tonne	3.00	
Camion de 1½ tonne	5.00	
Remorques:		
Chargées: 1 passage .....	.10	
Non-chargées	Gratuitement	

Note: Un billet d'une série de 50 billets de camion de 1 tonne sera accepté au lieu d'un billet simple pour le passage d'une remorque.

Note: Les billets en série de cette catégorie et les billets simples seront émis et acceptés pour le passage de camions et de remorques de 1 tonne et de 1½ tonne, seulement lorsque la charge sera des produits agricoles, du fumier ou des engrais artificiels, sur présentation d'un certificat du cultivateur signé par le maire ou le secrétaire de la municipalité où il exploite sa ferme. Le numéro du certificat sera inscrit sur la couverture du livre de billets en série par le préposé aux billets.

Les billets en série de cette catégorie ne seront pas acceptés pour le passage de camions ou de remorques de cultivateurs qui reviennent chargés de marchandises.

B. Véhicules à traction animale

1. Véhicules à voyageurs:		
Tirés par une (1) bête .....	.10	
Tirés par deux (2) bêtes .....	.20	
Tirés par trois (3) bêtes .....	.40	
Tirés par quatre (4) bêtes .....	.55	
2. Véhicules de commerce ne prenant pas de voyageurs:		
Tirés par une (1) bête .....	.10	.10
Tirés par deux (2) bêtes .....	.20	.20
Tirés par trois (3) bêtes .....	.45	
Tirés par quatre (4) bêtes .....	.60	
3. Réservoir à pétrole tiré par deux bêtes ....	.60	
4. Véhicule tiré par un chien ou une chèvre ..	.15	

Note: Les billets de toutes les catégories susmentionnées ne sont bons que pour le véhicule ou son conducteur. Toutes les autres personnes à bord d'un véhicule doivent payer les droits prévus au présent tarif.

	Aller seulement	Aller et retour
C. Personnes		
Voyageurs à bord d'un véhicule quelconque— exception faite du conducteur dudit véhicule:		
Un seul billet .....	.05	
Dix billets en série .....	.25	
D. Bétail		
Passant seul ou en troupeau:		
Chevaux ou ânes: par tête .....	.15	
Bêtes à corne: par tête .....	.10	
Moutons: par tête .....	.03	
Veaux: par tête .....	.03	
Porcs: par tête .....	.03	
E. Divers		
Personnes montées sur bicyclettes:		
Billet simple (chacun) .....	.05	
Dix billets (en série) .....	.25	
Cheval avec cavalier .....	.15	
Voitures à bras, pour chiffonniers, rémouleurs de ciseaux, etc. ....	.15	
F. Circulation gratuite		
Piétons.		
Enfants de moins de cinq ans.		
Carosses d'enfants.		
Charettes à bras.		
Traineaux d'enfants.		
Copie certifiée conforme,		

Le secrétaire,
L.-H.-A. ARCHAMBAULT.

APPENDICE "C"

NOUVELLE PUBLICATION

Rescinde le règlement n° 90 approuvé par l'arrêté en conseil du 17 juillet 1935

(C.P. 2061)

TARIF N° 600 - 450

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

PORT DE MONTRÉAL

TARIF DES PÉAGES DU PONT JACQUES-CARTIER

Arrêté en conseil C.P. n° 2960, en date du 18 novembre 1936.

Applicable à compter du 1^{er} décembre 1936.

Émis par

Le directeur du port,
ALEX. FERGUSON.

RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX

- Art. 1. Toute personne et/ou tout véhicule passant sur le pont Jacques-Cartier sera assujéti aux règlements suivants et paiera les droits qui y sont prévus.
- Art. 2. Charges maximums:
- Le poids total d'un véhicule quelconque, y compris le poids de sa charge, réparti sur toutes les roues, ne dépassant pas 40,000 livres.
 - Le poids total portant sur deux roues quelconques d'un véhicule, y compris le poids de sa charge, ne dépassera pas 26,000 livres.
 - La charge par pouce de largeur de tout bandage non pneumatique ne dépassera pas 700 livres. En calculant l'intensité de la charge, on prendra la largeur du bandage qui vient en contact avec la chaussée comme étant la largeur effective du bandage.
- Art. 3. Règlements du trafic:
- Tous les véhicules passeront sur le côté droit de la chaussée et devront laisser la moitié de la chaussée libre pour le trafic allant en sens contraire.
 - Aucun véhicule ne devra être conduit à une vitesse plus grande que ce qui est sûr et raisonnable si l'on tient compte de l'état de la chaussée et du trafic qui y circule, et aucun véhicule ne devra, en quelque temps que ce soit, être conduit à des vitesses dépassant les vitesses suivantes:
Véhicules commerciaux, camions ou voitures de livraison—15 milles à l'heure.
Voitures à voyageurs—25 milles à l'heure.
 - Les chauffeurs d'automobiles doivent affaiblir leurs phares en passant sur le pont.
 - Aucun véhicule en devra passer devant un autre véhicule sur la chaussée du pont sauf dans les cas suivants:
Si la route est libre et si le passage peut se faire sans risque d'accident;
Si le passage peut être fait sans qu'il soit nécessaire d'outrepasser les vitesses stipulées à l'alinéa b) du présent article;
Et si en se préparant à passer, le conducteur du véhicule a donné avec son avertisseur, avant d'incliner à gauche, un signal amplement suffisant pour signifier son intention de passer.

Art. 4 Restrictions:

- a) Les rouleaux à vapeur, tracteurs, pelles à vapeur et autres véhicules lourds du même genre ne pourront passer sur le pont que sur permission spéciale.
- b) Les véhicules contenant du feu ne pourront passer sur le pont que sur permission spéciale.

Art. 5. Interdictions:

Le passage est interdit aux véhicules contenant de la dynamite ou d'autres puissants explosifs.

Art. 6 Piétons:

- a) Les piétons doivent passer sur les trottoirs aménagés à leur intention et il ne leur sera pas permis de passer sur la chaussée carrossable.
- b) Il est défendu aux piétons de grimper ou de passer sur une partie quelconque du pont qui n'est pas prévue pour l'usage des piétons.

Art. 7. Sollicitation:

Il est défendu de faire de la sollicitation ou de distribuer des circulaires, annonces, feuillets de quelque description que ce soit sur la propriété du Conseil des ports nationaux.

Art. 8. Endommagement du pont:

Toute personne qui causera des dommages au pont ou à une partie du pont, ou le propriétaire d'un véhicule qui causera des dommages au pont ou à une partie du pont sera passible envers le Conseil du coût de la réparation ou du ragement desdits dommages.

TARIF DES PÉAGES

Les droits payables aux termes de l'article 1 des Règlements généraux seront conformes au tarif suivant:

	Aller seulement	Aller et retour
Art. 1. Personnes:		
Voyageurs à bord d'un véhicule quelconque exception faite du conducteur dudit véhicule:		
Un seul billet .....	.05	
Dix billets en série .....	.25	
Art. 2. Bétail:		
Passant seul ou en troupeau:		
Chevaux ou ânes par tête .....	.15	
Bêtes à cornes par tête .....	.10	
Moutons: par tête .....	.03	
Veaux: par tête .....	.03	
Porcs: par tête .....	.03	
Art. 3. Véhicules à traction animale:		
a) Véhicules à voyageurs:		
Tirés par une (1) bête .....	.10	
Tirés par deux (2) bêtes .....	.20	
Tirés par trois (3) bêtes .....	.40	
Tirés par quatre (4) bêtes .....	.55	
b) Véhicules de commerce ne prenant pas de voyageurs:		
Tirés par une (1) bête (voir la note B) .....	.10	.10
Tirés par deux (2) bêtes (voir la note B) ....	.20	.20
Tirés par trois (3) bêtes .....	.45	
Tirés par quatre (4) bêtes .....	.60	

	Aller seulement	Aller et retour
c) Réservoir à pétrole 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

REMARQUES: Les billets de toutes les catégories sus-mentionnées 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.

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

REMARQUES: Ces billets d'aller et retour spéciaux peuvent servir pour les automobiles à voyageurs seulement et pourvu que le nombre de voyageurs à bord ne dépasse pas la capacité normale. Ces billets sont valides du 1er mai au 31 octobre, chaque année.

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

	Aller seulement	Aller et retour
De plus de 5 tonnes et pas plus de 6 tonnes: billet simple	1.00	
De plus de 6 tonnes et pas plus de 7 tonnes: billet simple	1.20	
De plus de 7 tonnes: billet simple	1.50	
d) Remorque tirée par une voiture de commerce (ne transportant pas de voyageurs):		
De 1 tonne ou moins: billet simple .....	.20	
De plus de 1 tonne et pas plus de 2 tonnes: billet simple .....	.30	
De plus de 2 tonnes et pas plus de 4 tonnes: billet simple .....	.45	
De plus de 4 tonnes et pas plus de 5 tonnes: billet simple .....	.70	
e) Camions et remorques (chargés de produits agricoles, fumier ou d'engrais artificiel seulement):		
Camions:		
Séries de 50 billets bons pour six mois. (Droit de péage comprenant chauffeur):		
Camion de 1 tonne (voir la note A) ..	3.00	
Camion de 1½ tonne (voir la note A) ..	5.00	
Remorques:		
Chargées: un passage (voir la note B) ....	.10	
Non-chargées	Gratuitement	

NOTE A: Les billets en série de cette catégorie et les billets simples seront émis et acceptés pour le passage de camions et de remorques de 1 tonne et de 1½ tonne, seulement lorsque la charge sera des produits agricoles, du fumier ou des engrais artificiels, sur présentation d'un certificat du cultivateur signé par le maire ou le secrétaire de la municipalité où il exploite sa ferme. Le numéro du certificat sera inscrit sur la couverture du livre de billets en série.

Les billets en série de cette catégorie ne seront pas acceptés pour le passage de camions ou de remorques de cultivateurs qui reviennent chargés de marchandises.

NOTE B: Un billet d'une série de 50 billets de camion de 1 tonne sera accepté au lieu d'un billet simple pour le passage d'une remorque.

Art. 5. Autobus:

Qui suivent un horaire régulier pour le transport des voyageurs:

Nombre maximum de sièges:

16 voyageurs ou moins:

taux pour 100 billets\$ 80.00

21 voyageurs: 100 billets 90.00

	Aller seulement	Aller et retour
--	--------------------	--------------------

25 voyageurs: 100 billets	95.00	
29 voyageurs: 100 billets	100.00	

Ces livrets de 100 billets ne seront bons que pour un an à compter de la date de leur achat. Les droits de péage ci-dessus sont perceptibles quel que soit le nombre de voyageurs à bord de l'autobus au moment où il s'engage sur le pont et le traverse.

Art. 6. 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 7 personnes:

Droit comprenant le chauffeur, mais ne comprenant pas les voyageurs60
---	-----

Art. 7. Divers:

Personnes montées sur bicyclettes:

Billet simple (chacun) .....	.05
Dix billets (en série) .....	.25
Cheval avec cavalier .....	.15
Voitures à bras, pour chiffonniers, rémouleurs de ciseaux, etc. ....	.15

Art. 8. Circulation gratuite:

Piétons.
Enfants de moins de cinq ans.
Carosses d'enfant.
Charettes à bras.
Traîneaux d'enfant.

APPENDICE "D"

NOUVELLE PUBLICATION

TARIF N° 600-450-1
(Rescinde le n° 600-450)

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
OTTAWA (CANADA)

Tarif de péage

Applicable au pont Jacques-Cartier, port de Montréal (P.Q.)

Règlement n° 90 du Conseil des ports nationaux
Approuvé par décret du conseil (gouvernement fédéral) C.P. n° 59,
en date du 12 janvier 1938.

Publié dans la *Gazette du Canada* le 15 janvier 1938.

Approuvé par décret du conseil (province de Québec) n° 3392,
en date du 24 décembre 1937.

Applicable à partir du 15 janvier 1938.

RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX

- Art. 1. Toute personne et/ou tout véhicule passant sur le pont Jacques-Cartier sera assujettie aux règlements et paiera les droits qui y sont prévus.
- Art. 2. Charge maximum:
- a) Le poids total de tout véhicule simple, y compris le poids de sa charge, réparti sur toutes les roues, ne dépassera pas 40,000 livres;
 - b) Le poids total portant sur deux roues quelconques d'un véhicule simple, y compris le poids de sa charge, ne dépassera pas 26,000 livres;
 - c) La charge par pouce de largeur de tout bandage non pneumatique ne dépassera pas 700 livres. En calculant l'intensité de la charge, on prendra la largeur du bandage qui vient en contact avec la chaussée comme étant la largeur effective du bandage.
- Art. 3. Règlement du trafic:
- a) Tous les véhicules passeront du côté droit de la chaussée et devront laisser la moitié de la chaussée libre pour le trafic en sens contraire;
 - b) Aucun véhicule ne devra être conduit à une vitesse plus grande que ce qui est sûr et raisonnable si l'on tient compte de l'état de la chaussée et du trafic qui y circule, et aucun véhicule ne devra, en quelque temps que ce soit, être conduit à des vitesses dépassant les vitesses suivantes:
Véhicules commerciaux, camions ou voitures de livraison—15 milles à l'heure.
Voiture à voyageurs—25 milles à l'heure.
 - c) Les chauffeurs d'automobiles doivent tamiser leurs phares en passant sur le pont;
 - d) Aucun véhicule ne devra passer devant un autre véhicule sur la chaussée du pont sauf dans les cas suivants:
Si la route est libre et si le passage peut se faire sans risque d'accident;
Si le passage peut être fait sans qu'il soit nécessaire d'outrepasser les vitesses stipulées à l'alinéa b) du présent article;
Et si en se préparant à passer le conducteur du véhicule a donné avec son avertisseur, avant d'incliner à gauche, un signal amplement suffisant pour signifier son intention de passer;
 - e) Aucun véhicule ne devra, à une courbe, passer devant un autre véhicule allant dans la même direction.
- Art. 4. Restrictions:
- a) Les rouleaux à vapeur, tracteurs, pelles à vapeur et autres véhicules lourds du même genre ne pourront passer sur le pont que sur permission spéciale;
 - b) Les véhicules contenant du feu ne pourront passer sur le pont que sur permission spéciale.
- Art. 5. Interdictions:
Le passage est interdit aux véhicules contenant de la dynamite ou d'autres puissants explosifs.
- Art. 6. Piétons:
- a) Les piétons doivent passer sur les trottoirs aménagés à leur intention et il ne leur sera pas permis de passer sur la chaussée carrossable;
 - b) Il est défendu aux piétons de grimper ou de passer sur une partie quelconque du pont qui n'est pas prévue pour l'usage des piétons.

Art. 7. Sollicitation:

Il est défendu de faire de la sollicitation ou de distribuer des circulaires, annonces, feuillets de quelque description que ce soit sur la propriété du Conseil des ports nationaux.

Art. 8. Endommagement du pont:

Toute personne qui causera des dommages au pont ou à une partie du pont, ou le propriétaire d'un véhicule qui causera des dommages au pont ou à une partie du pont sera passible envers le Conseil du coût de la réparation ou du ragrément desdits dommages.

TARIF DES PÉAGES

Les droits payables aux termes de l'article 1 des Règlements généraux seront conformes au tarif suivant:

	Aller seulement	Aller et retour
Art. 1. Personnes:		
Voyageurs d'un véhicule quelconque, exception faite du conducteur dudit véhicule:		
Un seul billet (chacun) .....	.05	—
Dix billets en série .....	.25	—
Art. 2. Bétail:		
Passant seul ou en troupeau:		
Chevaux ou ânes: par tête .....	.15	—
Bêtes à cornes: par tête .....	.10	—
Moutons: par tête .....	.03	—
Veaux: par tête .....	.03	—
Porcs: par tête .....	.03	—
Art. 3. Véhicules à traction animale:		
a) Véhicules à voyageurs:		
Tirés par une (1) bête .....	.10	—
Tirés par deux (2) bêtes .....	.20	—
Tirés par trois (3) bêtes .....	.40	—
Tirés par quatre (4) bêtes .....	.55	—
b) Véhicules commerciaux—ne prenant pas de voyageurs:		
Tirés par une (1) bête. (Voir la note B).....	.10	.10
Tirés par deux (2) bêtes (Voir la note B).....	.20	.20
Tirés par trois (3) bêtes .....	.45	—
Tirés par quatre (4) bêtes .....	.60	—
c) Réservoir à pétrole tiré par deux (2) 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 pour le jour de leur achat et le lendemain.		
Art. 4. Véhicules à moteur:		
a) Motocyclette .....	.15	—
b) Automobile à voyageurs (pouvant loger normalement 7 voyageurs au plus):		
Un seul billet .....	.25	—

	Aller seulement	Aller et retour
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	—

NOTE: 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.

Billets d'aller et retour spéciaux bons pour une automobile à voyageurs régulière, y compris le chauffeur et les voyageurs, bons pour l'aller entre 7 heures du soir et minuit, le jour de l'émission, et pour le retour de 7 heures du soir, le jour de l'émission, à 7 heures du matin le lendemain.

NOTE: 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	—
De plus de 6 tonnes et pas plus de 7 tonnes: billet simple	1.20	
De plus de 7 tonnes: billet simple	1.50	

d) Remorque tirée par une voiture de commerce (ne transportant pas de voyageurs):

De 1 tonne ou moins: billet simple .....	.20	
De plus de 1 tonne et pas plus de 2 tonnes: billet simple .....	.30	
De plus de 2 tonnes et pas plus de 4 tonnes: billet simple .....	.45	
De plus de 4 tonnes et pas plus de 5 tonnes: billet simple .....	.70	

e) Camions et remorques chargés de produits agricoles, fumier, ou engrais artificiel seulement:

Camions:

Séries de 50 billets bons pour six mois. (Droit de péage comprenant chauffeur):		
Camion de 1 tonne (voir la note A)	3.00	
Camion de 1½ tonne (voir la note A)	5.00	

Remorques:

Chargées: un passage (voir la note B) .....	.10	
Non chargées	Gratuitement	

Aller seulement	Aller et retour
--------------------	--------------------

NOTE A: Les billets en série de cette catégorie et les billets simples émis et acceptés pour le passage de camions et de remorques de 1 tonne et de 1½ tonne seulement lorsque la charge sera des produits agricoles, du fumier ou des engrais artificiels sur présentation d'un certificat signé par le maire ou le secrétaire de la municipalité où il exploite sa ferme. Le numéro du certificat sera inscrit sur la couverture du livret de billets en série. Les billets en série de cette catégorie ne seront pas acceptés pour le passage de camions ou de remorques de cultivateurs qui reviennent chargés de marchandises.

NOTE B: Un billet d'une série de 50 billets de camion de 1 tonne sera accepté pour le passage d'une remorque au lieu d'un billet simple.

Art. 5 AUTOBUS:

(Qui suivent un horaire régulier pour le transport des voyageurs):

Pouvant loger au maximum:

16 voyageurs ou moins: taux par livret de 100 billets	80.00
21 voyageurs: taux par livret de 100 billets	90.00
25 voyageurs: taux par livret de 100 billets	95.00
29 voyageurs: taux par livret de 100 billets	100.00

Ces livrets de 100 billets ne seront bons que pour un an à compter de la date de leur achat. Les droits de péage ci-dessus sont perceptibles quel que soit le nombre de voyageurs à bord de l'autobus au moment où il s'engage sur le pont ou le traverse.

Art. 6. 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:

Droit comprenant le chauffeur, mais ne comprenant pas les voyageurs60
---	-----

Art. 7. DIVERS:.

Personnes montées sur bicyclettes:

Billet simple (chacun) .....	.05
Dix billets (en série) .....	.25
Cheval avec cavalier .....	.15
Voitures à bras pour chiffonniers, rémouleurs de ciseaux .....	.15

Art. 8. CIRCULATION GRATUITE:

Piétons.

Enfants au-dessous de 5 ans.

Carrosses d'enfants.

Charrettes pliantes.

Traineaux d'enfants.

Art. 9. ÉCHANGEABILITÉ DES BILLETS:

Les catégories suivantes de billets émis par le Conseil des ports nationaux pour passage sur le pont

	Aller seulement	Aller et retour
Jacques-Cartier, ou par les chemins de fer Natio-		
aux du Canada pour passage sur le pont du		
Jubilé Victoria, seront acceptées sur présentation		
par les percepteurs des billets soit au pont Jac-		
ques-Cartier, soit au pont du Jubilé Victoria:		
Billets de voyageur—dix voyages—en série.		
Billets d'automobile (à voyageurs)—dix voyages.		
Billets d'automobile (à voyageurs)—50 voyages		
Billets pour camion de cultivateur—50 voya-		
geurs		
—camion d'une tonne.		
Billets pour camion de cultivateur—50 voyages		
—camion de 1½ tonne.		
Billets d'autobus—100 voyages—16 places ou		
moins.		
Billets d'autobus—100 voyages—autobus de 21		
places.		
Billets d'autobus—100 voyages—autobus de 25		
places.		
Billets d'autobus—100 voyages—autobus de 29		
places.		
Billet spécial de promenade du soir, aller et		
retour.		

APPENDICE "E"

Nouvelle publication

Tarif n° 600-450-2
(Rescinde le n° 600-450-1)

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
OTTAWA (CANADA)

Tarif de péage

Applicable au pont Jacques-Cartier au port de Montréal (P.Q.)

Règlement n° 90 du Conseil des ports nationaux

Approuvé par décret du conseil (gouvernement fédéral) C.P. n° 66
en date du 11 janvier 1939.

Publié dans la *Gazette du Canada*
le 14 janvier 1939.

Approuvé par décret du conseil (province de Québec) n° 2618,
en date du 19 décembre 1938.

Applicable à partir du 14 janvier 1939.

RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX

Art. 1. Toute personne et/ou tout véhicule passant sur le pont Jacques-Cartier sera assujéti aux règlements et paiera les droits qui y sont prévus.

Art. 2. Charge maximum:

a) Le poids total de tout véhicule simple, y compris le poids de sa charge, réparti sur toutes les roues, ne dépassera pas 40,000 livres;

- b) Le poids total portant sur deux roues quelconques d'un véhicule simple, y compris le poids de sa charge, ne dépassera pas 26,000 livres;
- c) La charge par pouce de largeur de tout bandage non pneumatique ne dépassera pas 700 livres. En calculant l'intensité de la charge, on prendra la largeur du bandage qui vient en contact avec la chaussée comme étant la largeur effective du bandage.

Art. 3. Règlement du trafic:

- a) Tous les véhicules passeront du côté droit de la chaussée et devront laisser la moitié de la chaussée libre pour le trafic en sens contraire.
- b) Aucun véhicule ne devra être conduit à une vitesse plus grande que ce qui est sûr et raisonnable si l'on tient compte de l'état de la chaussée et du trafic qui y circule, et aucun véhicule ne devra, en quelque temps que ce soit, être conduit à des vitesses dépassant les vitesses suivantes:

Véhicules commerciaux, camions ou voitures de livraison—15 milles à l'heure.

Voitures à voyageurs—25 milles à l'heure.

- c) Les chauffeurs d'automobiles doivent tamiser leurs phares en passant sur le pont.
- d) Aucun véhicule ne devra passer devant un autre véhicule sur la chaussée du pont sauf dans les cas suivants:

Si la route est libre et si le passage peut se faire sans risque d'accident;

Si le passage peut être fait sans qu'il soit nécessaire d'outrepasser les vitesses stipulées à l'alinéa b) du présent article;

Et si en se préparant à passer le conducteur du véhicule a donné avec son avertisseur, avant d'incliner à gauche, un signal amplement suffisant pour signifier son intention de passer.

- e) Aucun véhicule ne devra, à une courbe, passer devant un autre véhicule allant dans la même direction.

Art. 4. Restrictions:

- a) Les rouleaux à vapeur, tracteurs, pelles à vapeur et autres véhicules lourds du même genre ne pourront passer sur le pont que sur permission spéciale.
- b) Les véhicules contenant du feu ne pourront passer sur le pont que sur permission spéciale.

Art. 5. Interdictions:

Le passage est interdit aux véhicules contenant de la dynamite ou d'autres puissants explosifs.

Art. 6. Piétons:

- a) Les piétons doivent passer sur les trottoirs aménagés à leur intention et il ne leur sera pas permis de passer sur la chaussée carrossable.
- b) Il est défendu aux piétons de grimper ou de passer sur une partie quelconque du pont qui n'est pas prévue pour l'usage des piétons.

Art. 7. Sollicitation:

Il est défendu de faire de la sollicitation ou de distribuer des circulaires, annonces, feuillets de quelque description que ce soit sur la propriété du Conseil des ports nationaux.

Art. 8. Endommagement du pont:

Toute personne qui causera des dommages au pont ou à une partie du pont, ou le propriétaire d'un véhicule qui causera des dommages au pont ou à une partie du pont sera passible envers le Conseil du coût de la réparation ou du ragrément desdits dommages.

Tarif des péages.

Les droits payables aux termes de l'article 1 des Règlements généraux seront conformes au tarif suivant:

	Aller seulement	Aller et retour
Art. 1. Personnes:		
Voyageurs d'un véhicule quelconque, exception faite du conducteur dudit véhicule:		
Un seul billet (chacun) .....	.05	
Dix billets en série .....	.25	
Art. 2. Bétail:		
Passant seul ou en troupeau:		
Chevaux ou ânes: par tête .....	.15	
Bêtes à cornes: par tête .....	.10	
Moutons: par tête .....	.03	
Veaux: par tête .....	.03	
Porcs: par tête .....	.03	
Art. 3. Véhicules à traction animale:		
a) Véhicules à voyageurs:		
Tirés par une (1) bête .....	.10	
Tirés par deux (2) bêtes .....	.20	
Tirés par trois (3) bêtes .....	.40	
Tirés par quatre (4) bêtes .....	.55	
b) Véhicules commerciaux—ne prenant pas de voyageurs:		
Tirés par une (1) bête. (Voir la note B) .....	.10	.10
Tirés par deux (2) bêtes. (Voir la note B) .....	.20	.20
Tirés par trois (3) bêtes .....	.45	
Tirés par quatre (4) bêtes .....	.60	
De plus de 6 tonnes et pas plus de 7 tonnes:		
billet simple	1.20	
De plus de 7 tonnes: billet simple	1.50	
d) Remorque tirée par une voiture de commerce (ne transportant pas de voyageurs): De 1 tonne ou moins: billet simple		
	.20	
De plus de 1 tonne et pas plus de 2 tonnes: billet simple .....	.30	
De plus de 2 tonnes et pas plus de 4 tonnes: billet simple .....	.45	
De plus de 4 tonnes et pas plus de 5 tonnes: billet simple .....	.70	
e) Camions et remorques chargés de produits agricoles, fumier, ou engrais artificiel seulement:		
Camions:		
Séries de 50 billets bons pour six mois. (Droit de péage comprenant chauffeur):		
Camion de 1 tonne (voir la note A)	3.00	
Camion de 1½ tonne (voir la note A)	5.00	
Camion de 2 tonnes (voir la note A)	7.50	
Remorques:		
Chargées: un passage (voir la note B) .....	.10	
Non chargées	Gratuitement	

Aller seulement	Aller et retour
--------------------	--------------------

Note A: Les billets en série de cette catégorie et les billets simples seront émis et acceptés pour le passage de camions et de remorques de 1 tonne, 1½ tonne et de 2 tonnes seulement lorsque la charge sera des produits agricoles, du fumier ou des engrais artificiels sur présentation d'un certificat signé par le maire ou le secrétaire de la municipalité où il exploite sa ferme. Le numéro du certificat sera inscrit sur la couverture du livret de billets en série.

Les billets en série de cette catégorie ne seront pas acceptés pour le passage de camions ou de remorques de cultivateurs qui reviennent chargés de marchandises.

NOTE B: Un billet d'une série de 50 billets de camion de 1 tonne sera accepté pour le passage d'une remorque au lieu d'un billet simple.

Art. 5 AUTOBUS.

(Qui suivent un horaire régulier pour le transport des voyageurs):

Pouvant loger au maximum:

16 voyageurs ou moins: taux par livret de 100 billets	80.00
21 voyageurs: taux par livret de 100 billets ..	90.00
25 voyageurs: taux par livret de 100 billets ..	95.00
29 voyageurs: taux par livret de 100 billets ..	100.00
31 voyageurs: taux par livret de 100 billets ..	102.00
33 voyageurs: taux par livret de 100 billets ..	105.00
37 voyageurs: taux par livret de 100 billets ..	110.00
41 voyageurs: taux par livret de 100 billets ..	115.00

Ces livrets de 100 billets ne seront bons que pour un an à compter de la date de leur achat. Les droits de péages ci-dessus sont perceptibles quel que soit le nombre de voyageurs à bord de l'autobus au moment où il s'engage sur le pont ou la traverse.

Art. 6. 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: Droit comprenant le chauffeur, mais ne comprenant pas les voyageurs60

Art. 7. DIVERS.

Personnes montées sur bicyclettes:

Billet simple (chacun) .....	.05
Dix billets (en série) .....	.25
Cheval avec cavalier .....	.15
Voitures à bras, pour chiffonniers, rémouleurs de ciseaux, etc. ....	.15

Art. 8. CIRCULATION GRATUITE:

Piétons.

Enfants au-dessous de 5 ans.

	Aller seulement	Aller et retour
--	--------------------	--------------------

Carrosses d'enfants.
Charrette pliantes.
Traîneaux d'enfants.

Art. 9. ÉCHANGEABILITÉ DES BILLETS:

Les catégories suivantes de billets émis par le Conseil des ports nationaux pour passage sur le pont Jacques-Cartier, ou par les chemins de fer Nationaux du Canada pour passage sur le pont du Jubilé Victoria, seront acceptés sur présentation par les percepteurs des billets soit au pont Jacques-Cartier, soit au pont du Jubilé Victoria:

Billets de voyageurs—dix voyages—en série.

Billets d'automobile (à voyageurs)—dix voyages.

Billets d'automobile (à voyageurs)—50 voyages.

Billets pour camion de cultivateur—50 voyages—camion d'une tonne.

Billets pour camions de cultivateur—50 voyages—camions de 1½ tonne.

Billets pour camions de cultivateur—50 voyages—camion de 2 tonnes.

Billets d'autobus—100 voyages—16 places ou moins.

Billets d'autobus—100 voyages—autobus de 21 places.

Billets d'autobus—100 voyages—autobus de 25 places.

Billets d'autobus—100 voyages—autobus de 29 places.

Billets d'autobus—100 voyages—autobus de 31 places.

Billets d'autobus—100 voyages—autobus de 33 places.

Billets d'autobus—100 voyages—autobus de 37 places.

Billets d'autobus—100 voyages—autobus de 41 places.

Billet spécial de promenade du soir aller et retour.

APPENDICE "F"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

OTTAWA (CANADA)

Règlement n° B-12

Tarif de péage applicable au pont Jacques-Cartier au port
de Montréal (P.Q.)

Approuvé par décret du conseil (gouvernement fédéral)
C.P. n° 635 en date du 29 janvier 1941

Publié dans la *Gazette du Canada* le 1^{er} janvier 1941

Approuvé par décret du conseil (province de Québec) n° 4091
en date du 27 novembre 1940

NOUVELLE ÉDITION: Annulant le règlement n° 90 tel qu'approuvé par décret
du conseil (gouvernement fédéral) C.P. n° 66 en date du 11 janvier 1939 et
le décret du conseil (province de Québec) n° 2618 en date du 19 décembre 1938.

Applicable à partir du 1^{er} février 1941

SECTION I—DÉFINITIONS

1. Le mot "Conseil" veut dire le Conseil des ports nationaux.
2. Les mots "Pont Jacques-Cartier" veulent dire et comprennent le pont et tous ses abords sous l'administration, la gestion et la direction du Conseil.
3. Les "Péages" sont des droits payables au Conseil et imposés sur les personnes, les animaux de ferme et les véhicules qui passent sur le pont Jacques-Cartier.

SECTION II—APPLICATION DES DROITS

Les droits de péage devant être imposés et perçus doivent être conformes aux donnés à la section III du présent tarif;

POURVU, TOUTEFOIS, que les catégories suivantes de billets émises par le réseau National-Canadien pour passer sur le pont du Jubilé Victoria soient acceptées sur le pont Jacques-Cartier:—

- (1) Billets de voyageurs, en série de dix;
- (2) Billets spéciaux de promenade du soir en automobile, aller et retour;
- (3) Billets de 10 voyages pour automobiles à voyageurs;
- (4) Billets de 50 voyages pour automobiles à voyageurs;
- (5) Billets de 50 voyages pour camions de ferme d'une tonne;
- (6) Billets de 50 voyages pour camions de ferme d'une tonne et demie;
- (7) Billets de 50 voyages pour camions de ferme de deux tonnes;
- (8) Billets de 100 voyages pour autobus de 16 voyageurs ou moins;
- (9) Billets de 100 voyages pour autobus de 21 voyageurs;
- (10) Billets de 100 voyages pour autobus de 25 voyageurs;
- (11) Billets de 100 voyages pour autobus de 29 voyageurs;
- (12) Billets de 100 voyages pour autobus de 31 voyageurs;
- (13) Billets de 100 voyages pour autobus de 33 voyageurs;
- (14) Billets de 100 voyages pour autobus de 37 voyageurs;
- (15) Billets de 100 voyages pour autobus de 41 voyageurs;

SECTION III—LISTE DES DROITS

	Aller seulement	Aller et retour
1. Personnes:		
(1) Voyageurs d'un véhicule quelconque (sauf dans les cas prévus ci-après) le conducteur dudit véhicule n'étant pas compris:		
a) Un seul billet .....	.05	
b) Dix billets en série .....	.25	
(2) Piétons	Gratis	
(3) Enfants de moins de cinq (5) ans	Gratis	
2. Bétail sur pied:		
(1) Chevaux, par tête .....	.15	
(2) Mules, par tête .....	.15	
(3) Bêtes à cornes, par tête .....	.10	
(4) Veaux, par tête .....	.03	
(5) Moutons, par tête .....	.03	
(6) Porcs, par tête .....	.03	
3. Véhicules à traction animale, y compris le conducteur:		
(1) Véhicules à voyageurs:		
a) Tirés par une (1) bête .....	.10	
b) Tirés par deux (2) bêtes .....	.20	
c) Tirés par trois (3) bêtes .....	.40	
d) Tirés par quatre (4) bêtes .....	.55	
(2) Véhicules transportant des marchandises:		
a) Tirés par une (1) bête.....	.10	.10
POURVU, TOUTEFOIS, que le billet émis à ce tarif d'aller et retour ne soit bon que pour la journée où il est vendu et le lendemain.		
b) Tirés par deux (2) bêtes:		
(i) Réservoirs à l'huile .....	.60	
(ii) Tous autres véhicules .....	.20	.20
POURVU, TOUTEFOIS, que le billet émis à ce tarif d'aller et retour ne soit bon que pour la journée où il est vendu et le lendemain.		
c) Tirés par trois (3) bêtes .....	.45	
d) Tirés par quatre (4) bêtes .....	.60	
4. Véhicules à moteur et remorques, y compris le conducteur:		
(1) Motocyclettes .....	.15	
(2) Automobiles à voyageurs (pouvant loger normalement 7 personnes au plus): .....	.25	
a) Aller seulement .....	.25	
b) Aller et retour—promenade du soir .....		.40
POURVU, TOUTEFOIS, que:		
(i) Ce tarif d'aller et retour s'applique à l'automobile et à tous ses voyageurs, à condition que le nombre de ces derniers ne dépasse pas le nombre normal de places de l'automobile; et que		

	Aller seulement	Aller et retour
(ii) Le billet émis à ce tarif d'aller et retour soit bon pour l'aller entre 7 heures du soir et minuit du jour de l'émission, et pour le retour entre 7 heures du soir, le jour de l'émission, et 7 heures du matin, le lendemain.		
c) Dix (10) billets en série POURVU, TOUTEFOIS, que les billets émis à ce tarif ne soient pas négociables et ne soient bons que pour un (1) mois de la date de l'émission.	1.50	
d) Cinquante (50) billets en série POURVU, TOUTEFOIS, que les billets émis à ce tarif ne soient pas négociables et ne soient bons que pour quatre (4) mois de la date de l'émission.	3.00	
(3) Camions (sauf ceux prévus à l'article (5) a) qui suit), compris le conducteur:		
a) De 1 tonne ou moins .....	.25	
b) De plus de 1 tonnes et pas plus de 2 tonnes	.40	
c) De plus de 2 tonnes et pas plus de 4 tonnes	.60	
d) De plus de 4 tonnes et pas plus de 5 tonnes	.90	
e) De plus de 5 tonnes et pas plus de 6 tonnes	1.00	
f) De plus de 6 tonnes et pas plus de 7 tonnes	1.20	
g) De plus de 7 tonnes	1.50	
(4) Remorques (sauf celles prévues à l'article (5) b) qui suit), tirées par des véhicules à moteur:		
a) De 1 tonne ou moins .....	.20	
b) De plus de 1 tonne et pas plus de 2 tonnes	.30	
c) De plus de 2 tonnes et pas plus de 4 tonnes	.45	
d) De plus de 4 tonnes et plus plus de 5 tonnes	.70	
(5) Camions de ferme et remorques:		
a) Camions (non chargés ou chargés de produits agricoles, fumier ou engrais artificiels seulement):		
(i) Camions de 1 tonne, 50 voyages....	3.00	
(ii) Camions de 1½ tonne, 50 voyages.....	5.00	
(iii) Camions de 2 tonnes, 50 voyages....	7.50	
POURVU TOUTEFOIS, que les billets émis à ces tarifs ne soient bons que pour six (6) mois de la date de l'émission.		
b) Remorques tirées par des camions de ferme:		
(i) Chargées de produits agricoles, fumier ou engrais artificiels seulement ....	.10	
POURVU TOUTEFOIS, qu'un billet émis pour un camion de ferme de 1, 1½ ou 2 tonnes, aux tarifs prévus à l'article (5) a) qui précède, soit accepté au lieu du tarif susdit.		
(ii) Non chargées	Gratis	

	Aller seulement	Aller et retour
--	--------------------	--------------------

POURVU, DE PLUS que

- a) Ces camions et remorques portent un permis de l'année courante, émis en conformité de la classification des "véhicules de ferme" dans la loi des véhicules à moteur de la province de Québec, et que
- b) Le cultivateur à qui appartiennent ces véhicules présente au représentant dûment autorisé du Conseil, un certificat signé par le maire ou le secrétaire de la municipalité où il exploite sa ferme, et que
- c) Ce représentant du Conseil endosse sur chaque billet émis aux taux prévus à l'article (5) a) qui précède, le numéro du certificat et le numéro du permis provincial du véhicule.

- (6) Autobus suivant un horaire régulier pour le transport des voyageurs, y compris le conducteur et les voyageurs:

Nombre maximum de places pour:

a) 16 voyageurs ou moins, 100 voyages	80.00
b) 21 voyageurs, 100 voyages	90.00
c) 25 voyageurs, 100 voyages	95.00
d) 29 voyageurs, 100 voyages	100.00
e) 31 voyageurs, 100 voyages	102.00
f) 33 voyageurs, 100 voyages	105.00
g) 37 voyageurs, 100 voyages	110.00
h) 41 voyageurs, 100 voyages	115.00

POURVU, TOUTEFOIS, que les billets émis à ces tarifs ne soient bons que pour une année de la date de l'émission.

- (7) Autobus ne suivant pas un horaire régulier ou tout camion converti ou aménagé temporairement ou en permanence pour le transport de plus de sept (7) personnes, y compris le conducteur:
- .60

5. Divers:

- (1) Personnes montées sur bicyclettes:
 - a) Un seul billet
 - b) Dix (10) billets en série
- (2) Cheval avec cavalier
- (3) Voitures à bras:
 - a) Voitures pour enfants, voiturettes et traîneaux pour enfants
 - b) Toutes autres voitures à bras

SECTION IV—TERMES ET CONDITIONS

1. Les droits de péage deviennent dus et sont payables lorsqu'une personne, un animal de ferme ou un véhicule quelconque s'engage sur le pont Jacques-Cartier.

2. *Charge maximum:*

- (1) Le poids total de tout véhicule simple ou chargé ou non ne doit pas dépasser:
 - a) 40,000 livres réparties sur toutes les roues; et
 - b) 26,000 livres réparties sur deux roues quelconques.
- (2) La charge par pouce de largeur de la partie de tout bandage non pneumatique en contact avec la chaussée ne doit pas dépasser 700 livres.

3. *Circulation:*

- (1) Tous les véhicules doivent passer du côté droit de la chaussée et doivent laisser la moitié de cette dernière libre pour la circulation en sens contraire.
- (2) Aucun véhicule ne doit être conduit à une vitesse plus grande que ce qui est sûr et raisonnable si l'on tient compte de l'état de la chaussée et de la circulation qui s'y fait, et aucun véhicule ne doit, en quelque temps que ce soit, être conduit à des vitesses dépassant les vitesses suivantes:
 - a) Voitures à voyageurs 25 milles à l'heure.
 - b) Toutes autres voitures 15 milles à l'heure.
- (3) Les conducteurs d'automobiles doivent baisser leurs phares en passant sur le pont.
- (4) Aucun véhicule ne doit passer devant un autre véhicule sur la chaussée du pont, sauf dans les cas suivants:
 - a) Si la route est droite et si le passage peut se faire sans risque d'accident;
 - b) Si le passage peut être fait sans qu'il soit nécessaire d'outrepasser les vitesses stipulées à l'article (2) qui précède; et
 - c) Si, avant d'incliner à gauche, le conducteur du véhicule a donné avec son klaxon un signal amplement suffisant pour signifier son intention de passer.

4. *Restrictions:*

Les véhicules suivants ne doivent pas passer sur le pont Jacques-Cartier à moins que des arrangements n'aient été faits avec le Conseil ou son fonctionnaire dûment autorisé:

- (1) Les rouleaux à vapeur, pelles à vapeur, tracteurs ou autres véhicules lourds du même genre;
- (2) Les véhicules contenant du feu.

5. *Interdictions:*

Le passage sur le pont Jacques-Cartier est interdit aux véhicules transportant de la dynamite ou d'autres puissants explosifs.

6. *Piétons:*

- (1) Les piétons doivent passer sur les trottoirs; et
- (2) Ils ne doivent pas passer sur la chaussée; et
- (3) Il leur est défendu de grimper ou de passer sur une partie quelconque du pont Jacques-Cartier, qui n'est prévue pour l'usage des piétons.

7. *Sollicitation:*

En passant sur le pont Jacques-Cartier, les personnes ne doivent pas:

- (1) Faire de la sollicitation; ni
- (2) Distribuer des circulaires, feuillets ou annonces.

8. *Endommagement du pont Jacques-Cartier:*

Toute personne qui causera des dommages au pont, ou le propriétaire de tout véhicule qui causera des dommages au pont, sera, en plus de toute

amende prévue aux termes de tout autre règlement du Conseil on en plus de toute autre amende prévue aux termes de tout autre statut, passible envers le Conseil du coût de la réparation ou du ragrément desdits dommages.

APPENDICE "G"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
OTTAWA, CANADA

Règlement Montréal B-13
Tarif de péage, pont Jacques-Cartier, port de Montréal (P.Q.)

Édicté par le décret (gouvernement fédéral C.P. 1959-243)
du 26 février 1959

Publié dans la *Gazette du Canada* du 11 mars 1959

Édicté par le décret (province de Québec n° 87)
du 4 février 1959

NOUVELLE PUBLICATION: Révoque le Règlement Montréal B-13 édicté par le décret (gouvernement fédéral C.P. 635) du 29 janvier 1941, dans la forme modifiée, et le décret (province de Québec n° 4091) du 27 novembre 1940.

Applicable à partir du 1^{er} avril 1959

- *1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: Tarif du pont Jacques-Cartier.
2. Dans le présent règlement, l'expression
- (1) "autobus" signifie un véhicule à moteur destiné au transport des personnes et ayant plus de neuf places assises; (1)
 - (2) "camion" signifie un véhicule à moteur destiné ou employé au transport des marchandises et immatriculé pour cet usage; (17)
 - (3) "conducteur" désigne une personne qui est effectivement au volant d'un véhicule à moteur; (7)
 - (4) "Conseil" désigne le Conseil des ports nationaux; (2)
 - (5) "ensemble tracteur et plate-forme" signifie un véhicule à moteur se composant d'un tracteur ou camion et d'une plate-forme; (14)
 - (6) "ensemble tracteur et remorque" signifie un véhicule à moteur se composant d'un tracteur et d'une semi-remorque; (15)
 - (7) "motocyclette" signifie un véhicule à moteur à deux ou trois roues et à selle ou siège sur lequel le conducteur s'assoit à califourchon; (10)
 - (8) "péage" signifie le droit imposé pour un voyage d'aller seulement sur tout véhicule, y compris le conducteur et les voyageurs, qui s'engage sur le pont Jacques-Cartier ou qui l'utilise; (6)
 - (9) "plate-forme" signifie un véhicule non auto-moteur du type semi-remorque, destiné à être remorqué et à transporter du matériel ou outillage lourd; (9)
 - (10) "policier du pont" désigne tout agent du Conseil des ports nationaux préposé à la circulation sur le pont Jacques-Cartier; (5)

*Le numéro entre parenthèses à la fin de chaque définition correspond à l'ordre numérique suivi dans le texte anglais.

- (11) "pont" signifie le pont Jacques-Cartier et tous ses abords dont la gestion est confiée au Conseil; (4)
 - (12) "remorque" signifie un véhicule non auto-moteur, destiné à être remorqué; (16)
 - (13) "représentant du Conseil" désigne le fonctionnaire responsable du pont ou la personne qui en accomplit pour lors les fonctions; (3)
 - (14) "semi-remorque" signifie un véhicule non auto-moteur, destiné à être remorqué et déplacé alors que l'extrémité avant de sa carrosserie ou châssis repose sur la carrosserie ou châssis du véhicule remorqueur; (12)
 - (15) "tracteur" signifie un véhicule à moteur destiné à tirer d'autres véhicules et non aménagé lui-même pour le transport de charges; (13)
 - (16) "véhicule de ferme" signifie un véhicule qui porte un permis de l'année courante, délivré en conformité de la classification des "véhicules de ferme" dans la Loi des véhicules à moteur de la province de Québec; et (8)
 - (17) "voiture particulière", "taxi" ou "station-wagon" signifie un véhicule à moteur ayant au plus neuf places et immatriculé comme véhicule à voyageurs pour le transport des personnes. (11)
3. Le présent règlement engage Sa Majesté du chef du Canada et du chef de toute province.

Péage

4. Le conducteur de tout véhicule qui s'engage sur le pont ou qui l'utilise devra payer, relativement à ce véhicule, le péage établi à l'annexe.

Paiement du péage

5. Le péage est exigible et payable aux barrières de péage du pont; le conducteur de tout véhicule à moteur qui traverse le pont s'arrêtera à la barrière de péage et tiendra le véhicule immobile pendant un temps raisonnable pour permettre au percepteur du péage de recevoir le péage approprié et légal, mais aucun conducteur ne tiendra son véhicule immobile à la barrière plus longtemps qu'il n'est raisonnablement nécessaire de le faire dans les circonstances.

Jetons

6. (1) Le paiement du péage mentionné au numéro 2 (1) b) de l'Annexe se fera au moyen de jetons qu'on pourra acheter au taux de cinquante pour quatre dollars soit du Conseil, au Pont Jacques-Cartier, soit des chemins de fer Nationaux du Canada, au pont Victoria, à Montréal;
- (2) Les jetons pourront être achetés seulement par lots de cinquante et personne ne pourra acheter plus d'un lot à la fois;
- (3) Un jeton visé au paragraphe (1) ne sera valable que pour utilisation par l'acheteur primitif;
- (4) Il est interdit à toute personne autre que l'acheteur primitif d'utiliser ou de permettre d'utiliser, pour le paiement de péage, un jeton visé au paragraphe (1).

Charge maximum

7. Le poids total de tout véhicule, y compris la charge qu'il porte, ne dépassera pas 50 tonnes pour un véhicule à deux essieux ni 58 tonnes pour un véhicule à plus de deux essieux; le poids total supporté par un essieu jumelé ne dépassera pas 30 tonnes.

Circulation

8. (1) Tout véhicule passera dans la voie de droite, en dedans des marques peintes sur la chaussée du pont, sauf pour dépasser d'autres voitures;
- (2) Un véhicule à marche lente ne dépassera ni ne tentera de dépasser un autre véhicule à marche lente;
- (3) Aucun véhicule ne sera conduit à une vitesse plus grande que celle qui est sûre et raisonnable, compte tenu de l'état de la chaussée et de la circulation, et, sauf ordre contraire du policier du pont, les vitesses maximums sont les suivantes:
- a) Motocyclettes, voitures particulières, taxis, station-wagons, camions à deux essieux (quatre pneus) et autobus
 35 milles à l'heure
- b) Autres véhicules 25 milles à l'heure
- (4) Aucun véhicule ne sera conduit sur le pont à une vitesse si petite que l'allure normale et raisonnable des autres voitures s'en trouve gênée ou entravée, à moins que la sécurité du véhicule n'oblige à le conduire à cette vitesse réduite ou que le policier du pont n'ait ordonné de le faire.
- (5) L'intensité des phares des véhicules sera réduite pour passer sur le pont;
- (6) Le conducteur de tout véhicule à moteur sur le pont devra en tout temps obéir aux ordres licites, signaux ou instructions donnés de vive voix ou de la main par un policier du pont et se conformer aux indications des feux, écriteaux et signaux mécaniques ou électriques de circulation.
- (7) Il est interdit à tout véhicule de s'arrêter, de rester immobile ou de stationner sur le pont, excepté
- a) en cas de nécessité, pour éviter de causer des blessures à des personnes ou des dommages à des véhicules;
- b) pour payer le péage;
- c) pour obéir à un signal de circulation ou à un ordre, à un signal ou à une indication donnée par le policier du pont;
- d) lorsqu'il tombe en panne.
- (8) Il est interdit à tout véhicule de faire un virage en U sur le pont.
- (9) Lorsqu'une ambulance, un véhicule de la police ou du service d'incendie, la motocyclette ou la voiture du policier du pont s'engage ou se meut sur le pont en produisant un signal sonore au moyen d'une cloche, d'une sirène ou d'un sifflet à gaz d'échappement, tous les véhicules en circulation devront se ranger sur la voie de droite de la route et rester immobiles jusqu'après le passage du véhicule.
- (10) Il est interdit de lancer, laisser tomber, mettre ou placer quoi que ce soit sur le pont.

Circulation restreinte ou interdite

9. Aucun véhicule autre que ceux qui sont mentionnés à l'annexe ne pourra s'engager sur le pont, sauf sur entente spéciale avec le Conseil ou l'un de ses représentants.

10. Nonobstant toute disposition du présent règlement, il est interdit aux véhicules suivants de s'engager sur le pont ou de l'utiliser:

- (1) Véhicules transportant des personnes qui s'y tiennent accrochées à l'extérieur ou camions transportant des personnes assises à l'arrière les pieds pendants;
- (2) Véhicules à bandages métalliques ou véhicules dont les pneus sont dégonflés;
- (3) Véhicules conduits par une personne incompétente ou en état d'ivresse;
- (4) Véhicules transportant des animaux ou des oiseaux de basse-cour mal encagés, ou transportant des ordures, du foin ou de la paille en vrac ou une matière semblable sans une couverture convenable pour empêcher ces matières de s'échapper;
- (5) Véhicules dont la charge surplombe un des côtés ou dont la charge peut s'échapper en tout ou en partie parce qu'elle n'est pas convenablement assujettie;
- (6) Véhicules si surchargés que leur moyen de propulsion est insuffisant;
- (7) Véhicules dont les freins sont insuffisants;
- (8) Camions-citernes, remorques-citernes ou semi-remorques-citernes ayant des robinets qui coulent;
- (9) Autobus ayant des voyageurs se tenant debout entre le conducteur et la porte d'entrée avant ou placés de telle façon qu'ils empêchent le conducteur de voir en avant ou sur les côtés;
- (10) Véhicules, chargés ou non, ayant une largeur extérieure totale de plus de dix pieds;
- (11) Véhicules, chargés ou non, ayant plus de quinze pieds de hauteur;
- (12) Véhicules ou ensemble de véhicules ayant une longueur de plus de soixante pieds, mesurés du pare-chocs avant au pare-chocs arrière ou à l'arrière de la charge;
- (13) Véhicules contenant du feu ou de la dynamite ou autres explosifs brisants;
- (14) Véhicules munis de soupapes d'échappement libre ou autres appareils ou dispositifs permettant aux gaz d'échappement de s'échapper du moteur à l'atmosphère sans passer dans un pot d'échappement ou un silencieux;
- (15) Autres véhicules qui, de l'avis du représentant du Conseil ou du policier du pont, pourraient mettre en danger les personnes ou la propriété ou rendre dangereux l'usage du pont;
- (16) Bicyclettes et autres vélocipèdes, voitures d'enfant, scooters et bicyclettes à moteur, sauf s'ils sont mus à force de bras sur le trottoir;
- (17) Poussettes ou brouettes; et
- (18) Chevaux et cavaliers, animaux en laisse ou en troupeau, ou autres bestiaux sur pied.

Remorquage de véhicules

11. Le Conseil pourra enlever du pont tout véhicule immobilisé, en panne ou abandonné sur le pont, le parquer ou l'entreposer sur la propriété du Conseil aux risques du propriétaire, et il aura droit de réclamer des frais du conducteur ou du propriétaire pour le remorquage du véhicule ainsi que les droits ordinaires perçus par le Conseil pour un tel usage de sa propriété et les frais subis par le Conseil et il pourra garder ledit véhicule en sa possession jusqu'à paiement desdits droits et frais.

Piétons

12. (1) Tous les piétons utiliseront le trottoir;
 (2) Nul ne grimpera sur une partie quelconque du pont et nul ne fera de l'auto-stop sur le pont.

Sollicitation

13. Nul ne fera de sollicitation ni ne distribuera de circulaires, feuillets ou annonces sur la propriété du pont.

Accidents

14. Le conducteur d'un véhicule impliqué dans un accident ayant causé des blessures à une personne ou sa mort, ou des dommages au pont ou à toute autre propriété, devra immédiatement immobiliser son véhicule sur la scène de l'accident, porter secours s'il y a lieu et donner son nom, son adresse, son permis de conducteur et le numéro matricule de son véhicule au policier du pont.

Endommagement du pont Jacques-Cartier

15. Toute personne qui causera des dommages au pont, ou le propriétaire de tout véhicule qui causera des dommages au pont, sera, en plus de toute amende prévue aux termes de tout autre règlement du Conseil ou de toute autre sanction prévue aux termes de tout autre statut, passible envers le Conseil du coût de la réparation ou du ragrément desdits dommages.

Responsabilité du Conseil

16. Nul ne pourra avoir de recours contre le Conseil, que ce soit pour la mort de personnes ou des blessures à des personnes, la perte, la destruction ou l'endommagement de la propriété, résultant de quelque façon que ce soit de l'accès sur le pont d'une telle personne ou de toute autre personne, afférents ou se rapportant à, un tel accès, à moins

- (1) que l'accès au pont ne se fasse conformément aux dispositions du présent règlement; et
 (2) que la mort, les blessures, la destruction ou l'endommagement n'ait été causé uniquement par la négligence d'un fonctionnaire ou d'un employé du Conseil.

Peine

17. Quiconque enfreint une disposition du présent règlement est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus cinquante dollars pour chaque infraction.

Annexe

<i>Description du véhicule</i>	<i>Péage</i>
1. Véhicule hippomobile	\$ 0.15
2. Véhicule à moteur:	
(1) Motocyclette, voiture particulière, taxi ou station-wagon:	
a) Aller seulement	0.25
b) Cinquante passages (paiement par jetons)	4.00
(2) Corbillard ou ambulance	0.25
(3) Camion ou tracteur:	
a) Véhicule à 2 essieux et à 4 pneus	0.25
b) Véhicule à 2 essieux et à 6 pneus d'au plus 10 pouces	0.50

<i>Description du véhicule</i>	<i>Péage</i>
c) Véhicule à 2 essieux et à 6 pneus de plus de 10 pouces	\$ 1.00
d) Véhicule simple à 3 essieux et à pneus d'au plus 10 pouces	1.00
e) Véhicule simple à 3 essieux et à pneus de plus de 10 pouces	1.50
(4) Ensemble tracteur-remorque:	
a) Véhicule à 3 essieux	1.50
b) Véhicule à 4 essieux	1.75
c) Véhicule à 5 essieux	2.00
(5) Véhicule de ferme:	
a) Véhicule à 2 essieux et à 4 pneus: cinquante passages	4.00
b) Véhicule à 2 essieux et à 6 pneus: cinquante passages	7.50
c) Véhicule à 3 essieux: cinquante passage	12.00
TOUTEFOIS,	
(i) les billets émis à ces taux ne seront valables que pour six mois à compter de la date d'émission;	
(ii) le véhicule devra avoir une plaque courante délivrée à un "véhicule de ferme", expression définie dans la Loi des véhicules automobiles de la province de Québec, ne rien transporter ou transporter uniquement des produits de la ferme, du fumier ou des engrais chimiques.	
(6) Autobus	1.00
TOUTEFOIS, les compagnies d'autobus exploitant des services à horaires réguliers entre Montréal et l'île Sainte-Hélène ou Montréal et les municipalités de la rive sud via le pont Jacques-Cartier pourront obtenir, sur demande par écrit adressée au Conseil, des taux d'abonnement. Le taux d'abonnement pour un passage aller seulement ne sera pas inférieur à deux fois le prix comptant du passage aller seulement d'un adulte entre Montréal et l'île Sainte-Hélène ou entre Montréal et le pont des municipalités de la rive sud qui, sur le parcours en question, est le plus éloigné.	
(7) Ensemble tracteur-plate-forme:	
a) Sans charge	5.00
b) Avec charge	10.00
3. Remorque, semi-remorque ou véhicule remorqué (par une motocyclette, une automobile ou un camion):	
(1) Véhicule à un essieu et à un ou deux pneus	0.25
(2) Véhicule à un essieu et à 4 pneus	0.50
(3) Véhicule à 2 essieux et à 4 pneus ou plus	0.75
4. Tous véhicules non autrement désignés	sur entente

APPENDICE "H"

NATIONAL HARBOURS BOARD—MONTREAL HARBOUR
CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

APPLICATION FOR EMPLOYMENT
DEMANDE D'EMPLOI

(The applicant must in all cases write the required information in ink, in his own handwriting.)
(Le postulant doit dans chaque cas inscrire les renseignements requis, à l'encre et de sa propre main.)

Name in full }
Nom complet }
Address }
Adresse }
Position required }
Position demandée }
Married, Single or Widower } Number of dependents }
Marié, célibataire ou veuf } Nombre de dépendants }
Date and year of birth } Place of birth }
Date et année de naissance } Lieu de naissance }
Nationality } Religion }
Nationalité } (If Protestant, state denomination)

OVERSEAS SERVICE

SERVICE OUTRE-MER

From } To } Regimental No. } Military Pension (%) }
De } A } No de régiment } Pension militaire (%) }

Have you any physical defect which would make you unfit for employment in the position for which you are applying?

Souffrez-vous de quelque défaut physique qui vous rendrait incapable de remplir la position que vous sollicitez?

Give in form below record of your services for last five years, giving each year in regular order down to date. Give cause of leaving the service of each previous employer.

Donnez dans l'espace qui suit un compte rendu de vos emplois durant les cinq dernières années, donnant chaque année en ordre régulier jusqu, ici. Donnez les raisons pour lesquelles vous avez quitté l'emploi de chacun de vos patrons précédents.

If you have previously been employed by the MONTREAL HARBOUR, please indicate hereunder, period of employment, position held and the department in which employed.

Si vous avez déjà été à l'emploi du PORT DE MONTRÉAL, veuillez indiquer ci-dessous la période d'emploi, la position occupée et le nom du département.

Name of employers	Where employed	What was your occupation	Date you entered their service	Date you left their service	Cause of leaving their service
Nom des employeurs	Lieu d'emploi	Quelle était votre occupation	Date où vous êtes entré à leur emploi	Date où vous avez quitté leur emploi	Raison pour laquelle vous avez quitté cet emploi

Have you ever made claims against or sued the National Harbours Board of the Harbour Commissioners of Montreal on account of personal injuries or any other cause?

Avez-vous jamais fait une réclamation ou intenté une poursuite au Conseil des ports nationaux ou aux Commissaires du harre de Montréal pour cause de dommages résultant d'un accident personnel ou aucune autre cause?

I certify the above to be a correct statement.
Je certifie que les déclarations ci-haut sont véridiques.

Signature in full }
Signature complète }

Witness } Date 19.....
Témoin }

APPENDICE "I"

Form 600/198-5M-10-56

NATIONAL HARBOURS BOARD—MONTREAL HARBOUR
CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

APPLICATION FOR EMPLOYMENT

DEMANDE D'EMPLOI

Name in full }
Nom complet }

Address } Telephone No. }
Adresse } N° de téléphone }

Position required } Date and year of birth }
Position demandée } Date et année de naissance }

Married, Single or Widower } Number of dependents }
Marié, célibataire ou veuf } Nombre de dépendants }

OVERSEAS SERVICE

SERVICE OUTRE-MER

From } To } Regimental No. } Military Pension } %
De } A } N° de régiment } Pension militaire }

Have you any physical defect which would make you unfit for employment }
in the position for which you are applying? }
Souffrez-vous de quelque défaut physique qui vous rendrait incapable de remplir }
la position que vous sollicitez? }

Have you ever previously been employed by the National Harbours Board at Montreal? }
Avez-vous déjà travaillé pour le Conseil des ports nationaux à Montréal? }

If so, during what period? } From } To }
Si oui, durant combien de temps? } Du } A }

In what position? } In which department? }
A quel poste? } Dans quel service? }

State on the reverse side of this form your employment record during the last five years.
Donnez au verso un compte rendu de vos emplois durant les cinq dernières années.

I certify that the information shown on this form is correct.
Je certifie que les renseignements donnés sur cette formule sont véridiques.

Signature in full }
Signature complète }

Date.....19.....

PREVIOUS EMPLOYMENT—EMPLOIS ANTÉRIEURS

Name of employers	Occupation	Date employment commenced	Date employment terminated	Reason for leaving
Nom des employeurs	Occupation	Date de commencement d'emploi	Date de fin d'emploi	Motif de départ
1.....				
2.....				
3.....				

APPENDICE "J"

(Front of Card)
(Recto)

No.....
FORM 600-200-M5-8-59

National Harbours Board—Montreal Harbour— Application for Employment
Conseil des ports nationaux—Port de Montréal— Demande d'emploi

Name in full } Education.....
Nom complet }
Address } Telephone No. }
Adresse } *N° de téléphone* }
Position required } Date and year of birth }
Position demandée } *Date et année de naissance* }
Married, Single or Widower } Number of dependants }
Marié, célibataire ou veuf } *Nombre de dépendants* }
OVERSEAS SERVICE } SERVICE OUTRE-MER }
From } To } Regimental No. } Military Pension } %
De } *A* } *N° de régiment* } *Pension militaire* }
Have you any physical defect which would make you unfit for }
employment in the position for which you are applying? }
Souffrez-vous de quelque défaut physique qui vous rendrait incapable }
de remplir la position que vous sollicitez? }
Have you ever previously been employed by the National Harbours Board at Montreal? }
Avez-vous déjà travaillé pour le Conseil des ports nationaux à Montréal? }
If so, during what period? } From } To }
Si oui, durant combien de temps? } *Du* } *A* }
In what position? } In which department? }
A quel poste? } *Dans quel service?* }

State on the reverse side of this form your employment record during the last five years.
Donnez au verso un compte rendu de vos emplois durant les cinq dernières années.

I certify that the information shown on this form is correct.
Je certifie que les renseignements donnés sur cette formule sont véridiques.

Signature in full }
Signature complète } Date..... 19.....

Over—Verso (Reverse of Card)

PREVIOUS EMPLOYMENT—EMPLOIS ANTÉRIEURS

Name of employers <i>Nom des employeurs</i>	Occupation <i>Occupation</i>	Date employment commenced <i>Date de commencement d'emploi</i>	Date employment terminated <i>Date de fin d'emploi</i>	Reason for leaving <i>Motif de départ</i>
1.....				
2.....				
3.....				
4.....				
5.....				

(FOR OFFICE USE ONLY)

Renewal of application.....
Called-in for interview or a test.....
Called-in to report to department of.....
Starting Date.....
Approval received.....

APPENDICE "K"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

Examen des candidats au poste de péager

1. Résoudre les problèmes d'arithmétique suivants:—

a) Additions:

1,583.20	9,543,825
1,622.01	30,213
1,614.20	367,859
1,906.21	2,978
1,702.96	4,590,469
1,552.54	326
<hr/>	<hr/>

Total:

b) Soustractions:

435,636.48	4,508,325
43,559.87	2,979,216
<hr/>	<hr/>

c) Divisions:

290,625 divisé par 125 =
30,000 divisé par 68 =

d) Multiplications:

6,219 × 492 =
10,347 × 85 =

2. Rédiger, en anglais, un bref rapport au surveillant des péagers relativement à un des incidents suivants:

- Un véhicule heurte un des postes de péage et endommage la propriété du port.
- Une dispute éclate au sujet du péage qui doit être perçu pour la traversée du pont.

.....
(Signature du candidat)

APPENDICE "L"

CONVENTION COLLECTIVE

conclue le 20 août 1957
entre le

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
(Port de Montréal)

EXPLOITATION GÉNÉRALE

ET LA

FRATERNITÉ DES COMMIS DE CHEMINS DE FER ET DE NAVIGATION,
MANUTENEURS DE MARCHANDISES, EMPLOYÉS DE MESSAGERIES ET DE GARES

ARTICLE	TITRE	PAGE
I	APPLICATION.....	99
II	CONDITIONS GÉNÉRALES DE TRAVAIL	
	1.—Ancienneté.....	99
	2.—Nominations à des postes nouveaux et vacances.....	101
	3.—Réduction de personnel et rappel au travail.....	101
	4.—Heures de travail.....	101
III	VACANCES ANNUELLES ET JOURS FÉRIÉS	
	1.—Vacances annuelles avec paie.....	102
	2.—Jours fériés avec paie.....	104
IV	SALAIRES ET TRAITEMENTS	
	1.—Barème des salaires.....	104
	2.—Rémunération du surtemps.....	104
	3.—Rémunération lors des vacances annuelles.....	107
	4.—Scaphandriers.....	107
	5.—Mode de paiement.....	107
	6.—Liste des jours de paie.....	107
V	MÉTHODE DE REDRESSEMENT DES GRIEFS.....	107
VI	RETENUE VOLONTAIRE DE COTISATIONS SYNDICALES.....	108
VII	DURÉE ET RENOUVELLEMENT.....	108
ANNEXE		
"A"	BARÈME DES SALAIRES.....	110
"B"	RETENUE VOLONTAIRE DE COTISATIONS SYNDICALES— FORMULE D'AUTORISATION.....	113
"C"	RETENUE VOLONTAIRE DE COTISATIONS SYNDICALES— FORMULE DE RÉVOCATION.....	114

CONVENTION COLLECTIVE CONCLUE LE VINGTIÈME JOUR D'AOUT
1957 ENTRE

Le Conseil des ports nationaux,
corporation légalement constituée,
ci-après dénommée «le Conseil»,
d'une part,
— et —

*La Fraternité des commis de chemins
de fer et de navigation, manutentiers
de marchandises, employés de messageries
et de gares, ci-après dénommée
«la Fraternité».*
d'autre part.

ARTICLE I—Application

Les normes et taux de paie stipulés par les présentes régissent, autant que le Conseil ait le droit d'y consentir, les services de ses employés préposés à L'EXPLOITATION GÉNÉRALE du port de Montréal et visés par les classifications ci-après énumérées.

1. *Service du génie*: Tous les employés à gages, rémunérés sur la base d'une heure ou d'un relais dans les divisions suivantes:

Atelier et chantier maritime
Voie ferrée
Hangars et édifices
Voirie et eau
Équipement de terre
Quais
Plomberie
Mécanique
Électricité

à l'exception, toutefois, des employés des Divisions de l'électricité et de la mécanique travaillant habituellement dans les élévateurs à grain.

2. *Flotte*: Mécaniciens de bigue flottante, scaphandrier et son aide.

3. *Chemin de fer*: Contrôleur de wagons, inspecteurs de wagons, commis-concierges et signaleurs aux traverses.

4. *Édifice du bureau-chef et du môle Victoria*: Concierges.

5. *Magasins*: Premier magasinier et magasiniers.

6. *Pont Jacques-Cartier*: Commis-concierge et péagers.

ARTICLE II—Conditions générales de travail

1. *Ancienneté*

a) Une liste d'ancienneté pour chaque service, ou, si un service comporte des divisions, pour chaque division—de façon à comprendre tous les employés visés par cette convention et régulièrement affectés à tel service ou telle division—doit être faite et affichée annuellement en septembre. Des copies de ces listes doivent être remises aux officiers de la Fraternité.

b) Les listes d'ancienneté doivent mentionner pour chaque employé: son nom, sa classification et la date de sa dernière entrée au service du Conseil à Montréal (qu'il s'agisse ou non d'un poste visé par cette convention). L'ancienneté vaut à compter de cette date.

- c) La preuve d'une erreur alléguée au sujet de l'ancienneté doit être soumise au Directeur du port, par écrit et dans les soixante (60) jours de l'affichage de la liste concernée. Toute erreur avérée par un employé ou par le Comité de griefs (voir article V) doit être corrigée et l'ancienneté ainsi rectifiée doit prévaloir.
- d) Les droits d'ancienneté s'acquièrent et s'exercent comme suit:
- (i) Tout employé ne peut acquérir et n'a le droit d'exercer ses droits d'ancienneté avant qu'il n'ait travaillé pour le Conseil au port de Montréal et, au cours de toute période de douze (12) mois consécutifs ou de partie de telle période durant six cents (600) heures au total, après quoi son ancienneté compte depuis le premier jour de cette période.
 - (ii) Si un employé assigné à un poste *visé* par cette convention permute à un poste non visé par cette convention, son nom doit être rayé de la liste d'ancienneté prévue par les présentes six (6) mois après ce changement.
 - (iii) Si un employé assigné à un poste non *visé* par cette convention permute à un poste visé par cette convention, il peut se prévaloir de ses droits d'ancienneté selon cette convention après que sa permutation a été maintenue sans interruption durant six (6) mois; dès lors, son ancienneté compte depuis la date de sa dernière entrée au service du Conseil, au port de Montréal.
- e) Exception: gardiens
- Nonobstant quoi que ce soit au contraire dans cette convention, des listes distinctes d'ancienneté pour les gardiens doivent être maintenues dans chaque service ou dans chaque division. Exception faite des situations temporaires, les assignations aux postes de gardiens doivent être dévolues, si possible, aux volontaires faisant actuellement partie du personnel de l'exploitation et de l'entretien; sinon, elles peuvent être attribuées à n'importe qui. Les noms de tous les gardiens assignés doivent être immédiatement rayés de la liste d'ancienneté du service ou de la division originaire pour être inscrits sur la liste d'ancienneté des gardiens du service ou de la division où ils se trouvent dorénavant affectés et leur ancienneté vaut à compter de leur dernière entrée au service du Conseil, au port de Montréal. Après assignation, les gardiens ne peuvent supplanter les employés d'autres classifications ni se faire supplanter par eux.
- f) Un employé perd ses droits d'ancienneté
- (i) s'il est congédié pour cause;
 - (ii) si, de son plein gré, il laisse le service du Conseil;
 - (iii) s'il ne se rapporte pas au travail, ou s'il ne motive pas suffisamment ce fait dans les sept (7) jours qui suivent un avis;
 - (iv) vingt-quatre (24) mois après le dernier jour où il a travaillé pour le Conseil au port de Montréal, à quelque poste que ce soit dans les cadres de cette convention; cependant, en cas d'absence approuvée pour raison de maladie, son ancienneté est maintenue.

2. Nominations à des postes nouveaux et vacances

- a) Les postes nouveaux, ainsi que les vacances dans les postes régulièrement établis pour une période prévue d'un mois ou plus, doivent être annoncés durant cinq (5) jours ouvrables au cours desquels les employés intéressés remettent leur demande à l'officier désigné. Seuls peuvent venir sur les rangs ceux dont les noms apparaissent sur la liste d'ancienneté du service ou de la division en cause.
- b) Les nominations à des postes nouveaux ou à des vacances doivent se faire dans les cinq (5) jours qui suivent ceux déjà mentionnés dans le paragraphe a) de cette section 2, et ces nominations doivent être immédiatement publiées. Des assignations temporaires peuvent avoir lieu en attendant une nomination.
- c) La compétence et les aptitudes sont les critères d'un choix pour une nomination et, à compétence et aptitudes égales, l'ancienneté prévaut. Rien dans les présentes ne doit avoir pour effet d'empêcher le Conseil de juger qu'aucun aspirant ne possède les qualités requises ou de remplir la vacance comme bon lui semble, sous réserve toutefois des droits que possède tout employé en vertu de l'article V de cette convention.

3. Réduction de personnel et rappel au travail

- a) Exception faite de ce que l'article II, section 1, paragraphe e) prévoit pour les gardiens, une réduction de personnel doit se faire à raison inverse de l'ancienneté, et un employé dont le poste est aboli ou qui est supplanté peut exercer son droit d'ancienneté contre tout employé sujet à cette convention de la façon suivante:
 - (i) Il peut supplanter tout employé de sa classification dans le même service ou dans la même division, si cet employé a moins d'ancienneté dans cette classification;
 - (ii) Pourvu qu'il puisse exécuter le travail requis, il peut supplanter tout employé dont le nom apparaît sur la même liste d'ancienneté que la sienne, si cet employé lui est inférieur quant au rang et quant à l'ancienneté.
- b) Un employé mis à pied et désireux de retourner à son poste lors de la reprise du travail doit, s'il veut être rapidement repéré, s'assurer que son adresse demeure connue des officiers voulus, tant du Conseil que de la Fraternité.
- c) Lors de la reprise du travail, les employés sont rappelés et réinstallés à leurs postes dans l'ordre inverse de leur mise à pied.

4. Heures de travail—A l'exception de ce qui est autrement stipulé par les présentes les heures normales de travail sont les suivantes:

- a) *Semaine normale de travail*—40 heures.
- b) *Assignations quotidiennes régulières*—Du lundi au vendredi inclusivement, huit (8) heures consécutives par jour (à part une (1) heure au maximum pour dîner) entre 7 a.m. et 6 p.m.
- c) *Exceptions*
 - (i) *Travailleurs à relais*
 - aa) Heures quotidiennes (maximum de huit (8) heures par jour, excepté lorsqu'il y a changement des relais) telles qu'assignées dans les quarante (40) heures déjà stipulées par le paragraphe a) de cette section 4;

- bb) Toute tâche que l'on veut classer comme travail à relais doit comporter au moins deux (2) relais d'au moins (8) heures consécutives chacun—y compris le temps des repas—sur une période de deux (2) jours minimum;
- cc) Pour les travailleurs à relais, une semaine est censée désigner une période définie de sept (7) jours consécutifs coïncidant avec la période de paie hebdomadaire.
- (ii) *Gardiens, concierges, commis-concierges (excepté au pont Jacques-Cartier), concierges aux édifices du bureau-chef et du môle Victoria, signaleurs aux traverses et aiguilleurs.*
Heures quotidiennes telles qu'assignées dans les quarante (40) heures déjà stipulées par le paragraphe a) de cette section 4.
- (iii) *Commis-concierge et péagers au pont Jacques-Cartier*
Heures hebdomadaires et quotidiennes indéterminées.
- d) *Affichage des assignations*—Les heures normales de travail pour chaque jour doivent être déterminées par le Conseil et affichées à des endroits accessibles aux employés concernés. Un avis de quarante-huit (48) heures doit précéder tout changement de ces heures.
- e) *Travail de surtemps*—En autant que faire se peut et que l'exploitation du port n'en est pas entravée, le travail de surtemps doit être partagé entre les employés d'un même service, ou si ce service comporte des divisions, entre les employés d'une même division pourvu que ceux-ci aient la compétence requise.
- f) *Réduction des heures*—Advenant un manque d'ouvrage, les heures de travail établies par les présentes peuvent être réduites d'un commun accord sur avis d'au moins quarante-huit (48) heures, et si cette réduction s'avère insuffisante, une réduction du personnel peut être entreprise conformément aux stipulations de la section 3 de cet article II.

ARTICLE III—Vacances annuelles et jours fériés

1. *Vacances annuelles avec paie*

- a) *Éligibilité*—Sous réserve des stipulations des paragraphes b) et c) de cette section 1, un employé a droit à des vacances annuelles conformément à ce qui suit:
- (i) Pendant les trois (3) premières années d'emploi depuis sa dernière entrée au service du port, une (1) heure pour chaque cinquante-deux (52) heures de travail au cours de chacune de ces années, jusqu'à concurrence de quarante (40) heures par année; et
- (ii) Après trois (3) ans d'emploi depuis sa dernière entrée au service du port, une (1) heure pour chaque vingt-six (26) heures de travail au cours de chaque année, jusqu'à concurrence de quatre-vingts (80) heures par année; et
- (iii) Après vingt (20) ans d'emploi depuis sa dernière entrée au service du port, une (1) heure pour chaque dix-sept (17) heures de travail au cours de chaque année, jusqu'à concurrence de cent vingt (120) heures par année.

b) *Estimation des crédits de congé*

- (i) Pour les fins de cette section 1, les heures de travail comprennent les heures normales de travail pour les jours ordinaires de la semaine, les heures normales lors des jours fériés, qu'ils soient travaillés ou qu'ils soient chômés avec paie, et toute absence pour vacances avec paie.
- (ii) Les heures de travail perdues par un employé pour le seul motif d'un accident de travail reconnu comme tel en vertu de la Loi sur l'indemnisation des employés de l'État, peuvent compter parmi les heures de travail pour fins d'estimation des crédits de vacances.
- (iii) Le temps d'absence pour maladie présumée sérieuse, s'il n'excède pas deux cent quarante (240) heures en toute année civile, doit compter pour l'estimation du travail accompli aux fins des vacances, pourvu que des attestations médicales satisfaisantes pour chaque maladie soient toujours remises au Conseil. Aux fins des présentes, le temps d'absence des anciens combattants pour examen médical est reconnu pourvu que ceux-ci remettent toujours au Conseil les avis officiels émis par le Ministère des anciens combattants pour ces examens.
- (iv) Les crédits de congé pour vacances s'accumulent depuis la date de la dernière entrée au service du port. Cependant, un employé qui laisse, pour quelque motif que ce soit, le service du Conseil avant la fin de six (6) mois complets depuis cette date perd définitivement tout droit attaché à de tels crédits.

c) *Octroi du congé*

- (i) Le congé de vacances est octroyé à un employé jusqu'à concurrence uniquement de ses crédits.
- (ii) Aucun congé de vacances n'est accordé au cours des six (6) premiers mois de service.
- (iii) Le congé de vacances doit être pris dans l'année civile au cours de laquelle il est mérité, excepté
 - aa) lorsqu'un employé a moins de six (6) mois de service;
 - bb) lorsque les conditions de travail sont telles qu'il ne peut être octroyé au cours de cette année en pareil cas, cependant, sur approbation écrite du chef de service, les crédits de congé de vacances sont reportés à l'année suivante.
- (iv) Le congé de vacances doit être accordé aux employés en tout temps pourvu que l'exploitation du port n'en soit pas entravée.
- (v) Le directeur du port peut refuser d'octroyer un congé de vacances, pour le tout ou pour une partie des crédits non encore utilisés, s'il est d'opinion que l'assiduité, la ponctualité ou la conduite de l'employé s'est avérée non satisfaisante; les crédits visés sont alors tenus pour inexistantes.
- (vi) Si, au cours de la période de vacances d'un employé, il y a un jour férié avec paie selon la section 2 de cet article III, ce jour ne compte pas dans le congé de vacances de cet employé.

2. *Jours fériés avec paie*

- a) Pour les fins de cette convention, les jours suivants, lorsqu'ils coïncident avec des jours habituellement ouvrables, doivent être reconnus comme jours fériés:
- Jour de l'an,
Vendredi saint,
St-Jean Baptiste,
Fête du Canada,
Fête du travail,
Jour d'action de grâces,
Noël.
- b) A l'occasion de ces jours fériés, un employé doit être rémunéré à son taux régulier pour le nombre d'heures durant lesquelles il aurait travaillé si ce jour n'avait pas été férié, pourvu,
- (i) qu'il ait été à l'emploi du port depuis au moins six (6) mois à compter de la date de sa dernière entrée au service du port;
- (ii) qu'il ait travaillé durant le nombre habituel d'heures ou qu'il ait été en congé d'absence, avec permission et avec paie, la veille et le lendemain du jour férié devenu ouvrable à cause des exigences normales de son travail;
- (iii) si ses services ont été requis pour ce jour, qu'il n'ait pas refusé de travailler ou qu'il ait donné une excuse valable à son chef de service.
- c) Le jour que le gouverneur en conseil pourrait substituer à un des jours fériés ci-haut mentionnés dans le paragraphe a) de cette section 2 vaudra au même titre.

ARTICLE IV—Gages

1. *Cédule de gages (annexe "A")*

- a) Le travail exécuté au cours des heures habituellement déterminées doit être rémunéré selon les taux et les dates fixés dans l'annexe "A" jointe à cette convention pour en faire partie intégrante.
- b) Les gages comportant rétroactivité en rapport avec les augmentations de taux pour valoir depuis le 1^{er} janvier 1957, sont payables exclusivement aux personnes à l'emploi du Conseil lors de cette date, aux employés retraités au cours de la période visée par la rétroactivité et aux successions des employés décédés au cours de ladite période. Ne peuvent se prévaloir de cette rétroactivité les employés qui entrés au Conseil après le 1^{er} janvier 1957, ont depuis remis leur démission, laissé leur emploi de plein gré ou été congédiés pour cause.

2. *Rémunération du surtemps*

Sous réserve de ce qui est autrement stipulé dans les paragraphes b) et c) de cette section 2, les employés à gages doivent être rémunérés pour leur travail de surtemps conformément à la règle générale suivante:

a) *Règle générale*

- (i) *Tout autre jour qu'un samedi, un dimanche ou un jour férié*
- aa) Le travail exécuté sans interruption, avant ou après les heures habituellement déterminées, doit être rémunéré au taux d'une fois et demie (1½) le taux régulier;

- bb) Le travail exécuté *avec interruption*, avant ou après les heures habituellement déterminées, doit être rémunéré au taux d'une fois et demie ($1\frac{1}{2}$) le taux régulier, avec paiement minimum, à chaque fois, de quatre (4) heures de gages au taux régulier, EXCEPTÉ que, pour du travail entrepris durant la soirée d'un dimanche ou d'un jour férié mentionné dans l'article III, section 2, paragraphe a) des présentes et continué après minuit, il n'y a pas de tel paiement minimum pour le travail d'après minuit.
- (ii) *Samedi*
Tout travail exécuté un samedi doit être rémunéré au taux d'une fois et demie ($1\frac{1}{2}$) le taux régulier, avec paiement minimum, à chaque fois, de quatre (4) heures de gages à une fois et demie ($1\frac{1}{2}$) le taux régulier, EXCEPTÉ que, pour du travail entrepris un vendredi soir et continué après minuit, il n'y a pas de tel paiement minimum pour le travail d'après minuit.
- (iii) *Dimanche*
Tout travail exécuté un dimanche doit être rémunéré au taux du double du taux régulier, avec paiement minimum, à chaque fois, de quatre (4) heures de gages au double du taux régulier, EXCEPTÉ que, pour du travail entrepris un samedi soir et continué après minuit, il n'y a pas de tel paiement minimum pour le travail d'après minuit.
- (iv) *Jour férié*
- aa) Le travail d'un employé qui, conformément à l'article III, section 2, paragraphe b), *n'a pas droit* de recevoir une paie pour les jours fériés mentionnés dans l'article III, section 2, paragraphe a) doit être rémunéré *totalemment* au taux du double du taux régulier, avec paiement minimum, à chaque fois, de quatre (4) heures de gages au double du taux régulier, EXCEPTÉ que, pour du travail entrepris la veille d'un jour férié et continué après minuit, il n'y a pas de tel paiement minimum pour le travail d'après minuit.
- bb) Le travail d'un employé qui, conformément à l'article III, section 2, paragraphe b), *a droit* de recevoir une paie pour les jours fériés mentionnés dans l'article III, section 2, paragraphe a), doit être rémunéré comme suit:
1. Pour du travail exécuté durant les heures habituellement déterminées, au taux régulier avec paiement minimum, à chaque fois, de quatre (4) heures de gages au taux régulier; *plus* le nombre d'heures déterminées durant lesquelles l'employé aurait travaillé si ce jour n'avait pas été férié, *ou* au choix du directeur du port, un congé d'absence avec paie est accordé pour le nombre total des heures déterminées lors d'un jour ouvrable;
 2. Pour du travail exécuté sans interruption, avant ou après les heures habituellement déterminées, à un taux double du taux régulier;
 3. Pour du travail exécuté avec interruption, avant ou après les heures habituellement déterminées, à un taux double du taux régulier avec paiement minimum, à chaque fois, de quatre (4) heures de gages au double du taux régulier, EXCEPTÉ que, pour du travail entrepris la veille d'un jour férié et continué après minuit, il n'y a pas de tel paiement minimum pour le travail d'après minuit.

(v) *Périodes des repas*

Le travail exécuté durant les heures habituellement déterminées pour les repas doit être rémunéré au taux de surtemps et un employé qui travaille pendant ce temps doit, à la première occasion, pouvoir prendre vingt (20) minutes avec paie ou, à son choix, une (1) heure complète sans paie; ce travail ne doit cependant pas être considéré comme discontinu aux fins d'application de la clause (i) bb) de ce paragraphe a).

b) *Exception: travailleurs à relais*

(i) Le travail exécuté sans interruption, avant ou après un relais habituellement déterminé, doit être rémunéré aux taux de surtemps, excepté lors d'un changement de relais.

(ii) Les travailleurs à relais ne sont pas visés par les alinéas (ii), (iii) et (iv) du paragraphe a) de cette section 2 stipulant des paiements minima, ainsi que par l'alinéa (v) du paragraphe a) de cette section 2 stipulant une rémunération pour le travail exécuté aux heures de repas. Cependant, un travailleur à relais, auquel on a fait un appel spécial et qui, sans qu'il y ait faute de sa part, travaille sans interruption durant moins de huit (8) heures, doit être, à chaque fois, rémunéré selon les minima suivants:

aa) Quatre (4) heures à une fois et demie ($1\frac{1}{2}$) le taux régulier, si l'appel a lieu un samedi;

bb) Quatre (4) heures au double du taux régulier, si l'appel a lieu un dimanche;

cc) Quatre (4) heures au taux régulier, dans le cas d'un employé rémunéré au taux régulier conformément à l'article III, section 2, paragraphe b), si l'appel a lieu un des jours fériés mentionnés dans l'article III, section 2, paragraphe a);

dd) Quatre (4) heures au double du taux régulier, dans le cas d'un employé non rémunéré au taux régulier conformément à l'article III, section 2, paragraphe b), si l'appel a lieu un des jours fériés mentionnés dans l'article III, section 2, paragraphe a).

(iii) Pour les fins du paragraphe b) de cette section 2

aa) le mot "samedi" signifie le samedi, si ce jour est l'un des deux jours de repos habituels; sinon, il signifie le premier des deux;

bb) le mot "dimanche" signifie le dimanche, si ce jour est l'un des jours de repos habituels; sinon, il signifie le second des deux.

c) *Exception: autres employés*

Nonobstant quoi que ce soit au contraire dans les présentes—

(i) Les taux de paie pour tout travail exécuté par les gardiens, les concierges, les commis-concierges (excepté au pont Jacques-Cartier), les contrôleurs de wagons et les signaleurs aux traverses en plus de leur semaine de travail habituellement déterminée doivent être une fois et demie ($1\frac{1}{2}$) les taux réguliers;

(ii) Les taux de paie pour tout travail exécuté par les aiguilleurs en plus de leur semaine de travail habituellement déterminée doivent être les mêmes que ceux fixés par les présentes pour les travailleurs à relais;

(iii) Les taux de paie pour tout travail exécuté par le commis-concierge et par les péagers au pont Jacques-Cartier doivent être les taux réguliers;

QUOIQUE tout employé, assigné à l'une ou l'autre des classifications ci-haut mentionnées, ayant droit, conformément à l'article III, section 2, paragraphe b), de recevoir une rémunération pour les jours fériés

mentionnés dans l'article III, section 2, paragraphe a), et requis de travailler durant un de ces jours fériés, doit être rémunéré au taux régulier pour les heures effectivement travaillées; *de plus*, il doit bénéficier d'une paie pour les heures d'un jour ouvrable ou d'un relais, ou, au choix du Directeur du port, d'un congé d'absence avec paie pour le nombre d'heures d'un jour ouvrable ou d'un relais.

3. Rémunération lors des vacances annuelles

- a) Le calcul des gages dus à tout employé pour le temps de ses vacances annuelles doit se faire à raison des heures de travail et du taux de paie de sa classification habituelle ou normale, nonobstant le fait qu'il peut avoir été au moment de son départ en vacances, assigné temporairement à une classification comportant des heures de travail et un taux de paie différents.
- b) Au jour même du décès d'un employé, ce qui lui est dû à titre de rémunération pour vacances selon les taux ici prévus devient payable à sa succession.

4. *Scaphandriers*—Les scaphandriers et leurs aides doivent être rémunérés pour le temps des plongées aux taux correspondants de la cédule des gages ou du surtemps pour de telles classifications, moyennant, à chaque fois, un paiement minimum de quatre (4) heures selon ces taux; en tout autre temps ils sont rémunérés aux taux de leurs classifications habituelles.

5. *Mode de paiement*—Tous les employés visés par cette convention doivent être payés par chèque.

6. *Liste des jours de paie*—Chaque année, au premier (1^{er}) jour de janvier, ou dès que possible après, des listes des jours de paie de l'année civile doivent être faites et affichées dans chaque service ou dans chaque division que vise cette convention et des copies doivent en être remises aux officiers locaux de la Fraternité.

ARTICLE V—Méthode de redressement des griefs

1. Le délégué syndical ainsi que le comité de griefs de la Fraternité sont reconnus comme tels et tout sujet de grief, de plainte, etc., doit être discuté entre ce délégué ou ce comité et les officiers du Conseil désignés à cet effet. Les plaintes doivent être formulées dans les six (6) jours suivant le fait qui en est l'occasion et leur audition doit avoir lieu sans tarder.

2. 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.

3. Advenant tout différend entre la Fraternité et le Conseil au sujet de l'interprétation de cette convention, il ne doit pas y avoir d'arrêt de travail pour autant, mais les deux parties doivent faire un effort loyal en vue de régler ce différend le plus rapidement possible selon la procédure suivante.

- a) L'employé, seul ou accompagné par le délégué syndical, soumet le cas à son supérieur immédiat;
- b) Si une solution n'est pas atteinte en un temps raisonnable, soit quarante-huit (48) heures, le comité de griefs en avise par écrit le chef de service;
- c) Si une solution n'est pas trouvée avec le chef de service en un temps raisonnable, soit quarante-huit (48) heures, le litige peut être soumis par le comité de griefs au directeur du port et, à défaut de solution satisfaisante, la Fraternité peut, sur demande écrite remise au Directeur du port, référer le grief au Conseil.

- d) Un comité conjoint d'appel, formé de deux représentants du Conseil et de deux représentants de la Fraternité doit étudier et juger tout grief et tout problème d'interprétation de cette convention qu'on ne peut régler autrement. En cas de désaccord sur quelque sujet, les représentants des deux parties doivent alors s'entendre sur le choix d'un arbitre; sinon, par une requête conjointe, ils demandent au Ministre du travail d'en désigner un. L'opinion de cet arbitre est décisive et les deux parties s'engagent à la respecter. Le comité conjoint d'appel, s'il en est de formé, n'a pas autorité pour changer ou modifier quoi que ce soit dans cette convention.

ARTICLE VI—Retenue volontaire de cotisations syndicales

1. Sur réception de l'autorisation écrite d'un employé selon une formule semblable à celle qui apparaît dans l'annexe "B" (formule distribuée par les officiers de la Fraternité), le Conseil, en autant qu'il peut le faire légalement, déduit mensuellement du salaire net de cet employé—une fois faites les déductions relatives à l'impôt sur le revenu, l'assurance-chômage, la Loi sur la pension du service public et l'Association d'hospitalisation du Québec (Croix-Bleue)—un montant égal à celui de la contribution mensuelle et courante à la Fraternité pour le remettre, par chèque, à la Fraternité (à l'attention du secrétaire-trésorier local) avant ou à la fin de chaque mois. Avec la remise des contributions pour le premier mois de chaque année civile, le Conseil fait parvenir à la Fraternité trois exemplaires d'une liste complète des employés sur les salaires desquels des déductions ont été faites; par après, le Conseil informe la Fraternité des changements à faire sur cette liste, soit pour y ajouter, soit pour y enlever des noms.

2. Les déductions mensuelles sur la paie de tout employé pour le paiement de ses contributions à la Fraternité commencent avec le mois suivant la date où le Conseil reçoit l'autorisation écrite.

3. Si, pour un mois, les gains nets d'un employé, tels que définis ci-haut dans la section 1, sont insuffisants pour le paiement intégral de la contribution mensuelle courante à la Fraternité, la responsabilité d'une telle perception échoit alors à la Fraternité.

4. Tout employé qui paie ses contributions à la Fraternité par des déductions sur sa paie selon l'autorisation ci-haut mentionnée peut révoquer celle-ci au moyen d'un avis rédigé selon une formule semblable à celle qui apparaît dans l'annexe "C" (formule distribuée par le service du pointage du Conseil ou par les officiers de la Fraternité). Cet avis doit être signé et remis au Service mentionné au cours des quinze (15) derniers jours de la durée de cette convention et il prend effet au premier (1^{er}) janvier de l'année suivante.

5. Le Conseil ne peut être tenu responsable que des contributions effectivement perçues au nom de la Fraternité et il est convenu que la Fraternité doit indemniser le Conseil, et s'en porter garante, pour toute et chacune des réclamations que pourraient faire les employés, ou l'un deux, au sujet des montants déduits de leurs gages conformément aux présentes.

ARTICLE VII—Durée et renouvellement

A moins de dispositions contraires dans les présentes, cette convention entre en vigueur le jour de sa signature et elle doit le demeurer jusqu'au 31 décembre 1958. Elle est ensuite considérée comme renouvelée d'année en année

tant qu'une partie aux présentes n'a pas donné à l'autre partie, par courrier recommandé à n'importe quel bureau de poste au plus tard le 31 octobre de l'année concernée, un avis écrit à l'effet de reviser cette convention ou de la faire expirer avec l'année alors en cours. La partie qui donne un tel avis doit faire connaître ses propositions d'amendement dans les dix jours qui suivent. A défaut d'un tel avis ou de telles propositions dans les délais ici prévus, la convention est renouvelée pour une autre année.

Signée à Montréal, ce vingtième jour d'août 1957.

Pour le Conseil des ports nationaux

Pour la Fraternité des commis de chemins de fer et de navigation manutentiers de fret, employés de messageries et de gares

(S) G. Beudet

Directeur du port

(S) H. F. Mead

Président général

(S) G. S. Anderson

Directeur adjoint du port (Adm.)

(S) Ed. Pownall

Président local

EXPLOITATION GÉNÉRALE

ANNEXE "A"

(ARTICLE IV, SECTION 1)

BARÈME DES SALAIRES

Classifications	Taux horaires	
	En vigueur le 1 ^{er} janvier 1957.	En vigueur le 1 ^{er} janvier 1958.
1. ATELIER ET CHANTIER MARITIME		
Aide (grue chenille) (49).....	\$ 1.52	\$ 1.58
Aide (grue diesel) (53).....	1.52	1.58
Aide (locomotive diesel de service) (79).....	1.46	1.51
Aide-charpentier (18).....	1.40	1.46
Aide-chaudronnier (17).....	1.40	1.46
Aide-électricien (19).....	1.40	1.46
Aide-forgeron (16).....	1.40	1.46
Aide-machiniste (21).....	1.40	1.46
Aide-mécanicien de freins à air (15).....	1.40	1.46
Aide-mécanicien en tuyauterie (23).....	1.40	1.46
Aide-monteur (20).....	1.40	1.46
Aide-plombier (22).....	1.40	1.46
Apprenti-plombier (33).....	1.54	1.60
Bloqueur de grue (45).....	1.40	1.46
Charpentier, 1 ^{ère} classe (6).....	1.85	1.92
Charpentier, 2 ^{ème} classe (7).....	1.62	1.68
Chaudronnier, 1 ^{ère} classe (3).....	1.85	1.92
Chaudronnier, 2 ^{ème} classe (4).....	1.54	1.60
Chaudronnier (cuivre) (8).....	1.94	2.02
Chauffeur (relais) (12).....	1.44	1.49
Chauffeur de grue locomobile (54).....	1.52	1.58
Conducteur de camion (70).....	1.36	1.41
Conducteur de locomotive diesel de service (78)	1.77	1.84
Électricien (9).....	1.85	1.92
Forgeron (2).....	1.77	1.84
Garde-moteur (28).....	1.46	1.51
Gréeur (37).....	1.62	1.68
Machiniste, 1 ^{ère} classe (26).....	1.85	1.92
Machiniste, 2 ^{ème} classe (27).....	1.54	1.60
Manœuvre (24).....	1.34	1.39
Mécanicien de freins à air (1).....	1.85	1.92
Mécanicien de machine fixe (relais) (40).....	1.46	1.51
Mécanicien en tuyauterie (41).....	1.85	1.92
Modelleur (31).....	2.00	2.07
Monteur, 1 ^{ère} classe (13).....	1.77	1.84
Monteur, 1 ^{ère} classe (Atelier) (107).....	1.85	1.92
Monteur, 2 ^{ème} classe (14).....	1.46	1.51
Monteur de gabarits (42).....	1.85	1.92
Opérateur de bétonnière (51).....	1.54	1.60
Opérateur de chalumeau (5).....	1.73	1.79
Opérateur de chargeuse (108).....	1.77	1.84
Opérateur de compresseur d'air (44).....	1.46	1.51
Opérateur de foreuse radiale (36).....	1.54	1.60
Opérateur de grue chenille (48).....	1.77	1.84
Opérateur de grue diesel (52).....	1.77	1.84
Opérateur de grue locomobile (67).....	1.77	1.84
Opérateur de marteau-pilon (34).....	1.54	1.60
Opérateur de niveleuse (47).....	1.77	1.84
Opérateur de poinçonneuse (35).....	1.54	1.60
Opérateur de taraudeuse (38).....	1.46	1.51
Peintre, 1 ^{ère} classe (29).....	1.70	1.76
Peintre, 2 ^{ème} classe (30).....	1.46	1.51
Plombier (32).....	1.85	1.92
Préposé aux outils (43).....	1.40	1.46
Serre-freins de locomotive diesel de service (80).....	1.58	1.64

EXPLOITATION GÉNÉRALE—*Suite*ANNEXE "A"—*Suite*(ARTICLE IV, SECTION 1)—*Suite*BARÈME DES SALAIRES—*Suite*

Classifications	Taux horaires	
	En vigueur le 1 ^{er} janvier 1957.	En vigueur le 1 ^{er} janvier 1958.
1. ATELIER ET CHANTIER MARITIME—(Suite)		
Soudeur à l'électricité (10).....	\$ 1.85	\$ 1.92
Sous-contremaître (Atelier) (139).....	1.93	2.00
Tôlier (39).....	1.85	1.92
2. DIVISIONS D'ENTRETIEN GÉNÉRAL		
Aide-forgeron (16).....	1.40	1.46
Aide-mécanicien-ajusteur (61).....	1.40	1.46
Aide-mécanicien de hangar (62).....	1.40	1.46
Aide-plombier (22).....	1.40	1.46
Aiguilleur (75).....	1.39	1.44
Apprenti-plombier (33).....	1.54	1.60
Boiseur (76).....	1.59	1.65
Briqueteur (46).....	2.01	2.08
Charpentier, 1 ^{ère} classe (6).....	1.85	1.92
Charpentier, 2 ^{ème} classe (7).....	1.62	1.68
Chef de pose (Voie ferrée) (56).....	1.62	1.68
Conducteur de camion (70).....	1.36	1.41
Contremaître (Voirie et eau) (57).....	1.62	1.68
Ferblantier (77).....	1.85	1.92
Finisseur de ciment (50).....	1.62	1.68
Lettreur (65).....	1.76	1.83
Manœuvre (24).....	1.34	1.39
Mécanicien-ajusteur (68).....	1.85	1.92
Mécanicien de hangar (73).....	1.60	1.66
Paveur (72).....	1.53	1.59
Peintre, 1 ^{ère} classe (29).....	1.70	1.76
Peintre de hangar (71).....	1.46	1.51
Plombier (32).....	1.85	1.92
Second mécanicien-ajusteur (69).....	1.62	1.68
Sous-chef de pose (Voie ferrée) (58).....	1.54	1.60
Sous-contremaître (Hangars) (109).....	1.85	1.92
Sous-contremaître (Quais) (110).....	1.77	1.84
Sous-contremaître (Voirie et eau) (59).....	1.54	1.60
Surveillant de l'équipement de sauvetage (66).....	1.40	1.46
Surveillant des hydrants (63).....	1.40	1.46
3. DIVISION DE L'ÉLECTRICITÉ		
Aide-électricien (19).....	1.40	1.46
Apprenti-électricien (83).....	1.54	1.60
Chef de sous-station (relais) (86).....	1.60	1.66
Éélectricien (9).....	1.85	1.92
Garde-moteur (28).....	1.46	1.51
Manœuvre (24).....	1.34	1.39
Opérateur de monte-charge (82).....	1.40	1.46
Poseur de ligne, 1 ^{ère} classe (84).....	1.77	1.84
Poseur de ligne, 2 ^{ème} classe (85).....	1.62	1.68
Poseur de terres (81).....	1.40	1.46
4. FLOTTE		
<i>Bigue flottante</i>		
Opérateur de bigue flottante (91).....	1.54	1.60
<i>Équipement de plongée</i>		
Aide-scaphandrier (en plongée) (97).....	1.46	1.51
Scaphandrier (en plongée) (96).....	3.28	3.40

EXPLOITATION GÉNÉRALE—*Suite*ANNEXE "A"—*Fin*(ARTICLE IV, SECTION 1)—*Fin*BARÈME DES SALAIRES—*Fin*

Classifications	Taux horaires	
	En vigueur le 1 ^{er} janvier 1957.	En vigueur le 1 ^{er} janvier 1958.
5. CHEMIN DE FER		
Commis-concierge (99).....	\$ 1.34	\$ 1.39
Contrôleur de wagons (relais) (98).....	1.50	1.50
Signaleur aux traverses (100).....	1.29	1.33
6. MAGASINS		
Magasinier (103).....	1.40	1.46
Premier magasinier (102).....	1.47	1.52
7. PONT JACQUES-CARTIER		
Commis-concierge (99).....	1.34	1.39
Péager (106).....	1.52	1.58
8. TOUT SERVICE		
a) Concierge (101).....	1.34	1.39
b) Gardien (104).....	1.28	1.32
c) Premier ouvrier:		
Exception faite de stipulations contraires, un premier ouvrier chargé de diriger au moins quatre (4) hommes reçoit six cents (0.06) à compter du 1 ^{er} janvier 1957 et sept cents (0.07) à compter du 1 ^{er} janvier 1958, de plus par heure que le mieux rémunéré des employés sous sa charge.		

EXPLOITATION GÉNÉRALE—Suite

ANNEXE "B"

(ARTICLE VI, SECTION 1)

RETENUE VOLONTAIRE DE COTISATIONS SYNDICALES

FORMULE D'AUTORISATION

AU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX (port de Montréal)

Je,, soussigné autorise le
(lettres moulées)

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX (port de Montréal) à déduire mensuellement de mon salaire net—en autant qu'il y suffira, à l'une quelconque des paies hebdomadaires—le montant de ma contribution mensuelle et courante à la FRATERNITÉ DES COMMIS DE CHEMINS DE FER ET DE NAVIGATION, MANUTENTEURS DE FRET, EMPLOYÉS DE MESSAGERIES ET DE GARES, et ceci à compter du mois suivant la date ci-après inscrite. De plus, j'autorise le CONSEIL à faire la remise du montant ainsi déduit à la FRATERNITÉ par un chèque qui, lorsqu'encaissé, vaudra quittance pour autant.

Il est entendu que le CONSEIL n'encourra aucune responsabilité du fait de toute déduction et de tout paiement ainsi faits.

Cette autorisation est valide seulement pour la durée de la convention existante entre la FRATERNITÉ et le CONSEIL ou pour la durée de mon emploi par le CONSEIL, selon que l'une ou l'autre se terminera en premier lieu, QUOIQUE je me réserve le droit, à être exercé dans les quinze (15) derniers jours de l'existence de la convention, de révoquer la présente autorisation pour prendre effet à compter du premier (1^{er}) jour de janvier de l'année suivante, pourvu que cette révocation soit faite en des termes semblables à ceux prévus par et dans la convention, qu'elle porte ma signature et qu'elle soit remise au CONSEIL au cours de la période déjà mentionnée.

Et, à Montréal, ce j'ai en toute liberté, signé cette formule d'autorisation.

.....
(Signature de l'employé)

Témoin:

EXPLOITATION GÉNÉRALE—*Fin*

ANNEXE "C"

(ARTICLE VI, SECTION 4)

RETENUE VOLONTAIRE DE COTISATIONS SYNDICALES

AVIS DE RÉVOCATION

AU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX (port de Montréal)

Je,, soussigné, révoque par
 (lettres moulées)

la présente l'autorisation à vous déjà donnée de déduire des montants sur mes gages afin de payer mes contributions mensuelles à la FRATERNITÉ DES COMMIS DE CHEMINS DE FER ET DE NAVIGATION, MANUTEN- TEURS DE FRET, EMPLOYÉS DE MESSAGERIES ET DE GARES.

Cet avis prend effet à compter du premier (1^{er}) jour de janvier prochain.

Et, à Montréal, ce, j'ai en toute liberté, signé cette formule de révocation.

.....
 (Signature de l'employé)

Témoin:

APPENDICE "M"

CONVENTION—30 AVRIL 1959

La Fraternité des commis de chemin de fer et de navigation, manutentiers de marchandises, employés de messageries et de gares et le Conseil des ports nationaux conviennent de signer un accord formel pour une période de trois (3) ans à compter du 1^{er} janvier 1959, selon une entente verbale conclue aujourd'hui, dans les termes suivants:

1. *Hausses des salaires*

Les hausses de salaires sont accordées selon le barème suivant:

4% à compter du 1^{er} janvier 1959

3% à compter du 1^{er} janvier 1960

3% à compter du 1^{er} janvier 1961

2. *Congés de maladie*a) *Crédits*

Les crédits de congé de maladie seront les suivants:

Une heure de congé pour chaque période ininterrompue de vingt-deux (22) heures de travail. (Douze (12) jours par année.)

Le crédit entrera en vigueur à compter du 1^{er} mai 1958.

Le crédit de congé de maladie peut être accumulé jusqu'à concurrence de 50 jours.

b) *Conditions exigées pour que le congé de maladie soit accordé*

Les congés de maladie entreront en vigueur à compter du 1^{er} mai 1959.

Les deux premiers jours de toute maladie ne seront pas rémunérés.

Un certificat du médecin doit être présenté pour donner droit à la rémunération de congés de maladie pour toute maladie dont la durée dépasse 2 jours.

On n'accordera le congé de maladie qu'aux employés ayant des droits d'ancienneté, c'est-à-dire ceux qui ont accumulé 600 heures d'ouvrage.

On n'accordera pas de congés de maladie à un employé auquel s'appliquent les dispositions de la loi des accidents du travail.

3. On accordera un jour de congé supplémentaire que la Fraternité désignera au cours des quinze prochains jours.

4. On fera une nouvelle rédaction de l'article IV 2. a) (i) bb) de la convention relative aux entrepôts frigorifiques et de l'article IV 2. a) (i) bb) de la convention relative aux élévateurs à grain afin de les conformer à l'article IV 2 a) (i) bb) de la convention relative aux employés de l'exploitation générale—pour qu'un paiement minimum de quatre (4) heures de gages au taux régulier soit versé pour tout travail de surtemps exécuté avec interruption, avant ou après les heures habituellement déterminées.

5. *Péagers*

Il est convenu, en principe, d'accorder aux péagers les mêmes heures de travail et le même surtemps que dans le cas des autres travailleurs des postes visés par la Convention relative aux employés d'exploitation générale, à savoir selon une période de huit heures par jour et de 40 heures par semaine, à compter du 15 mai 1959.

Le directeur du port doit présenter à la Fraternité des horaires de travail relatifs aux péagers qui doivent être étudiées le plus tôt possible avec la Fraternité, afin que les modifications susmentionnées puissent entrer en vigueur à compter du 15 mai 1959.

6. Toutes les classes relatives aux contremaitres doivent être enlevées de la convention relative aux élévateurs à grain en conformité des dispositions du certificat de négociation publié par le ministère du Travail.

7. La Fraternité accepte en principe que la classe des pelleteurs de grain soit comprise dans la convention de travail relative aux élévateurs à grain, sous réserve des négociations avec le comité des pelleteurs de grain et le comité des élévateurs à grain relativement aux conditions.

8. L'article III, vacances annuelles et jours fériés, sera modifié pour prévoir jusqu'à 40 heures de congé rémunéré au cours des deux premières années de service et jusqu'à 80 heures de congé rémunéré de la troisième à dix-neuvième année de service, inclusivement.

POUR LE CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Le directeur du port,
(Signature) G. BEAUDET

Le directeur adjoint du port (Administration)
(Signature) G. S. ANDERSON.

POUR LA FRATERNITÉ DES COMMIS DE CHEMINS DE FER ET DE
NAVIGATION, MANUTENTION DE FRET, EMPLOYÉS DE MES-
SAGERIES ET DE GARES

Le président général,
(Signature) H. F. MEAD.

Le président local,
(Signature) W. M. SNEDDEN.

SIGNÉ EN PRÉSENCE DE

L'agent conciliateur,
REMI DUQUETTE.

APPENDICE "N"

Le 12 août 1959

Fraternité des commis de chemins de fer et de navigation, etc.,
Aux bons soins de M. H. F. Mead, président général,
27 av. Allen,
Greenfield Park (P.Q.)

Messieurs,

Pont Jacques-Cartier
(Perception des péages)

Le ou vers le 1^{er} septembre 1959, un nouveau système de perception automatique des péages commencera à fonctionner au pont Jacques-Cartier.

D'après ce nouveau système, les appareils recueillent l'argent; en conséquence, le préposé n'est plus un péager, mais plutôt un préposé aux péages, ou un officier de péage. L'officier de péage doit faire l'appoint pour les conducteurs qui n'ont pas la monnaie exacte, classer les véhicules, diriger la circulation dans les voies d'accès aux appareils, etc. Si un automobiliste ne dépose pas le montant exact dans l'appareil de perception, le feu de circulation dans cette voie ne deviendra pas vert et, si l'automobiliste continue son chemin alors que le feu est rouge, il enfreint le règlement de la circulation, non pas celui qui a trait à la perception du péage, comme c'est le cas en vertu du régime actuel de perception par les péagers.

La surveillance de l'appareil, la classification des véhicules, etc., nécessiteront la préparation de rapports écrits au sujet des infractions au règlement de la circulation, le dépôt de tous les rapports nécessaires au sujet du fonctionnement de l'appareil; c'est donc un poste qui exigera une compétence plus grande que celle qu'on exige des péagers.

Comme il incombera à l'officier de péage d'empêcher les infractions au règlement de la circulation dans la voie d'accès aux appareils de perception, il va de soi qu'il y aura grand avantage à ce que les préposés au péage soient assermentés comme policiers de plein droit.

Voilà pourquoi, vu qu'on commencera à utiliser les appareils de perception automatique le ou vers le 1^{er} septembre, le Conseil des ports nationaux a décidé que les préposés seront des officiers de péage qui seront assermentés à titre de policiers du Conseil des ports nationaux. Ces officiers dépendront de la division spéciale du département de la police du port. Les employés de ce département ne peuvent évidemment appartenir à quelque syndicat ou fraternité que ce soit.

Le nouvel officier de péage devra:

- a) Subir un examen médical (on exige certaines normes physiques de la part des policiers du port);
- b) Subir un test d'intelligence par écrit (pour établir les réactions et le jugement du candidat);
- c) Présenter un certificat attestant qu'il a terminé la neuvième année d'école;
- d) Ne posséder aucun casier judiciaire (les candidats seront assermentés au bureau du procureur général et ils ne doivent avoir ni dossier criminel ni casier judiciaire).

Comme les exigences pour le poste d'officier de péage seront plus grandes que dans le cas des péagers, le traitement des officiers de péage sera également plus élevé.

Les péagers touchent actuellement \$1.64 de l'heure. Le traitement des officiers de péage reposera sur une base annuelle et il s'échelonnera comme il suit: \$3,720; 3,870; 4,020; 4,170. Les employés détenant ce poste bénéficieront de tous les avantages accessoires que le Conseil des ports nationaux accorde présentement à ses employés salariés en ce qui a trait aux congés annuels, aux congés de maladie, aux congés spéciaux, etc.

Dans le cas des péagers actuels, on a l'intention de les employer à titre d'officier de péage s'ils satisfont aux conditions établies ci-dessus. Ceux qui n'y satisferont pas se verront offrir des emplois dans d'autres services du port au fur et à mesure qu'il se produira des vacances. Nonobstant les conditions de la convention collective, il est entendu que ces derniers employés ne perdent pas leur droit d'ancienneté au cours de la période de leur mise à pied temporaire, c'est-à-dire de la date à laquelle les nouveaux appareils commenceront à fonctionner jusqu'à la date où on leur offrira de nouveau du travail dans un autre département. Cependant, si un employé refusait d'accepter l'emploi qu'on lui offre quand il y a une vacance, il perdra immédiatement ses droits d'ancienneté à compter de la date de sa mise à pied comme péager.

Nous espérons que cette ligne de conduite du Conseil des ports nationaux vous agréée. Elle sera appliquée aussitôt que les nouveaux appareils de perception commenceront à fonctionner.

J'ai l'honneur d'être, Messieurs,

Votre tout dévoué,

Le directeur du port,
G. BEAUDET.

GB/E

COPIE AUTHENTIQUE 21/3/60

cc. Conseil
M. F. H. Hall, Fraternité des commis
de chemins de fer et de navigation, etc.
Surintendant des ponts.

*Commissaire de la Cour supérieure pour le
district de Montréal,*
H. R. SMART.

APPENDICE "O"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
OTTAWA

COMMUNIQUÉ

Ottawa (Ontario),
le 24 novembre 1959

Le Conseil des ports nationaux rapporte aujourd'hui une amélioration sensible de l'efficacité dans les opérations du pont Jacques-Cartier à Montréal.

Les trois principaux facteurs de cette amélioration que le Conseil a mentionnés sont l'addition d'une cinquième voie, ouverte en juin dernier, l'installation d'appareils de perception automatiques au début de septembre et l'existence d'approches modernes à l'extrémité sud du pont.

Le Conseil ajoute que ces améliorations ont permis d'accommoder un plus grand nombre de voitures en moins de temps et d'accélérer ainsi singulièrement la circulation.

De plus, le mode de perception automatique a apporté comme résultat un compte plus précis et l'identification plus exacte des genres de véhicules faisant usage du pont. Le tarif varie pour les véhicules automobiles et les camions de différente importance.

Vous trouverez ci-dessous les chiffres des revenus du pont, depuis que l'installation du nouvel équipement a été terminée, et ceux de l'année 1958:

Septembre 1959	\$ 254,192
Septembre 1958	190,312
Augmentation	<u>\$ 63,880</u>
Octobre 1959	\$ 284,548
Octobre 1958	190,338
Augmentation	<u>\$ 94,210</u>

Le besoin d'un mode de perception plus approprié était à l'étude depuis l'automne de 1956 et bien avant l'enquête de la Gendarmerie royale; mais cette installation ne pouvait pas être terminée et mise en usage avant que les nouvelles voies d'accès de la rive sud aient été terminées.

Le Conseil est aux avant-postes sur le continent quant à l'adoption de ce mode de perception tout à fait moderne. Exception faite des installations de perception dans la région de Montréal, le Conseil ne croit pas qu'il y en ait d'autres de ce genre au Canada.

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 6

Perception du péage aux ponts Jacques-Cartier et
Victoria, à Montréal (Québec)

SÉANCE DU JEUDI 24 MARS 1960

TÉMOINS:

L'honorable George Hees, ministre des Transports, et, du Conseil des ports nationaux: MM. Maurice Archer, président; G. Beaudet, directeur du port de Montréal; J. B. Phair, agent en chef du Trésor; J. F. Finlay, conseiller juridique, et J.-A. Clément, surintendant des ponts (Port de Montréal).

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser

Vice-président: M. W. Marvin Howe
et MM.

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

Secrétaire du Comité:

Eric H. Jones.

* MM. Herridge et Regier ont remplacé MM. Peters et Fisher lors de l'ouverture de la Chambre, à 2 heures et demie de l'après-midi, le 24 mars 1960.

ORDRE DE RENVOI

Chambre des communes,
JEUDI 24 mars 1960

Il est ordonné,—Que les noms de MM. Herridge et Regier soient substitués à ceux de MM. Peters et Fisher sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
L.-J. RAYMOND.

PROCÉS-VERBAUX

JEUDI, 24 mars 1960.

(10)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Gordon K. Fraser.

Présents: MM. Allmark, Asselin, Baldwin, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Bourbonnais, Bourget, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Chevrier, Chown, Denis, Deschatelets, Drysdale, Fisher, Fraser, Horner (*Acadia*), Howe, Johnson, Keays, Martin (*Essex-Est*), Martini, McBain, McPhillips, McGregor, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Payne, Pigeon, Pratt, Rapp, Rynard, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*), Thompson, Tucker, Valade et Wratten—(37).

Aussi présents: L'honorable George Hees, ministre des Transports, et, du *Conseil des ports nationaux:* MM. Maurice Archer, président; R. J. Rankin, vice-président; G. Beaudet, directeur du port de Montréal; W. C. Perron, directeur exécutif; J. F. Finlay, conseiller juridique; J. B. Phair, agent en chef du Trésor, et J.-A. Clément, surintendant des ponts (port de Montréal); et du *National-Canadien:* M. Walter Smith, représentant exécutif à Ottawa.

Le Comité continue son examen de la perception du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, à Montréal (P.Q.).

Le président fait savoir que le sous-comité du programme et de la procédure s'est réuni hier après-midi et qu'il a décidé de recommander que, tandis que les représentants officiels du Conseil des ports nationaux continuent à témoigner, l'ordre des travaux prévoit que le mémoire que M. Archer a présenté au sujet du pont Jacques-Cartier (port de Montréal) le 14 mars, soit étudié rubrique par rubrique, à partir du début. Le Comité agréé cette recommandation.

Le président dépose un télégramme, daté du 17 mars, qu'il a reçu de la secrétaire de M. Harold Lande, c.r., de Montréal. (*Pour les détails concernant ce télégramme, lire les témoignages ci-après.*)

MM. Archer et Beudet fournissent des réponses à des questions posées lors de séances antérieures. Huit de ces réponses se présentent sous une forme documentaire, dont des exemplaires sont distribués aux membres présents. Lesdits documents sont imprimés en appendices au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui, dans l'ordre suivant:

Appendice

- "A" Règlement concernant les officiers de péage.
- "B" Règlement concernant les péagers.
- "C" Règlement concernant le passage gratuit sur le pont pour les véhicules du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial et de la ville de Montréal.
- "D" Lettre que M. G. Beudet a adressée aux péagers, le 13 août 1959, relativement au système de perception automatique du péage.

- “E” Recommandation d’engagement ou de changement de classe. Formule 601/12.
- “F” Relevés des heures de travail, du salaire et des déductions dans le cas de sept péagers.
- “G” Compétence exigée des officiers de péage et des péagers.
- “H” Graphique indiquant le nombre de billets de voyageurs vendus aux taux réguliers pour un seul passager.

MM. Archer, Beaudet, Finlay, Phair et Clément, toujours sous serment, sont interrogés. M. Archer présente un document intitulé *Pont Jacques-Cartier, exposé de la structure financière, dette d’établissement et dette de déficit*. Ce document est versé en appendice au compte rendu des délibérations d’aujourd’hui. (*Appendice I.*)

Au cours de l’interrogatoire desdits représentants officiels, sur la motion de M. Smith (*Calgary-Sud*), avec l’appui de M. Valade,

Il est décidé,—Que la question de mettre à la disposition du Comité des lettres adressées au Conseil des ports nationaux et portant la mention “personnel et confidentiel” soit déferée au sous-comité du programme et de la procédure pour fins d’étude et de rapport au comité principal.

Un interprète du français à l’anglais et un sténographe de langue française interprète et sténographie, respectivement, les demandes et réponses faites en français au cours des délibérations.

A midi et 35 minutes de l’après-midi, le Comité suspend la séance jusqu’à ce qu’à la Chambre en arrive à l’ordre du jour cet après-midi même.

REPRISE DE LA SÉANCE

JEUDI, 24 mars 1960.

(11)

A 3 heures et 18 minutes de l’après-midi, le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques reprend son étude de la perception du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, à Montréal (P.Q.), sous la présidence de M. Gordon K. Fraser.

Présents: MM. Allmark, Asselin, Baldwin, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Bourbonnais, Bourget, Bourque, Brassard (*Chicoutimi*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Chevrier, Chown, Denis, Deschatelets, Drysdale, Fraser, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*), Howe, Johnson, Keays, Kennedy, Lessard, Martini, McBain, McPhillips, McGregor, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Payne, Pigeon, Pratt, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*), Thompson, Tucker et Valade—(37).

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

M. Fisher ayant été remplacé au Comité, à l’ouverture de la Chambre aujourd’hui, est invité à rester et à participer aux délibérations de l’après-midi.

Les témoins restent assermentés.

MM. Archer, Beaudet, Phair, Finlay et Clément sont interrogés de nouveau sur des points du mémoire relatif au pont Jacques-Cartier, dont M. Archer a donné lecture à la séance du 4 mars.

Sur la motion de M. Browne (*Vancouver-Kingsway*), appuyé par M. Bourbonnais,

*Il est décidé,—*Que M. McBain fasse fonction de président suppléant à la réunion ou aux réunions du Comité, lors de l'étude du bill concernant la *British Columbia Telephone Company*, demain le 25 mars 1960.

A 4 heures et 40 minutes de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau immédiatement après que la Chambre en sera arrivée à l'ordre du jour, le lundi 4 avril 1960.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 24 mars, 1960
11 heures du matin

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je constate que nous sommes en nombre. Je vais demander tout d'abord à M. Archer de déposer les documents qu'il est convenu de déposer aujourd'hui. S'il vous plaît, monsieur Archer?

M. MAURICE ARCHER (*président du Conseil des ports nationaux*): La plupart de ces documents ont été préparés à Montréal et je vais demander à M. Beaudet de les déposer lui-même, car il a peut-être certaines observations à formuler à ce propos.

M. G. BEAUDET (*directeur du port de Montréal, Conseil des ports nationaux*): Monsieur le président, je tiens à déposer les documents suivants: document n° 1, règlement concernant les officiers de péage; document n° 2, règlement concernant les péagers, en date du 26 février 1947; document n° 3, règlement concernant le passage gratuit pour des véhicules du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial et de la ville de Montréal, ainsi que pour les véhicules militaires, en date du 14 avril 1953; document n° 4, exemplaire d'une lettre du 13 août 1959 adressée à tous les péagers avant l'installation des appareils de péage automatiques; document n° 5, exemplaire d'une formule intitulée "Recommandation d'engagement ou de changement de classe,— employés rémunérés aux taux courants, formule n° 601/12". Cette formule complète les dossiers en ce qui concerne la question de l'embauchage.

Le document n° 6 se compose de sept exposés distincts qui laissent voir pour MM. A. Decary, R. Toupin, E. Jalbert, A. Beauchamp, M. Duceppe, M. Savoie, et G. M. Flynn le nombre d'heures de travail, y compris le temps régulier et le temps supplémentaire, le salaire brut, les déductions et le salaire net. Le salaire net mentionné dans ces exposés est celui qui figure à l'appendice C du fascicule n° 4 de la réunion du jeudi 17 mars 1960. Ces exposés répondent à une question de M. Pratt, fascicule n° 5 du mardi 22 mars 1960.

Vient ensuite le document n° 7, portant sur la compétence exigée des officiers de péage et des péagers. Ce document répond à une question de l'honorable Lionel Chevrier. Le document n° 8 est constitué d'un graphique laissant voir la tendance de l'augmentation du nombre de billets de voyageurs vendus pour les automobiles, camions et autobus tenus de payer les prix réguliers des billets simples. (*Ces huit documents forment les appendices A à H du présent compte rendu.*)

M. VALADE: Nous n'avons pas ce graphique.

M. BEAUDET: Par erreur, l'imprimeur n'a expédié que 50 exemplaires, de ce document; nous en avions demandé 100.

Le PRÉSIDENT: La liste est-elle complète?

M. BEAUDET: Oui.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Beaudet. Messieurs, M. Beaudet a quelques réponses à vous fournir relativement à des questions qu'il lui ont été posées mardi.

M. BEAUDET: Monsieur le président, je voudrais maintenant répondre à une question de M. Denis: huit hommes ont été engagés pour remplacer les huit péagers congédiés le 2 octobre 1958. Les noms de ces hommes sont: MM. M. Sainte-Marie, J.-M. Laplante, J.-Y. Gingras, L. Desmarais, F. Baker, D. Godin,

W. Gagné, J.-G. Lanctôt. De tous ces candidats au poste de péagers, un seul avait une lettre de recommandation. C'est M. W. Gagné, recommandé par M. A. Gillet, député, ainsi que l'indique l'appendice "H" du compte rendu n° 3, en date du 16 mars 1960, plus précisément le quatrième nom figurant au bas de la liste.

M. DENIS: Qu'en est-il de M. Campeau? La liste indique qu'un homme du nom de Lesiège a été recommandé par M. Campeau.

Le PRÉSIDENT: Veuillez permettre à M. Beaudet de terminer.

M. DENIS: M. Beaudet a dit que le seul qui avait été recommandé est M. Gagné, par M. Gillet; or je constate ici que M. Campeau a recommandé M. Lesiège.

M. BEAUDET: M. Lesiège n'a pas été engagé pour remplacer l'un des huit péagers congédiés le 2 octobre 1958. Je ne me rappelle pas la date précise, mais M. Lesiège a été engagé au cours de décembre 1958 ou de janvier 1959.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Beaudet?

M. BEAUDET: Je voudrais fournir d'autres détails, monsieur le président, en réponse à une question de M. Denis. Sur les 28 péagers dont les services ont été retenus immédiatement avant la mise en service du péage automatique, le 8 septembre 1959, 12 ont été engagés après le 1^{er} juin 1957.

(Suit une rectification du compte rendu qui n'intéresse pas la version française.)

Le PRÉSIDENT: Nous passerons à la question de l'emploi plus tard.

Tout d'abord, voici un télégramme de la secrétaire de M. Harold Lande, que je vais déposer, si vous me le permettez.

Le télégramme déposé se lit comme il suit:

Montréal (P.Q.) 17 mars.

M. Gordon K. Fraser, président du
Comité des chemins de fer, canaux
et lignes télégraphiques,
Chambre des communes,
Ottawa (Ont.).

M. Harold Lande, c.r., présentement absent de la ville, a été informé de la déclaration faite à votre Comité suivant laquelle les employés trouvés coupables d'infraction aux règlements ont été réengagés stop M. Lande précise que cela est faux et que les hommes en cause n'ont pas été réengagés à la suite de son rapport stop Il est prêt à comparaître, dès son retour, devant votre Comité et fournir tous les renseignements qu'il pourra stop Son rapport se passe de commentaires et il est à la disposition du Comité.

(Signature) Rita Mahoney, secrétaire de
M. Harold Lande, c.r.,
132 ouest, rue Saint-Jacques,
Montréal.

Le point suivant a été soulevé par le comité directeur et votre vice-président, M. Howe, en a également fait mention mardi. Nous espérons (c'est également le vœu du comité directeur) qu'à l'avenir quiconque estime avoir quelque chose à nous communiquer ou quiconque pourrait être appelé comme témoin ne fera pas de déclaration publique à ce sujet, mais entrera en rapport avec le président du Comité. Messieurs, votre comité directeur s'est réuni hier...

M. DRYSDALE: Monsieur le président, à propos du dernier point mentionné, je crois que, s'il se commet des infractions de cette nature, le Comité pourrait dire que les personnes en cause se rendent coupables d'outrage au Comité; il

conviendrait, à mon sens, d'insister fortement pour qu'aucune déclaration de cette nature ne paraisse dans les journaux. Quiconque désire exposer son point de vue doit le faire au Comité qui pourra l'interroger, non pas recourir aux journaux.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est bien d'avis que c'est ici l'endroit de faire connaître ses vues...

M. DRYSDALE: D'accord.

Le PRÉSIDENT: ...non pas dans la presse.

M. FISHER: Pour ma propre gouverne, monsieur le président, quels sont ceux qui parlent ainsi en dehors du Comité?

Le PRÉSIDENT: Par exemple, M. Lande dans son premier télégramme...

M. FISHER: Parfait.

Le PRÉSIDENT: Ce télégramme a paru dans les journaux presque aussitôt après que je l'ai reçu; il en a été de même, je crois, de la réponse.

Messieurs, votre comité directeur estime que le rapport initial de M. Archer devrait être examiné rubrique par rubrique,—ce rapport figure dans le compte rendu n° 2,—de manière que lorsque nous en viendrons à rédiger notre rapport à la Chambre, nos témoignages seront en bonne et due forme.

La question de l'emploi a été longuement débattue; il en est question à la page 21 de notre compte rendu n° 2 que vous devez avoir en main. Si quelqu'un ne l'a pas, des exemplaires sont ici à sa disposition. Par conséquent, quiconque aurait des questions à poser au sujet de l'embauchage des employés, il pourra le faire lorsque nous en arriverons à la page 21 en question.

M. FISHER: J'en appelle au Règlement, monsieur le président: puis-je vous demander d'interpréter votre décision qui figure dans le compte rendu n° 5 relativement à la production de lettres portant la mention "personnel et confidentiel"?

Vous vous souvenez sans doute que M. Pigeon a présenté une demande à ce sujet, et je voudrais savoir si la décision que vous avez prise,—et que le Comité semble avoir approuvée,—d'après laquelle ces lettres ne doivent pas être produites, s'applique à toutes les lettres marquées "personnel et confidentiel" qui pourraient avoir trait au présent cas ou seulement aux lettres, ainsi que M. Pigeon l'a dit, visant les employés suspendus, permutés ou qui ont démissionné.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, je ne suis pas avocat; mais je crois qu'il existe une loi interdisant la production de lettres personnelles et confidentielles; quoi qu'il en soit, par courtoisie et simple décence, de telles lettres ne sont jamais produites dans la plupart des cas. Je ne crois pas que, si vous aviez écrit une lettre "personnelle et confidentielle", vous désireriez qu'elle soit produite. Comme vous le dites, le Comité estime,—c'était son avis l'autre jour,—que ces lettres ne doivent pas être produites si elles portent la mention "personnel et confidentiel". En ce qui concerne les ministres de la Couronne, je sais que les lettres de cette nature ne sont pas produites à la Chambre, à moins que le ministre intéressé n'y consente personnellement.

M. FISHER: Avant que M. Pigeon prenne la parole, monsieur le président, j'aurai un mot à dire à propos du rappel au Règlement. Ce dont il s'agissait l'autre jour n'était pas tout à fait clair et je me demande s'il ne conviendrait pas de discuter ce point maintenant; lorsque j'examine la question et me rends compte de ce qui peut nous empêcher de prendre connaissance de ces choses, j'ignore si le Comité, en général, est bien au courant et s'il tient vraiment à renoncer à la production de ces lettres en dépit de ce que prescrivent les convenances, l'intimité, et le reste. Je voudrais connaître l'opinion d'autres membres sur ce point de règlement et savoir si M. Pigeon y donne toujours son assentiment.

(Texte)

M. PIGEON: Monsieur le président, pour faire suite à la question que j'avais posée à la dernière séance, et après réflexion, je considère qu'il serait préférable de ne pas émettre ces lettres personnelles et confidentielles.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres observations à faire?

M. CHOWN: J'aurai une question à adresser à M. Archer et peut-être aussi à M. Beudet.

Le PRÉSIDENT: Sur le même sujet?

M. CHOWN: Oui. Peut-être pourraient-ils nous dire combien de fois, dans le cours normal de leurs travaux, ils adressent des lettres personnelles et confidentielles?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Archer voudrait-il répondre à cette question?

M. ARCHER: Règle générale, lorsque je reçois une lettre marquée "personnel et confidentiel" je réponds par une lettre personnelle et confidentielle.

M. CHOWN: Cela se produit-il souvent? Pourriez-vous indiquer au Comité combien de fois il en est ainsi.

M. ARCHER: Pas très souvent, en ce qui me concerne.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous nous dire combien de fois par année?

M. ARCHER: Peut-être deux ou trois fois par année.

M. VALADE: Les lettres de recommandation d'employés sont-elles considérées comme confidentielles?

M. ARCHER: Je ne les qualifie pas de confidentielles. Si je reçois une lettre marquée "personnel et confidentiel", je réponds par une lettre également personnelle et confidentielle.

Le PRÉSIDENT: On a voulu savoir si ces lettres de recommandation d'embauchage que vous recevez portent la mention "personnel et confidentiel"?

M. VALADE: Pourriez-vous m'accorder un moment? Je voudrais tirer ce point au clair avec le président.

M. ARCHER: Nous les versons au dossier.

M. VALADE: Entendez-vous par là qu'il y aurait deux façons d'envisager ces lettres et que les lettres de recommandation portant la mention "confidentiel" ne seraient pas produites, tandis que les autres lettres de recommandation le seraient?

M. ARCHER: Je ne crois pas que c'est à moi qu'il appartienne de décider.

M. VALADE: Existe-t-il une catégorie de lettres "confidentielles" dans les dossiers?

M. ARCHER: J'ai dit l'autre jour que toute lettre que nous recevons et qui portent la mention "personnel et confidentiel", mais non pas celle que le Conseil peut expédier avec cette mention...

(Texte)

M. VALADE: Ma question, monsieur Archer est celle-ci: considérez-vous comme confidentielle une lettre de recommandation pour un employé, lorsqu'elle ne porte pas la mention "confidentiel"?

(Traduction)

M. ARCHER: Non.

M. FISHER: Monsieur le président, d'après ma propre expérience à ce sujet, il me semble que la mention "personnel et confidentiel" sur les lettres est une disposition bien fortuite. Je peux en donner un exemple au Comité.

Toutes les lettres que je reçois du ministre des Postes portent la mention "personnel et confidentiel", mais en même temps, il a l'obligeance de me fournir des doubles à l'intention des personnes qui demandent les renseignements en cause. Le Comité est-il certain que cette question, comme elle a été posée l'autre jour, avait trait à un nouvel examen des congédiements. C'est peut-être là un élément qui serait de nature à nous intéresser; je veux parler des lettres adressées à la Commission des ports nationaux et qui insistaient sur un nouvel examen des cas de congédiement. Si on décide de n'en pas tenir compte parce qu'elles portent la mention "personnel et confidentiel", il me semble que nous nous priverons ainsi d'une source importante de renseignements.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le Comité ferait preuve de sagesse en passant outre.

M. DESCHATELETS: J'aimerais avoir l'opinion du ministre des Transports. Le ministre aurait-il l'obligeance de nous dire si, d'après lui, il est déplacé pour un député, qu'il soit du P.S.D., du parti libéral ou du parti conservateur, d'envoyer une lettre de recommandation à la Commission des ports nationaux ou à d'autres organismes relevant du ministère des Transports?

L'hon. George H. HEES (*ministre des Transports*): Non, je n'y vois rien de déplacé.

Le PRÉSIDENT: On n'a pas répondu à la question de M. Chown.

M. CHOWN: M. Beudet n'a pas répondu à ma question.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance de répéter votre question?

M. CHOWN: J'ai demandé à M. Archer et à M. Beudet combien ils reçoivent de lettres portant la mention "personnel et confidentiel", dans le cours normal de leurs affaires et de leurs fonctions.

Le PRÉSIDENT: Et M. Archer a répondu qu'il n'en recevait pas plus d'une couple par année?

M. CHOWN: Mais M. Beudet n'a pas répondu.

M. BEAUDET: Très peu aussi, pour ma part; une douzaine par année, probablement.

(Texte)

M. JOHNSON: Monsieur Archer, je vous entendais dire, tout à l'heure, que vous ne considérez pas comme confidentielle une lettre qui vous était adressée sans la mention "personnel et confidentiel": est-ce exact?

M. ARCHER: Oui, nous la mettons sur le dossier.

M. JOHNSON: Considérez-vous un dossier comme personnel et confidentiel?

M. ARCHER: Oui.

M. JOHNSON: Alors, pourquoi ne pas considérer une lettre qui concerne cet employé comme confidentielle?

M. ARCHER: Je parlais surtout des occasions où nous répondons à une lettre "marquée" "personnelle et confidentielle"; alors, nous répondons par une lettre, elle aussi "marquée" "personnelle et confidentielle". Si, sur un dossier d'un des employés, il y a une infraction ou quelque chose de semblable, habituellement je traite avec son "officier" supérieur de façon confidentielle et nous traitons comme confidentielles les questions qui ont rapport à un dossier d'employé.

M. JOHNSON: Là, monsieur Archer, ne considérez-vous pas tout le dossier d'un employé comme un tout qui est confidentiel?

M. ARCHER: D'une façon générale, oui.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Beudet et M. Archer en sont arrivés à une certaine façon de procéder quant aux lettres confidentielles.

M. BEAUDET: Oui. Afin d'éclaircir la situation, je vais vous décrire de façon explicite ce qu'il advient des lettres de ce genre, à Montréal.

Toute lettre portant la mention "privé et confidentiel" qui ne fait que recommander une personne en vue d'un emploi est envoyée par moi-même à la division du personnel, et elle est versée au dossier de l'employé en question. Une lettre, toutefois, qui provient d'un député et qui porte la mention "privé et confidentiel" ou "personnel et confidentiel", qui m'est adressée à moi-même et qui traite de certaines difficultés relatives au travail d'un employé en particulier, est considérée par moi comme "personnel et privé" et je la dépose dans mon propre dossier consacré aux choses "personnelles et privées". Aucun autre membre de mon personnel n'y a accès. J'y réponds directement moi-même et je verse la réponse dans mon dossier réservé aux choses privées et personnelles, tout comme les autres lettres que je peux écrire à mon frère, à mon épouse lorsqu'elle est en voyage, ou comme les autres questions d'ordre strictement privé et personnel.

M. DENIS: Au cours de la dernière séance, j'ai posé une question à M. Beaudet au sujet des officiers de péage. Ma question figure au fascicule 5 du compte rendu. J'ai demandé par qui ces fonctionnaires étaient recommandés. M. Beaudet n'a pas encore répondu à ma question. Si vous n'avez pas ces renseignements avec vous aujourd'hui, pourriez-vous les apporter lors de la prochaine séance?

M. BEAUDET: Nous allons déposer un document à ce sujet. J'ai cependant laissé entendre, sauf erreur, qu'aucun officier de péage n'avait été recommandé par des députés. Je veux parler des employés qui ont été engagés le 8 septembre 1959 ou après cette date.

M. DENIS: Des recommandations ont dû être faites de vive voix ou d'autres façons. J'ai mentionné le nom de M. Gagné et que c'est M. Gillett qui l'avait recommandé.

M. VALADE: Monsieur le président, je crois que cela est tout à fait irrégulier.

M. DENIS: Je veux lui demander si c'est à l'encontre du règlement.

Le PRÉSIDENT: C'est irrégulier.

M. DENIS: Si, dans le cas de M. Gagné, il y a eu vraiment et réellement recommandation, il est possible qu'il y ait aussi des recommandations pour les autres officiers de péage parce que M. Gagné, dans son cas, avait été recommandé; et vous devez avoir ces recommandations dans vos dossiers.

Le PRÉSIDENT: C'est au tour de M. Smith.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quant à nos discussions relatives aux lettres marquées "personnel et confidentiel"...

Le PRÉSIDENT: M. Beaudet aimerait répondre à l'autre question d'abord.

M. BEAUDET: M. Gagné a été recommandé par un député, mais pour le poste de percepteur de péage. C'est écrit en toutes lettres dans les documents que nous avons produits. M. Gagné n'a été recommandé pour le poste d'officier de péages par aucun député. Il a passé les examens et il avait toutes les qualités requises pour ce poste. Il a tout simplement été muté du poste de percepteur de péage au poste d'officier de péage. En ce qui a trait aux recommandations de vive voix ou aux conversations par téléphone qui auraient pu être faites à moi-même par rapport aux officiers de péage, je ne me rappelle aucune d'elles. En tout cas, je crois que je ne ferais aucun cas d'une recommandation faite par quelqu'un au téléphone. Je n'aimerais pas que l'on croit que je suis une grosse légume, mais je n'ai certainement pas le temps d'écouter au téléphone les propos de personnes recommandant quelqu'un pour un poste au port ou au pont.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quant à la question de savoir si les lettres personnelles et confidentielles peuvent être produites, bien qu'il puisse être intéressant de voir certaines de ces lettres, je doute que ce procédé puisse servir

grandement le but principal de l'enquête qui est de découvrir comment le pont est administré et de savoir s'il est bien ou mal administré. Il faut respecter le caractère privé des communications, et je crois que nous établirions un précédent très dangereux si nous ne pouvions pas communiquer privéement par la poste avec le député d'Essex-Est ou avec le député de Fort-Williams. Je crois que je dois avoir le droit de faire des déclarations franches et que nous devons être protégés de quelque façon. Je pense que si nous produisons des lettres portant les mots "personnel et confidentiel" ou "privé et confidentiel", nous allons créer un précédent dangereux non seulement au sein de notre comité mais aussi de façon générale, et que nous allons paralyser les communications entre les députés et les divers ministères, entre les députés et les sociétés de la couronne ainsi qu'entre les différents ministères du gouvernement. Il faut que les communications jouissent d'un certain degré d'intimité.

Si je désire qualifier M. Beudet d'incompétent ou d'autre chose, je dois pouvoir le faire par lettre privée sans devoir recourir au téléphone. Je crois que nous n'avons pas considéré suffisamment toutes les conséquences possibles du geste qui consisterait à produire des lettres privées et confidentielles.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur le président, au sujet de la question d'ordre relative aux lettres portant les mots "privé et confidentiel", je crois qu'il est bien évident pour tout le monde que la façon de procéder n'est pas uniforme dans ce domaine. Moi-même je n'écris jamais les mots "personnel et confidentiel" sur mes lettres. Je le ferais probablement si j'étais plus discret. Je connais, toutefois, des gens qui ont l'habitude d'écrire les mots "personnel et confidentiel" sur toutes les lettres qu'ils envoient.

De fait, j'ai reçu des lettres portant les mots "personnel et confidentiel" dans lesquelles il était mentionné que l'objet même de la lettre avait été communiqué aux journaux deux jours auparavant.

C'est pourquoi je crois que nous devrions faire une distinction entre les lettres de recommandation en faveur d'employés qui ont déjà commencé à travailler sur le pont et les lettres de protestations contre des envois pour cause d'inefficacité. Je crois que cette distinction est importante pour les raisons que je viens d'indiquer.

Les lettres qui recommandent des gens en vue d'emplois sur le pont sont relativement nombreuses dans le cas qui nous occupe de même que dans le cas de certains emplois ne relevant pas de la Commission du service civil. Je pense qu'il n'est que juste de signaler qu'il se trouve des nouveaux députés qui n'ont pas pensé à inscrire les mots "personnel et confidentiel" alors que les députés plus âgés et ayant plus d'expérience ne manquent à peu près jamais de le faire. C'est pourquoi, à cause de ce fait, à cause des lettres personnelles et confidentielles et parce que, dans certains ministères, on a l'habitude de détruire des lettres de ce genre et qu'une pratique de cette sorte peut avoir eu cours au Conseil des ports, c'est pourquoi dis-je, je crois que les lettres de recommandation d'embauchage ne devraient pas être produites. Je veux dire non seulement les lettres portant les mots "personnel et confidentiel" mais aussi celles qui ne les portent pas. Je crois, toutefois, que nous pourrions faire à juste titre une distinction entre ces lettres, c'est-à-dire entre ces dernières et les lettres écrites par des députés ou par d'autres personnes protestant contre le congédiement de percepteurs de péage ou de surveillants de péage pour cause d'inefficacité ou autre. Ces lettres-là concernent beaucoup plus, à mon sens, l'enquête que nous menons ici.

J'ai maintenant deux questions à poser à M. Beudet.

Le PRÉSIDENT: Il y a un rapport au règlement et nous ne pouvons passer outre. Vous aurez vos réponse plus tard, M. Campbell.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Les deux choses que je veux savoir (M. Beudet pourra peut-être répondre par la suite), sont les suivantes: le ministère a-t-il l'habitude de détruire les lettres personnelles et confidentielles au bout

de trois ans? Voici ma deuxième question: des députés ont-ils recommandé, au début, que ces hommes soient informés au préalable de leur congédiement?

M. ASSELIN: Je veux revenir au cas de la personne qui a été recommandée par M. Gillet, et je désire poser une question à M. Beaudet.

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi. Votre demande n'a pas trait à la question d'ordre de M. Fisher; vous pourrez poser votre question lorsque nous aborderons le sujet de la main-d'œuvre.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Au sujet du rappel au règlement, puis-je vous demander, monsieur le président, si le comité directeur a examiné cette question depuis notre dernière séance?

Le PRÉSIDENT: Non, le comité directeur ne l'a pas examinée.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'attends que quelqu'un fasse une proposition dans un sens ou dans l'autre. Nous avons déjà passé 40 minutes sur ce point; puis-je suggérer que le comité directeur prenne une décision pour que nous puissions commencer cet important examen?

Le PRÉSIDENT: Ne vaudrait-il pas mieux que le Comité même se prononce? J'allais justement demander si on ne pourrait pas formuler une motion à ce sujet?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je propose donc, monsieur le président, que la question soit déferée au comité directeur pour que nous puissions continuer nos travaux.

Le PRÉSIDENT: M. Smith a proposé que le comité directeur étudie de la question des lettres privées et confidentielles.

M. VALADE: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: La proposition est appuyée par M. Valade.

M. FISHER: J'ai une question que je crois pertinente. Vous pourrez en juger. Relativement aux renseignements que vous donnez, quant à certains députés, MM. Denis, Gillet et ainsi de suite, qui ont fait des recommandations, est-il vrai que si leurs noms sont mentionnés, c'est que leurs lettres ne portaient pas les mots "personnel et confidentiel" et qu'il y a peut-être dans vos dossiers d'autres recommandations qui sont marquées "personnel et confidentiel" sans que nous le sachions?

Le PRÉSIDENT: Un instant, s'il vous plaît.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je ne vois aucune raison qui pourrait empêcher cette question de recevoir une réponse mais je tiens à signaler que le président est saisi d'une proposition.

Le PRÉSIDENT: Oui, nous avons une proposition.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Puis-je obtenir réponse aux deux questions que j'ai posées, s'il vous plaît?

Le PRÉSIDENT: Vous obtiendrez réponse lorsque nous en viendrons au rapport de M. Archer.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Quant à ma première question, me dira-t-on si le ministère a l'habitude de détruire les lettres portant les mots "personnel et confidentiel" au bout de trois ans?

Le PRÉSIDENT: J'en appelle au règlement.

M. HOWE: Hier soir le comité directeur a tenu une séance longue et pénible en vue de trouver les moyens de remettre notre comité sur la bonne voie.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai.

M. HOWE: Nous étions convenus que, pour remettre le Comité dans la bonne voie, nous devrions revenir au rapport de M. Archer et en faire l'examen, rubrique par rubrique. Toutes les questions qu'on a posées aujourd'hui au sujet de lettres personnelles et confidentielles pourraient être débattues au

fur et à mesure de l'étude des différentes rubriques du rapport. Le comité directeur en serait saisi quand le moment viendra pour lui de faire son rapport et de formuler des recommandations. En conséquence, nous devrions, je pense, revenir à la procédure que le comité directeur nous a recommandée dans son rapport d'hier.

Le PRÉSIDENT: Je suis de votre avis, monsieur Howe. M. Smith, appuyé par M. Valade, a proposé que le comité directeur examine le présent rapport à sa prochaine réunion. Tous ceux qui sont pour? Ceux qui sont contre? La motion est adoptée.

(Assentiment)

M. PRATT: Puis-je poser une question?

Le PRÉSIDENT: Non, monsieur.

M. VALADE: Je propose que nous revenions à la méthode que le comité directeur a recommandée dans son rapport.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Pouvons-nous maintenant faire l'examen du coût ainsi que de la construction et du financement du pont?

Le PRÉSIDENT: Le comité directeur a décidé hier que nous devrions revenir au rapport de M. Archer et, ainsi que je le disais avant qu'il nous en donne lecture (voir page 12 du fascicule 2 des procès-verbaux et témoignages) en faire l'examen, rubrique par rubrique. La première se lit ainsi: Entreprise locale en commun.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'ai une question à poser au sujet du coût de construction.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions au sujet de la rubrique: Entreprise locale en commun? Si vous n'en avez pas, nous allons passer à la suivante: Coût de construction. Vous avez la parole, monsieur Browne.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Afin que le Comité puisse se faire une juste idée du coût et du financement du pont dont il est présentement question, j'aimerais faire vérifier les chiffres suivants par le président du Conseil des ports nationaux, c'est-à-dire M. Archer.

Tout d'abord, à la page 12 du fascicule 2 des procès-verbaux et témoignages, tout au bas de la page, il est dit que le pont a été ouvert au public le 14 mai 1930 et, à la page suivante, que le coût, le coût réel du pont, a été de \$18,650,777.

Je demanderais ensuite au Comité de se reporter à l'appendice "N" du fascicule 3 des procès-verbaux et témoignages. On y trouve la statistique des finances et de l'exploitation du pont Jacques-Carteir pour les années 1930 à 1959.

La première colonne indique le montant du péage perçu à chacune de ces années. J'ai fait faire l'addition de ces montants et le total en est de \$29,272,821.

Et, pour compléter le tableau de l'exploitation du pont, je me reporte à la page 14 du fascicule 2 des procès-verbaux et témoignages où est indiquée la dette totale du pont au 31 décembre 1959. Cette dette est répartie en trois postes, savoir la dette d'immobilisation, la dette de déficit et l'intérêt sur la dette de déficit. J'en ai fait faire le total, qui s'établit à \$28,436,296.36.

Quand on considère tous ces chiffres et qu'on songe que le pont est exploité depuis quelque trente ans, ou bien près de trente ans, qu'il a coûté aux environs de 18 millions de dollars, qu'on a perçu 29 millions de dollars environ et que la dette s'élève encore à 28 millions de dollars après trente ans, il semble que quelque chose ne va pas dans l'exploitation de ce pont.

Je vais maintenant continuer au sujet des renseignements qu'on nous a donnés.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Browne, vous avez posé un certain nombre de questions. M. Archer pourrait-il vous interrompre un moment pour vous donner quelques réponses?

M. ARCHER: Le coût initial du pont a été de \$18,650,777.

Nous en avons effectué le refinancement en 1949 et réduit le taux d'intérêt de 5 p. 100 à 2½ p. 100. A cause de certains frais, cette mesure a fait monter la dette à \$20,049,750.

Nous avons amorti le capital chaque année à compter de 1949 jusqu'à ce jour, pour un montant global de \$5,123,750. De 1930 à 1949, il y a eu déficit. Pendant toutes ces années le pont a été exploité à perte, ainsi que vous pouvez en juger par la dette de déficit. J'en dirai quelques mots.

D'autre part, nous avons pour \$2,500,000 d'obligations.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous indiquer les montants des déficits de 1930 à 1949?

M. ARCHER: Au moment où le Conseil a pris en main l'exploitation du pont en 1936, la dette d'exploitation s'élevait à \$2,946,675. L'intérêt sur cette dette, c'est-à-dire sur l'argent emprunté du gouvernement, était de \$460,112.

Pour ce qui est de la dette d'exploitation en 1949, je vais consulter l'agent en chef du trésor; l'intérêt afférent à cette dette en 1959 s'établissait à \$7,020,691. Au fait, je puis déposer ce document, si vous le désirez.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

(Voir appendice "I" au présent fascicule.)

M. ARCHER: J'en ai plusieurs exemplaires à vous distribuer. Nous avons fait une analyse de la question. Pour revenir à la dette d'immobilisation, nous avons remboursé 5 millions de dollars et nous avons \$2,500,000 d'obligations applicables à cette dette.

Au cours de la même période, nous avons par contre dépensé en améliorations, c'est-à-dire en immobilisations, \$3,885,749.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'aimerais maintenant poser quelques questions. M. Archer a mentionné le refinancement du pont effectué en 1949. J'aurais quelques questions à poser à ce sujet. J'aimerais avoir des détails sur les chiffres qui nous sont fournis à la fin de l'appendice "N" du fascicule 3. Tout d'abord, pourquoi la colonne intitulée "intérêt de la dette publique" ne se continue pas après 1949? Le chiffre indiqué pour cette année-là est de \$791,667. Pourrait-on me dire pourquoi cette colonne ne continue pas et ce qui est advenu de l'intérêt après cette période.

M. ARCHER: Il n'y avait plus de dette publique à cete époque.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Où est indiqué l'intérêt sur la somme due relativement au pont? Où ce chiffre apparaît-il?

M. ARCHER: Sous la rubrique "autres besoins de revenus", dans la colonne suivante.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Qu'entend-on par "autres besoins de revenus"? Il y a, dans l'appendice "N" du fascicule 3, des tableaux indiquant le péage perçu et le coût de l'exploitation, de l'entretien, de l'administration et aussi l'intérêt. Quels autres besoins en revenu y a-t-il?

M. ARCHER: Je vais demander à l'agent en chef du Trésor de répondre à votre question.

M. J. B. PHAIR (*agent en chef du Trésor, Conseil des ports nationaux*): Il y a l'intérêt sur la dette afférente au capital et l'intérêt sur la dette d'exploitation et il y a provision pour le remplacement du pont, c'est-à-dire une provision pour dépréciation.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): A la page 13 du compte rendu (fascicule 2), vous dites que le refinancement du pont avait donné lieu à une

économie de \$445,000. J'ai cru comprendre que, à l'époque, il y avait 19 millions de dollars impayés à 5 p. 100 d'intérêt, ce qui veut dire \$950,000 si l'on en juge par les chiffres indiqués ici pour l'année 1948. Puis, en 1949, le montant est tombé à \$791,667. Comment cette baisse s'explique-t-elle? Était-ce une partie de l'économie qui avait été réalisée? Ou si le chiffre de \$445,000 paraît ailleurs?

Le nouveau montant du financement a été de \$20,049,750 et, au taux de 2½ p. 100, l'intérêt sur ce montant s'établirait à \$551,368.13.

Quel que soit le chiffre duquel vous soustrayez ce montant, si c'est de \$950,000, vous aboutissez à une épargne.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance d'aller un peu moins vite, monsieur Browne. Notre sténographe n'est pas un train express. Il est très rapide mais il ne peut pas vous suivre à ce rythme.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Très bien.

M. PHAIR: Si l'on tient compte de la différence des taux d'intérêt et de l'amortissement des frais de rachat, l'épargne nette s'établit alors à \$445,000 environ.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Comment arrivez-vous à ce chiffre? J'ai fait remarquer que l'intérêt sur la dette était de \$950,000, c'est-à-dire sur les 19 millions de dollars à 5 p. 100; la dette a été ramenée à \$20,049,750 portant 2½ p. 100 d'intérêt, de sorte que cet intérêt s'établit à \$551,368.13. Si l'on soustrait ce dernier montant du premier, on obtient \$398,631.87, ce qui est loin du chiffre de \$445,000.

Et encore au sujet du chiffre indiqué comme représentant l'intérêt en 1949,—et je suppose que le refinancement a eu lieu plus tard,—l'intérêt indiqué n'est que de \$791,667. A mon avis, rien dans les chiffres qui nous ont été présentés ne permet de conclure à une économie de \$445,000.

M. PHAIR: Je crois que la différence est due au fait que le chiffre pour 1949 ne concerne qu'une partie de l'année. Mais si nous jetons un coup d'œil sur 1950 et analysons en détail le chiffre de \$1,074,927 relatif aux autres besoins en revenu, nous pourrions déterminer quelle partie de ce montant représente l'intérêt.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Mais vous n'êtes pas en mesure dans le moment de nous expliquer au juste comment on en est arrivé à cette différence. Rien dans ces chiffres ne vous permet de conclure que ce montant a été épargné?

M. PHAIR: J'aimerais vérifier cela. Je suis convaincu que cela apparaîtrait dans les chiffres pour 1950 qui englobent non seulement l'intérêt mais aussi la réserve pour dépréciation.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Qui aurait fait ce calcul?

M. ARCHER: Vous voulez dire des \$445,000?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Oui. Quelle est la personne qui a produit ces chiffres?

M. ARCHER: Ces chiffres ont été préparés pour moi par le directeur exécutif qui, je crois, a consulté le Trésor. Nous sommes d'ailleurs en consultation présentement.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions, monsieur Browne?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): On disait dans le rapport, je crois, que ce montant atteint environ \$445,000. Si la différence est d'au plus \$50,000, je me demande si l'on a pu considérer ce chiffre comme approximatif?

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

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Oui, je voudrais savoir où figure la dette d'exploitation dans ces chiffres qui nous ont été présentés. Ils indiquent que nous avons un revenu net.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous trouvé la réponse? Dans le cas de la négative pourriez-vous l'avoir pour cet après-midi? Je veux parler de la réponse à l'avant-dernière question. Nous tâcherons d'avoir ce renseignement pour vous cet après-midi, monsieur Browne.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Si la chose est possible, il serait peut-être bon que la personne qui est au courant de ces chiffres vienne expliquer clairement au Comité comment s'est fait le financement du pont et comment on en est arrivé aux chiffres indiqués. Nous devrions, je pense, avoir l'occasion d'interroger la personne qui a établi ces chiffres.

M. ARCHER: L'agent du Trésor ici présent est censé connaître ces chiffres.

M. JOHNSON: Vous feriez mieux de faire venir le fonctionnaire de Montréal.

M. ARCHER: Si certains détails sont requis, l'agent du Trésor les obtiendra de Montréal. Nous allons essayer de vous donner une réponse mais si d'autres chiffres sont requis, il les obtiendra pour vous.

M. DRYSDALE: Est-il le témoin voulu pour fournir ces renseignements? Si je pose cette question, c'est qu'apparemment nous n'avançons guère.

M. PHAIR: Je n'ai pas ces renseignements sous la main. Je pourrais vous les obtenir.

M. JOHNSON: Y a-t-il quelqu'un à Montréal qui pourrait venir témoigner devant le Comité?

Le PRÉSIDENT: Nous aurons cet après-midi les chiffres que vous désirez.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je vous remercie. Je suis certain que le Comité sera heureux d'avoir ces renseignements. Puis-je demander où, dans ces chiffres, apparaît le détail qu'on nous a signalé? Où la dette d'exploitation apparaît-elle. Dans quelle colonne? Et où est-il tenu compte de la dette d'exploitation et de l'intérêt y afférent pour les années en cause? Vous indiquez un revenu net à compter de 1951; le pont aurait donc réalisé un bénéfice. J'aimerais savoir cependant où il a été tenu compte de l'intérêt de la dette d'exploitation avant qu'on en arrive à ce revenu net. J'aimerais connaître aussi quel est le taux de cet intérêt.

M. PHAIR: Le taux d'intérêt sur la dette d'exploitation était de 5 p. 100 et le chiffre même de cet intérêt est compris dans la colonne intitulée "autres besoins de revenus".

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): C'est à l'annexe "N" du fascicule 3. Il semble y avoir ici une hausse très marquée dans le cas de l'intérêt figurant à la colonne "autres besoins de revenus". En 1949, le chiffre indiqué sous cette rubrique était de \$621,287 et, en 1950, il est passé à \$1,074,927. C'est là une hausse assez surprenante et je me demande si l'on ne pourrait pas nous en donner l'explication.

M. PHAIR: En 1949, l'intérêt sur la dette publique afférente au pont apparaissait dans une colonne distincte. Depuis 1950, nous indiquons l'intérêt de la dette d'exploitation et l'intérêt de la dette refinancée ou dette d'immobilisation dans la même colonne.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je vous remercie.

(Texte)

M. PIGEON: La dette du pont Jacques-Cartier est présentement de 28 millions et demi de dollars. Depuis l'installation du système de perception automatique, les revenus, par mois, ont augmenté de \$60,000 à \$80,000. Peut-on dire que le pont pourra être payé en sept ans? A la suite de l'augmentation, cela prendra sept autres années pour éteindre complètement la dette?

M. ARCHER: Approximativement, oui; sept ans pour la dette capitale et à peu près sept ans pour l'autre dette, au taux des revenus actuels.

M. PIGEON: En tenant compte de l'augmentation des revenus à la suite de l'installation du nouveau système... donc, ça prendrait quatorze ans pour "effacer" complètement la dette?

M. ARCHER: Approximativement, oui.

M. PIGEON: Approximativement. Est-ce qu'il serait possible, d'après vous, de diminuer de moitié le coût de ce que doit payer l'automobiliste et le camionneur pour passer sur le pont, et que la dette soit "payée" en vingt-huit ans?

M. ARCHER: Mathématiquement, oui.

M. PIGEON: C'est ce que je veux savoir.

M. VALADE: Monsieur Archer, est-ce que je puis vous poser une question qui a trait au refinancement du pont? Croyez-vous que lorsque le pont Champlain sera terminé, les revenus du pont Jacques-Cartier diminueront sensiblement?

M. ARCHER: Non. Je crois qu'il y aura une diminution, toutefois.

M. VALADE: En revenant au refinancement, monsieur Archer, est-ce que vous auriez objection à nous dire, en quelques mots, quels sont les engagements du "port de Montréal" envers la cité de Montréal et la province de Québec au point de vue financier?

M. ARCHER: Le "port de Montréal", en lui même, a une comptabilité séparée. Le pont Jacques-Cartier est une entité absolument individuelle. Les engagements sont résumés, ou plutôt ils ne sont pas résumés, mais ils sont d'après l'entente tripartite que nous avons soumise au comité, et les premiers \$450,000 de déficit devraient être partagés également entre les trois parties.

M. VALADE: Légalement, vous êtes donc responsable de la collection du péage sur le pont Jacques-Cartier?

M. ARCHER: On a confié aux autorités du port l'administration du pont Jacques-Cartier.

M. VALADE: Croyez-vous que l'augmentation des revenus sur le pont Jacques-Cartier, à la suite de l'installation des postes de collection automatiques, pourrait exposer le "port de Montréal" à une revendication légale de la part de la cité de Montréal et de la province de Québec en rapport avec la perte de revenus qu'elles auraient subie durant les années où la collection était faite par des employés?

M. ARCHER: En matière légale, je préférerais que notre "aviseur" légal réponde à cette question.

(Traduction)

M. J. F. FINLAY (*conseiller juridique, Conseil des ports nationaux*): Telle que je l'ai comprise, la question est celle-ci: l'installation de l'outillage automatique pourrait-il exposer le Conseil des ports nationaux à recevoir une réclamation de la ville de Montréal ou de la province de Québec, eu égard au contrat entre les trois parties.

M. VALADE: Relativement à la perte que les deux parties ont subie avant l'installation des machines automatiques.

M. FINLAY: En d'autres termes, la perte subie avant l'installation pourrait-elle...

M. VALADE: C'est cela.

M. FINLAY: ...fournir une justification à la province de Québec ou à la ville de Montréal à l'égard de leurs contributions?

M. VALADE: Oui... le Conseil devrait-il, de ce fait, rembourser la ville et la province de la perte?

M. FINLAY: Naturellement, vous faites une hypothèse.

M. VALADE: Alors, monsieur Finlay, disons ceci. Il a été prouvé qu'au cours des deux mois qui ont suivi l'installation des cabines de perception automatique, il s'est produit une augmentation considérable des revenus, laquelle est indiquée dans le compte rendu. Estimez-vous que la ville de Montréal et la province de Québec pourraient, du fait de cette augmentation, intenter des poursuites contre le port de Montréal si, comme on l'a déclaré, on peut s'attendre à une augmentation constante des revenus par suite de cette installation de machines automatiques?

M. FINLAY: Soyons précis à ce sujet. Si je ne me trompe, vous me demandez si la province ou la ville aurait le droit d'actionner le Conseil des ports nationaux?

M. VALADE: C'est bien cela.

M. FINLAY: A mon avis, non. Comme je l'ai dit, ma réponse à la question, telle que je la comprends, est négative.

M. VALADE: S'il était prouvé qu'il y a eu malversation, la responsabilité du port serait-elle alors engagée?

M. FINLAY: Avec tout le respect que je vous dois, je dois dire que cette question ne devrait pas m'être posée. Je ne puis que donner à ce sujet un avis motivé; je ne puis témoigner sur les faits.

M. VALADE: Donc, pour résumer, voici la question: au point de vue juridique, le port de Montréal est entièrement responsable, financièrement et administrativement, envers la ville de Montréal et a province de Québec?

M. FINLAY: Non, je ne m'exprimerais pas ainsi. Je dirais que le Conseil des ports nationaux est responsable devant le gouvernement du Canada.

M. VALADE: Je vous remercie bien.

M. FISHER: Je m'intéresse à ce côté de l'accord initial, tel que je le lis, fixant les obligations de la province et de la ville de telle sorte qu'elles devaient payer leur part si l'entreprise se révélait, disons, peu profitable, est-ce bien cela? Elles allaient payer leur part?

Cette part était-elle, de quelque façon, fondée sur les frais d'immobilisation, ou bien se fondait-elle strictement sur les frais d'exploitation?

M. ARCHER: Elle se fondait sur l'intérêt et la dépréciation, si je me souviens bien.

M. FISHER: En d'autres termes, les trois parties étaient responsables en ce qui concerne les frais d'immobilisation?

M. FINLAY: Oui.

M. FISHER: En 1949, après dix-neuf ans, vous avez modifié la structure financière, et nous allons présumer que vous avez décidé de réduire la dette d'intérêt. Le défaut de fournir leur part, pour la ville de Montréal et pour la province de Québec, aurait-il été un des facteurs qui ont conduit à cette renégociation de la dette?

M. FINLAY: Cette question s'adresse-t-elle à moi?

M. ARCHER: Je vais y répondre de mon mieux. A ma connaissance, l'occasion se présentait de refinancer la dette avec quelque avantage. L'intérêt pouvait être réduit de 5 p. 100 à 2 $\frac{3}{4}$ p. 100.

M. FISHER: Ma question est la suivante. Voici l'accord tripartite. La ville de Montréal et la province de Québec ont-elles donné leur assentiment à cette renégociation, ou bien n'entraient-elles plus en ligne de compte, eu égard aux frais d'immobilisation, du fait qu'elles avaient renié leurs obligations?

M. ARCHER: Quand elles ont renié leurs obligations, nous nous sommes adressés aux tribunaux, et le Conseil des ports nationaux a eu gain de cause devant tous les tribunaux, dont la décision, si je ne me trompe, a été unanime, jusqu'en Cour suprême du Canada: la ville était obligée de payer la somme dont elle avait suspendu le paiement, en 1943, je pense.

M. FISHER: Pardonnez-moi si je suis lent à comprendre, mais je voudrais savoir si, à l'endroit de ces frais d'immobilisation, ces parties sont toujours en dette. La ville de Montréal et la province de Québec, à l'égard de cette entreprise, conservent-elles toujours des responsabilités?

M. ARCHER: Je comprends que s'il se produisait à l'avenir un déficit, elles seraient toujours responsables à l'égard de ce déficit, comme elles l'étaient dans le passé.

M. FISHER: Puisque la province de Québec et la ville de Montréal,—sans aucun doute la province de Québec pour la ville de Montréal la chose est peut-être contestable, étant donné qu'elle a été forcée de payer un certain montant par suite de la décision des tribunaux,—mais puisque la province de Québec ne payait pas sa part, cela a-t-il été un facteur conduisant à cette renégociation?

M. ARCHER: Je ne le crois pas du tout.

M. FISHER: Voici ma dernière question: puisque cette modification était avantageuse en ce qui concerne la dette et qu'elle réduisait les dépenses, pourquoi les négociations ne se sont-elles pas faites beaucoup plus tôt, car il était apparent dès les premières années qui ont suivi l'inauguration du pont que l'organisation financière n'était pas aussi attrayante qu'on se l'était imaginé au début.

M. ARCHER: Je ne suis pas très au courant de ces négociations, car je n'étais pas là dans le temps, mais je crois que la dette ne pouvait être rachetée ou que les obligations ne pouvaient être remboursées qu'en 1949. Une occasion s'est présentée en 1949, mais la chose n'aurait pu se faire plus tôt.

M. FISHER: Et je le demande encore une fois, le reniement des obligations n'y a aucunement contribué?

M. ARCHER: Je pense qu'il vous faudrait le demander à la province, mais je ne crois pas que tel ait été le cas.

M. FISHER: Pourriez-vous nous dire quelle est la situation à l'heure actuelle en ce qui concerne la dette qui, officiellement, pèse toujours sur la province et qui, d'après ce que je vois, a été confirmée par les tribunaux?

M. ARCHER: En ce qui concerne la province et la dette en souffrance, je rencontrerai le premier ministre la semaine prochaine pour débattre ce point.

M. FISHER: S'agit-il d'entretiens de portée plus générale au sujet du pont, ou d'entretiens ayant pour objet ce point en particulier?

M. ARCHER: Ils pourront se poursuivre également sur un autre point: celui des responsabilités.

M. BALDWIN: Ma question pourrait peut-être intéresser M. Finlay. Dans l'accord tripartite, je remarque que suivant la disposition n° (1), la Commission du havre de Montréal, société à laquelle a succédé le Conseil des ports nationaux, s'est engagée à exploiter le pont; la responsabilité de la ville et du gouvernement provincial se limitait au versement d'une somme qui ne devait pas dépasser \$150,000 par année et qui pouvait être amoindrie, d'après le montant du déficit, si déficit il y avait. C'est exact?

M. FINLAY: Oui.

M. BALDWIN: Avez-vous songé,—et ma question fait suite à celle de M. Valade,—aux conséquences juridiques que peut entraîner la responsabilité

du Conseil des ports nationaux, si on établissait qu'il y a eu négligence dans l'exploitation du pont, de sorte que le plein montant du péage dû n'a pas été perçu.

M. FINLAY: Pardon?

Le PRÉSIDENT: Je pense que vous devriez répéter la dernière partie de votre question.

M. BALDWIN: Avez-vous songé que le Conseil des ports nationaux pourrait être tenu responsable s'il était démontré que le Conseil a été négligent en ne percevant pas le plein montant de péage qu'il aurait dû être en mesure de percevoir?

M. FINLAY: Si vous demandez simplement si j'ai examiné cette question, ma réponse est négative.

M. BALDWIN: Mais la question étant signalée, croyez-vous qu'elle mérite d'être examinée?

M. FINLAY: Encore une fois, avec tout le respect que je vous dois, à mon sens, ce n'est pas une question de fait.

M. BALDWIN: Je ne continuerai pas.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que la question devrait être posée.

M. CHEVRIER: Notre Comité n'est pas un tribunal.

M. BALDWIN: Je considère simplement la question sous l'aspect des conséquences qu'impliquerait la négligence.

M. PAYNE: Monsieur le président, il n'appartient certainement pas aux témoins ici présents de décider si quelque chose est conforme ou contraire au règlement. Ce devoir incombe au président et, franchement, je crois que la pratique devrait être suivie.

Le PRÉSIDENT: Le président vient de dire que la question était contraire au règlement.

M. PAYNE: Et le témoin l'a dit aussi, et je crois qu'il faudrait rappeler au témoin qu'il est ici pour rendre témoignage; en ce moment, il ne dirige pas l'audition que tient le Comité.

M. FINLAY: Puis-je faire remarquer que j'ai employé l'expression «Avec tout le respect que je vous dois, à mon sens...».

M. BALDWIN: Je ne continuerai pas dans cette direction, monsieur le président; je crois avoir fait ressortir ce que j'avais en vue, du moins, je le pense. J'ai ici une autre question à poser.

Relativement à la dette résultant d'une exploitation déficitaire, j'observe, d'après les chiffres qui apparaissent à la page 14 (fascicule 2), que celle-ci est de \$6,489,605.23, sur laquelle il semble y avoir des intérêts de \$7,020,691.13. Pourrait-on expliquer ces chiffres, indiquer à quel taux et pendant combien d'années cet intérêt a couru?

M. ARCHER: Je crois que vous en trouverez le détail dans l'état que j'ai déposé. Si ces renseignements ne sont pas suffisants, nous pouvons déposer un autre rapport. Je parle de l'état que nous avons déposé il y a tout juste une quinzaine de minutes.

M. BALDWIN: Je vois, je n'ai pas encore examiné ce document. Très bien.

(Texte)

M. ASSELIN: Je voudrais savoir, monsieur le président, qui a préparé le rapport financier que nous avons entre les mains?

M. ARCHER: Le fonctionnaire du Trésor.

M. ASSELIN: Est-ce que le bureau d'administration avait recours, tous les ans, à un vérificateur reconnu pour reviser ses rapports financiers?

(Traduction)

M. ARCHER: Il n'avait pas recours à une société privée de vérificateurs, mais à l'auditeur général.

(Texte)

M. ASSELIN: L'auditeur général; est-ce que l'auditeur général vous a fait, de temps à autre, des remarques sur l'administration financière du pont, surtout en ce qui concerne les déficits que vous avez accumulés?

M. ARCHER: Pas à ma connaissance.

M. ASSELIN: Est-ce que vous avez, dans votre administration, une section spéciale ou un directeur qui s'occupe spécialement "de la finance" du pont?

M. ARCHER: Nous avons, pour notre comptabilité, le contrôleur du Trésor.

M. ASSELIN: Et le contrôleur du Trésor, c'est le personnage qui s'occupe "de la finance"?

M. ARCHER: La comptabilité.

M. ASSELIN: La comptabilité. A quelle date de l'année votre rapport financier est-il révisé par l'auditeur général?

(Traduction)

M. PHAIR: L'auditeur général poursuit constamment la vérification, je crois, mais il présente son rapport à la fin de l'année financière.

M. CHEVRIER: Monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Un instant, s'il vous plaît. C'est M. Deschatelets qui vient ensuite.

M. DESCHATELETS: Il y a seulement deux questions au sujet desquelles j'aimerais obtenir une réponse. Puisque l'accord est un accord tripartite, est-ce que, à la fin de chaque année, le Conseil des ports nationaux envoyait à la province de Québec et à la ville de Montréal copie de l'état financier de l'année?

M. ARCHER: Oui.

M. DESCHATELETS: Et au cours de toutes ces années qui ont suivi la construction du pont, la ville de Montréal et la province de Québec n'ont-elles jamais fait part au Conseil des ports nationaux de leur inquiétude quant aux déficits d'abord et ensuite quant à la façon dont se faisait la perception du péage?

M. ARCHER: Pour ce qui est du déficit, nous savons que la ville de Montréal et la province de Québec ont cessé leurs paiements en 1943; est-ce bien ce que vous désirez savoir? Quant à l'administration, personne n'est intervenu.

M. DESCHATELETS: Je m'expliquerai plus clairement, monsieur Archer. Vu que la ville de Montréal et la province de Québec recevaient ces rapports annuels de votre administration, depuis l'entrée en service de ce pont jusqu'en 1949 n'ont-elles jamais exprimé d'inquiétude au sujet des déficits et cherché à découvrir de quelle façon le péage était recueilli?

M. ARCHER: Pas que je sache.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Johnson a la parole.

M. JOHNSON: M. Baldwin a répondu à ma question.

Je veux m'assurer d'une chose, cependant; j'aborderai cet après-midi la question du contrat entre la province et le Conseil des ports nationaux.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Chown d'abord, à M. Drysdale et à M. Chevrier ensuite.

M. CHOWN: Je cède la parole à M. Chevrier.

M. CHEVRIER: Je n'ai qu'une question à poser, elle fait suite à la question de M. Asselin.

N'est-il pas vrai, comme vous l'avez expliqué au Comité il y a quelque temps, qu'un vérificateur est assigné au service du Conseil des ports nationaux?

M. ARCHER: L'agent du Trésor pourrait vous renseigner sur les responsabilités du Conseil du Trésor à ce sujet.

M. PHAIR: Nous nous en tenons exclusivement à la comptabilité du Conseil des ports nationaux.

M. CHEVRIER: Vous êtes un agent du Trésor?

M. PHAIR: Oui, je suis fonctionnaire.

M. CHEVRIER: Vous occupez un poste au bureau du Conseil des ports nationaux?

M. PHAIR: J'ai mon bureau à Ottawa; mais j'ai des représentants dans les différents ports. Nous avons, parmi notre personnel, un employé chargé de faire certaines vérifications en ce qui concerne le travail même du Trésor.

M. CHEVRIER: Y a-t-il quelqu'un du Trésor qui s'occupe de faire la vérification à Montréal?

M. PHAIR: Oui.

M. CHEVRIER: Vous-même, peut-être?

M. PHAIR: Non, je ne fais pas moi-même cette vérification.

M. CHEVRIER: Mais vous avez tout de même un agent, un ou plus?

M. PHAIR: Oui.

M. CHEVRIER: Et, comme vous l'avez déclaré à M. Asselin, ces gens doivent rendre compte à l'auditeur général?

M. PHAIR: Oui.

Le PRÉSIDENT: A vous la parole, monsieur Drysdale.

M. JOHNSON: J'ai une question qui se rattache à celle de M. Chevrier.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions supplémentaires?

M. JOHNSON: J'en ai une à poser.

Monsieur Phair, je voudrais connaître le nom de la personne chargée, à Montréal, de la comptabilité du Conseil des ports nationaux. Vous avez parlé tout à l'heure d'une telle personne relevant de votre compétence. Pourriez-vous nous dire son nom?

M. PHAIR: Volontiers, il s'agit de M. F. G. Feron.

M. JOHNSON: Il est à Montréal?

M. PHAIR: Oui, à Montréal.

M. JOHNSON: Depuis quand occupe-t-il ce poste?

M. PHAIR: Il a été nommé agent du Trésor en 1954, je crois.

M. JOHNSON: Pourriez-vous nous dire le nom de son prédécesseur?

M. PHAIR: Oui, c'était M. Oliver.

M. JOHNSON: Quand a-t-il été nommé? Pourriez-vous nous fournir ce renseignement cet après-midi?

M. PHAIR: Oui.

M. VALADE: L'agent en chef du Trésor peut-il me dire s'il est au courant des méthodes de vérification de la perception du péage au pont Jacques-Cartier?

M. PHAIR: La vérification?

M. VALADE: Ou la comptabilité, si vous voulez.

M. PHAIR: En effet, je suis au courant.

M. VALADE: Pouvez-vous nous expliquer la méthode suivie, en passant par toute la filière, de la perception au rapport fait au Conseil du Trésor?

M. PHAIR: A cette époque, le Trésor avait le contrôle des billets.

M. VALADE: Ces billets étaient-ils numérotés?

M. PHAIR: Oui.

M. VALADE: Ils étaient comptés avant la distribution et après la perception?

M. PHAIR: Nous détenions le stock des billets et nous en connaissons les numéros.

M. VALADE: Qui était chargé de cette vérification?

M. PHAIR: Pour un temps, le comptable du pont était M. McKay, décédé depuis... Pardon! c'était plutôt M. Kelly, pas "McKay".

M. VALADE: Jusqu'à quelle date a-t-il occupé ce poste?

M. PHAIR: Jusqu'en 1959.

M. VALADE: Auriez-vous la bonté de me dire exactement de quelle date à quelle autre il a occupé son poste?

M. PHAIR: Je ne suis pas tout à fait sûr des dates; mais je me procurerai ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: M. Phair pourrait nous le fournir cet après-midi.

M. VALADE: Je tiens à ce renseignement. Pourriez-vous m'expliquer le système qui avait été établi pour la perception du péage au pont Jacques-Cartier? Je ne m'intéresse qu'au côté financier.

M. ARCHER: Je prierais M. Beudet de répondre à cette question.

M. BEAUDET: Si je comprends bien, votre question porte surtout sur la circulation des billets: leur manipulation et leur distribution aux percepteurs du péage, la façon dont les usagers se les procuraient, ce qui en advenait par la suite.

M. VALADE: Qu'arrivait-il à l'argent perçu, de quelle manière en faisiez-vous le compte, qui était chargé de faire rapport?

M. BEAUDET: Permettez-moi de vous faire remarquer, monsieur le président, que la question ne porte pas directement sur la rubrique des finances.

C'est une question que nous avons étudiée cependant et nous sommes prêts à y répondre maintenant; mais il s'agit véritablement d'une question d'administration, à laquelle je pourrais répondre en temps et lieu.

M. VALADE: Excusez-moi. Nous parlons de revenus, puisque nous en sommes à la rubrique des finances; je crois donc que nous devrions obtenir une réponse sur-le-champ.

M. JOHNSON: De ce train, la rubrique des finances et celle de l'administration vont se chevaucher.

Le PRÉSIDENT: Si c'est l'avis du Comité...

M. VALADE: J'y reviendrai plus tard.

Le PRÉSIDENT: Il serait peut-être possible, tout de même, d'obtenir une réponse immédiate.

M. JOHNSON: Nous épargnerions du temps.

M. BEAUDET: Si vous me le permettez, je voudrais m'assurer d'abord de certains détails auprès de M. Clément.

Tout d'abord, en conformité du tarif, il existait plusieurs genres de billets, vu la variété des véhicules qui traversaient le pont. Chaque percepteur recevait une certaine quantité de rouleaux de billets que leur distribuait le représentant de l'agent du Trésor.

M. VALADE: Était-ce une distribution quotidienne ou hebdomadaire?

M. J.-A. CLÉMENT (*Surintendant des ponts, port de Montréal*): Le stock de billets était remis au surveillant des percepteurs du péage, à peu près une

fois le mois. Lorsqu'il avait besoin de refaire son stock, il présentait une requisition au comptable du pont et distribuait aux percepteurs, à peu près une fois la semaine, un stock de billets dépassant les besoins d'une semaine. De cette façon, chaque semaine, les percepteurs renouvelaient leur stock en présentant une requisition à leur surveillant.

M. BEAUDET: Avant de commencer son service, chaque percepteur plaçait ses billets dans une boîte spéciale à cet effet; il enregistrerait, sur une feuille de rapport, le premier numéro de chaque série de billets. Puis il se rendait à son poste pour recevoir les péages. D'après le règlement, il était tenu de remettre un reçu à chaque personne qui payait. Si la personne refusait le reçu ou ne le réclamait pas ou ne l'attendait pas avant de continuer sa route, les percepteurs du péage devaient, en vertu du règlement, jeter ce reçu dans la boîte à mutiler.

Une fois son service terminé, le percepteur revenait au bureau pour remplir une autre formule indiquant le numéro du dernier billet de chaque catégorie. Ces deux rapports, celui des premiers numéros et celui des derniers numéros de séries, étaient classés à l'intention du Trésor. Pardon! je fais erreur, ils étaient remis au commis préposé au pont.

Celui-ci préparait alors un rapport des ventes; en d'autres termes, il soustrayait le numéro de la fin de la série de celui du début pour obtenir le nombre de billets vendus dans chaque catégorie. Il multipliait ensuite ce nombre par le chiffre du tarif qui s'appliquait dans chaque cas et en arrivait ainsi au total du montant que le percepteur était censé avoir reçu.

Une fois ces deux rapports complétés, sur les billets et les numéros de billets, le percepteur comptait l'argent et rédigeait un bordereau indiquant le nombre de billets de banque de \$20, de \$10, et ainsi de suite, pour les additionner tous à la fin.

Le compte fait, il demandait au surveillant des percepteurs ou à son adjoint (la nuit) de faire la vérification.

Après la vérification, l'argent était déposé dans un sac scellé en présence du percepteur et déposé dans la fente du coffre-fort alloué en propre à chaque percepteur. Ce coffre-fort était scellé et fermé à clé et il n'y avait plus moyen d'en sortir les sacs, une fois qu'ils y avaient été déposés.

A partir de ce moment, l'agent du Trésor devenait responsable de l'argent; c'est-à-dire qu'en vertu d'un contrat, la *Brinks Express* se rendait au pont, ouvrait le coffre-fort, en retirait les sacs et les transportait à Montréal, au bureau de l'agent du Trésor.

L'agent recevait en même temps du commis préposé au pont le rapport des ventes et le comparait au contenu des sacs, afin de déceler les décalages qui auraient pu exister, en plus ou en moins, entre le rapport et l'argent.

M. VALADE: Vous parlez de l'agent du Trésor?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. VALADE: Qui était-il à cette époque?

M. BEAUDET: A partir de 1955, c'était M. Feron.

Le PRÉSIDENT: Il est midi et demi, messieurs. Nous nous réunirons de nouveau ici même, immédiatement après l'appel de l'ordre du jour.

Avant de suspendre la séance, cependant, je crois comprendre que certains membres du Comité désirent que l'on dépose certains documents.

M. JOHNSON: Nous pourrions attendre à cet après-midi pour cela.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

JEUDI, 24 mars 1960,
3 h. 18 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Avant de commencer la séance, M. Phair va nous fournir les renseignements demandés au sujet des agents du Trésor à Montréal. Cette question lui a été posée ce matin. Auriez-vous la bonté d'y répondre, monsieur Phair?

M. PHAIR: Monsieur le président, on m'a demandé qui étaient les agents du Trésor à Montréal; voici: du 1^{er} mai 1937 au 31 mars 1954; c'était M. D. W. G. Oliver; du 1^{er} avril 1954 jusqu'à nos jours, c'est M. F. G. Feron.

M. McPHILLIPS: Avant d'aller plus loin, monsieur le président, permettez-moi de vous rappeler que vous avez parlé ce matin de consigner au compte rendu des délibérations une mention relative au télégramme reçu de M. Lande. Nous avons été interrompus et rien n'a été fait à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Il n'y avait rien à faire, j'ai déposé le télégramme. Le comité directeur en a pris connaissance et il sera consigné au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui. M. Lande nous avisait tout simplement que, si on le demandait, il ne serait disponible qu'après une certaine date.

On a posé une autre question à M. Phair, ce matin. Auriez-vous la bonté d'y répondre, monsieur Phair?

M. PHAIR: On m'a demandé par quel calcul nous en arrivions à une épargne de \$445,000. Ce chiffre a été relevé du rapport annuel de 1949 qui n'a pas été préparé par moi. Voici ce que dit le rapport à ce sujet:

Par suite du refinancement favorable de la dette d'établissement du pont, le service annuel de la dette diminuera d'environ \$445,000, compte tenu des intérêts, du change (au taux courant) et de l'amortissement des frais de rachat.

Permettez-moi d'ajouter que, récemment, j'ai préparé à l'intention du Conseil des ports nationaux un état des épargnes réalisées sur l'intérêt au cours des dix dernières années. J'en arrive à une moyenne de \$425,000 par année, environ. Les épargnes réalisées en 1959 se sont élevées à \$487,000; en voici le détail: l'intérêt qu'il aurait fallu payer sur les anciennes obligations, cette année-là, aurait été de \$950,000; le conseil n'a payé que \$410,465, soit une différence de \$539,535. Toutefois, lorsqu'il faut déduire de ce montant les dépenses d'amortissement s'élevant à \$52,488 pour l'année 1959, il nous reste une épargne nette de \$487,047 pour cette même année.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, me serait-il permis une simple observation à ce sujet? A mon avis, on n'a certainement pas démontré comment on en était arrivé à ce montant de \$445,000. Deuxièmement aucun des chiffres que nous avons devant nous ne le corrobore.

On nous a transmis des états financiers de l'exploitation du pont et à mon avis, il ne faut pas s'attendre que le Comité acceptera des déclarations de cette nature si l'on n'apporte pas de preuves à l'appui quand elles sont contestées. Afin qu'il puisse juger de la manière dont le pont a été exploité financièrement, il faudrait que le Comité ait un rapport montrant bien comment l'on en est effectivement arrivé aux \$445,000 mentionnés dans la statistique qui nous a été remise. On devrait, je crois, nous fournir un exposé plus détaillé car celui-ci ne fait que répéter ce qui a déjà été dit.

Le PRÉSIDENT: M. Phair vient tout juste de dire qu'il se fera un grand plaisir d'en obtenir un pour la prochaine séance.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Il y a aussi un autre point que nous ferions bien d'aborder, à savoir celui de la dette résultant d'exploitation déficitaire. Je suis allé aux informations à cet égard et j'ai appris que le taux

d'intérêt était de 5 p. 100. Y avait-il quelque raison particulière pour ne pas refinancer cette partie de la dette avant l'autre, et pour ne pas prendre avantage du plus bas taux d'intérêt en ce cas-là?

M. ARCHER: Monsieur le président, je n'étais pas au Conseil à cette époque et je ne peux vous donner de réponse. Je crois savoir que vous avez convoqué d'autres fonctionnaires qui faisaient alors partie du Conseil. Ils seront probablement plus en mesure de vous donner des renseignements de première main et de vous dire pourquoi ce taux était de 5 p. 100 et pourquoi cette partie de la dette n'a pas alors été refinancée.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous poser cette question lorsque nous aurons ici un témoin qui sera en mesure d'y répondre, monsieur Browne?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: M. Drysdale est le suivant. Comme il n'est pas ici, vous avez la parole, monsieur Pigeon.

M. DRYSDALE: Je suis ici, monsieur le président.

M. FISHER: Puis-je prendre la parole, monsieur le président, pour un rappel au Règlement? Il s'agit de ma position au Comité. J'aimerais savoir si la motion adoptée à la Chambre aujourd'hui pour que je me fasse remplacer au Comité entre en vigueur demain ou est-elle applicable dès maintenant?

Le PRÉSIDENT: Sa mise à exécution commence dès son adoption à la Chambre.

Des VOIX: Au revoir!

M. FISHER: S'il en est ainsi,—et vous savez pourquoi ce changement particulier a été fait, à cause d'un autre changement au Comité,—nous avons coutume, tout comme d'autres comités, de permettre aux députés de rester...

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. FISHER: Je suis justement à me demander s'il me serait possible d'obtenir cette permission, monsieur le président.

M. DRYSDALE: Je propose que nous invitions M. Fisher à demeurer à titre d'invité du Comité.

Le PRÉSIDENT: Je pense bien que le Comité consentira à ce que M. Fisher agisse en sa qualité de membre aujourd'hui. M. Drysdale a une question à poser et puis ce sera le tour de M. Pigeon.

M. DRYSDALE: Monsieur Archer, je ne sais si vous pourrez m'éclairer beaucoup sur le sujet, mais j'aurais quelques questions à vous poser à l'égard de l'accord tripartite. A la page 12 vous avez commencé par dire que le pont qui serait construit serait une entreprise capable de couvrir ses frais et que c'était à cette condition que le Conseil des ports nationaux avait consenti à y participer.

D'après une estimation faite en date du 25 juillet 1925, dont il est fait mention dans les statuts de Québec, la construction du pont devait coûter approximativement 10 millions de dollars. Cette construction a commencé en 1925. L'accord a été signé quelque trois ans plus tard, le 5 mai 1928, et le pont fut finalement ouvert à la circulation le 14 mai 1930.

Ce qui m'intéresse, c'est de savoir si vous avez des renseignements sur la situation à l'époque, sur les circonstances qui ont amené les trois parties à conclure un accord, en supposant que cette entreprise ait été appelée à couvrir ses frais. Sur quoi s'appuie une telle information? Avez-vous quelque chose à dire à ce propos?

M. ARCHER: Je n'ai rien qui remonte à si loin. Je regrette mais je ne suis nullement au courant de cette affaire. J'essaierai de trouver quelque chose dans les dossiers. Je dois vous dire pour commencer qu'il n'était pas question du Conseil des ports nationaux.

M. DRYSDALE: Bien, il s'agissait des Commissaires du port de Montréal et de leurs successeurs.

M. ARCHER: Oui. Nous allons chercher dans les dossiers afin de voir si nous avons quelque chose à ce sujet. Je ne peux vraiment pas répondre immédiatement à votre question.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autre chose à dire, monsieur Archer?

M. ARCHER: Je n'ai rien à ajouter, monsieur le président, si ce n'est que nous ferons des recherches afin de voir si nous pouvons trouver ce renseignement.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous m'accorder votre aide encore quelques instants, monsieur Archer? Apparemment, d'après l'estimation originale du coût en capital, mentionnée à la page 13, le prix du pont dépassait légèrement 12 millions de dollars. On mentionne ensuite une augmentation de \$6,300,000 par rapport au chiffre prévu.

Vous mentionnez les détails a), b) et c). Vous serait-il possible, pour commencer, de nous renseigner davantage sur le montant des intérêts au cours de la période de construction. A l'alinéa b) il est rapporté qu'il y a eu une augmentation du coût de l'infrastructure du fait qu'il a fallu construire celle-ci à une cote beaucoup plus basse qu'il n'avait d'abord été prévu, et du fait d'autres faux frais d'ordre technique.

Finalement, j'aimerais avoir quelques précisions sur l'alinéa c. Si vous pouvez me les fournir, pourriez-vous le faire par ordre chronologique, car l'accord a été signé quelque trois années environ après le commencement de la construction. J'aimerais savoir à combien de cette augmentation de six millions de dollars les signataires de l'accord s'attendaient à l'époque?

M. ARCHER: Je verrai à vous obtenir ce renseignement. Je sais que l'intérêt s'établissait à quelque 2 millions de dollars, ou à \$2,100,000. D'après les conversations que j'ai eues, et qui ont été mes seules sources d'information, je crois comprendre qu'il existait une entente avant l'accord, au moment où la construction du pont a commencé. Cet accord n'a été signé que trois ans plus tard, après que les premières dispositions eurent été prises en vue de cette construction. J'essaierai de vous procurer les autres détails en consultant les dossiers.

M. DRYSDALE: Pourrait-on produire ici, pour la gouverne de quelques-uns des membres, la loi pertinente du Québec. Et si une interprétation s'imposait, pourrait-on la faire à l'égard des dix millions de dollars.

M. ARCHER: Je crois savoir que M. Finlay peut répondre à certaines questions que vous m'avez posées sur l'accord tripartite.

M. DRYSDALE: Je pourrais peut-être simplement demander à M. Finlay un renseignement d'ordre général. Avez-vous jamais dû interpréter l'accord tripartite?

M. FINLAY: Oui monsieur.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous me faire part de cette interprétation?

M. FINLAY: Sur quel point?

M. DRYSDALE: Sur ce que, selon vous, signifie en général ce document. Par exemple, je présume que le coût en capital devait être partagé également entre les trois parties.

M. FINLAY: Non, ce n'est pas cela exactement. Le coût en capital devait être partagé également, c'est-à-dire, non pas le coût des immobilisations, mais le déficit annuel émanant des mises de fonds, soit l'amortissement du capital immobilisé. C'était un des facteurs qui contribuaient au déficit annuel. Il s'agit...

M. DRYSDALE: Excusez-moi. Il est dit au préambule que les parties contribueraient un tiers chacune du coût de l'entreprise.

M. FINLAY: C'était l'entente qui avait tout d'abord été prévue; mais des réserves y furent plus tard apportées par l'accord. Les contributions respectives de la ville et de la province ne devaient pas dépasser \$150,000.

M. DRYSDALE: Seulement dans le cas d'un déficit?

M. FINLAY: Seulement dans le cas d'un déficit.

M. DRYSDALE: Sur une base annuelle?

M. FINLAY: Oui, monsieur.

M. DRYSDALE: De sorte qu'en fait le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de la Commission du havre de Montréal, fournissait tout le capital requis pour le pont, puisque l'on était alors d'avis que l'entreprise pourrait faire ses frais et que les revenus en péages serviraient à liquider la dette. N'est-ce pas cela?

M. FINLAY: Oui, mais on ne s'attendait pas que l'entreprise couvre immédiatement ses frais et c'est ce qui explique la contribution demandée à la cité et à la province.

M. DRYSDALE: Que veut dire cette période de 40 années qui est mentionnée dans l'accord tripartite?

M. FINLAY: C'était parce que l'échéance des premières émissions d'obligations était dans quarante ans.

M. DRYSDALE: Qu'arrive-t-il à la fin des quarante ans, d'après votre interprétation de l'accord?

M. FINLAY: L'accord expire.

M. DRYSDALE: Au cours de cette période, est-il possible de transformer ce pont de péage en un pont non payant?

M. FINLAY: Non sans le consentement du lieutenant-gouverneur en conseil.

M. DRYSDALE: Ainsi ce pont sera payant jusqu'en l'année 19...

M. FINLAY: 1970, je crois.

M. DRYSDALE: Y avait-il quelque signification d'attachée à cette période de quarante années? La fin de cette période marquerait-elle le moment où le pont aurait liquidé sa dette, conformément à ce qui avait été tout d'abord stipulé.

M. FINLAY: Ceci n'est qu'une supposition de ma part, mais j'imagine que c'était dû à ce que les obligations étaient émises pour une période de 40 années, et aussi longtemps que des intérêts devraient être payés sur les obligations, il ne fallait pas s'attendre que le pont fasse ses frais. Ce n'est là qu'une simple conjecture de ma part.

M. DRYSDALE: Vous n'avez aucune idée de combien de temps il faudrait, compte tenu du moment où la Commission du havre de Montréal a commencé à participer à cet accord, pour liquider la dette? Aucune prévision n'avait alors été faite quant au moment où la dette serait liquidée?

M. FINLAY: Non, pas à ma connaissance.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous chercher à m'obtenir certains de ces renseignements?

M. FINLAY: Oui, mais je dois ajouter que j'ai eu l'occasion, en d'autres circonstances, de consulter ces dossiers plusieurs fois, et je ne me rappelle pas avoir vu quelque chose de semblable.

M. DRYSDALE: Vous ne savez pas alors si l'on a tenté de faire une estimation? Quelqu'un a dit, je crois, qu'au début, il y avait eu une perte, un déficit de quelque deux millions de dollars dans les premiers trois ou quatre ans environ, ce qui indiquerait que cette entreprise n'aurait peut-être pas fait ses frais, comme on l'avait pensé.

Je crois que M. Archer a quelque chose à dire.

M. ARCHER: Lorsque le Conseil des ports nationaux a remplacé la Commission du havre de Montréal, le déficit était de \$2,900,000, plus quelques dollars. Je crois qu'il en est fait rapport dans l'exposé qui a été présenté ce matin.

M. DRYSDALE: Encore une fois, en supposant qu'il devait s'agir d'une entreprise rentable, savez-vous si des dispositions ont été prises à l'époque pour modifier les taux de péage afin d'en arriver à une telle fin?

M. ARCHER: Je ne sais pas si de telles dispositions ont été prises.

M. DRYSDALE: Vous n'avez alors aucune idée, d'après ce que vous savez de l'affaire, quant au moment où l'entreprise serait devenue incapable de faire ses frais?

M. ARCHER: Qu'est-ce que vous dites?

M. DRYSDALE: Désiriez-vous dire un mot, monsieur Finlay?

M. FINLAY: Cette situation a toujours existé, jusqu'en 1949. C'est dire que l'entreprise était incapable de faire ses frais.

M. DRYSDALE: Je sais cela, mais la déclaration a été faite par M. Archer. Ce que je ne saisis pas bien c'est qu'ils ont conclu un accord et que la seule raison pour laquelle les Commissaires du port de Montréal y ont adhéré était qu'il s'agissait là d'une entreprise qui ferait ses frais. Ainsi donc, je suppose, certains faits ont dû être présentés à ces trois organismes pour prouver que l'entreprise couvrirait ses frais, comme par exemple l'établissement d'un régime satisfaisant de péage qui rapporterait suffisamment d'argent pour liquider la dette.

Ce que je voulais, c'était connaître la cause ou savoir à quel moment il a été constaté que l'entreprise ne faisait pas ses frais et si des dispositions ont alors été prises en conséquence.

M. FINLAY: On prévoyait dès le début que cette entreprise ne ferait pas ses frais pendant des années. Par conséquent, les parties intéressées n'ont aucunement été étonnées de constater un déficit annuel. Elles s'y attendaient depuis le début.

M. DRYSDALE: Sur quoi vous appuyez-vous pour dire que les parties intéressées savaient que l'entreprise ne ferait pas ses frais pendant un certain nombre d'années.

M. FINLAY: Sur ce que l'accord lui-même prévoyait des contributions annuelles par la province et par la ville. De fait, je crois que le préambule de l'accord lui-même mentionne qu'un déficit est prévu. Si non, la loi provinciale en fait mention.

M. DRYSDALE: Peut-être qu'il en est ainsi. Il se peut que je ne l'ai pas vu dans l'accord lui-même. Je vous saurais gré de bien vouloir déposer ce renseignement. Étant donné l'opinion que j'ai exprimée, serait-il possible de m'obtenir une telle information?

J'aimerais me reporter à une autre déclaration faite à la page 13, selon laquelle

Aucun paiement n'a été effectué relativement à la dette résultant d'exploitation déficitaire ou aux intérêts s'y rapportant.

Je me demandais quelle disposition, s'il y en avait eu, avait été prise pour liquider une telle dette qui semble augmenter très rapidement.

A la page 14, il est dit qu'elle s'établit à \$6,489,605 et dois-je présumer que l'intérêt sur cette dette est de 5 p. 100?

M. ARCHER: C'est exact.

M. DRYSDALE: L'intérêt est de \$7,020,691. Je me demande quelles mesures ont pu être prises en vue de liquider cette dette en particulier.

M. FINLAY: Je ne saurais répondre à cette question.

M. ARCHER: Aucune mesure n'est prise présentement en vue du paiement de cette dette, aucune mesure spéciale. Si vous songez à une augmentation des droits de péage, ou de quelqu'autre moyen de ce genre...

M. DRYSDALE: Ou en vue de mettre de l'argent de côté, car cette somme semble s'accroître rapidement.

M. ARCHER: Nous nous efforçons de rembourser la dette d'immobilisation, présentement, et nous devons encore quelque 12 millions à ce titre.

M. DRYSDALE: Comment concevez-vous le présent état de choses; peut-être vaudrait-il mieux que je m'adresse au conseiller juridique. Au bout de quarante ans, lorsque la présente entente prendra fin,—c'est-à-dire vers 1969,—le gouvernement fédéral ou le Conseil des ports nationaux resteront-ils avec l'obligation d'essayer, mettons, de contrebalancer la perte subie au cours des années?

M. FINLAY: Oui.

M. DRYSDALE: On aura la situation bien en main?

M. FINLAY: Oui.

M. DRYSDALE: Ce sera au gouvernement d'alors de décider s'il y a lieu de rayer le déficit?

M. ARCHER: C'est une question d'administration.

M. JOHNSON: J'en appelle au règlement, monsieur le président: ce matin, lorsque nous avons suspendu la séance, M. Beaudet était en train de nous expliquer comment fonctionnait le régime de péage avant l'installation du système automatique. Ne devrions-nous pas y revenir?

Le PRÉSIDENT: En effet; j'avais pensé que M. Drysdale et M. Pigeon allaient en parler.

M. VALADE: Au sujet de ce rappel au règlement, je dois dire que mes questions de ce matin portaient sur ce point.

Le PRÉSIDENT: C'est bien.

M. VALADE: J'aimerais que cette question soit vidée avant que nous passions à un autre sujet.

Le PRÉSIDENT: Elle le sera, avant que M. Pigeon prenne la parole. Très bien, terminez votre interrogatoire puis ce sera au tour de M. Pigeon.

M. VALADE: J'ai demandé que nous retournions à mon interrogatoire de ce matin, c'est-à-dire à la question de savoir exactement comment les droits de péage étaient perçus sur le pont: quel en était le régime même?

Le PRÉSIDENT: M. Beaudet répondait à cette question; vous avez tout à fait raison et je m'excuse; merci.

M. VALADE: Peut-être M. Pigeon pourrait-il poser sa question d'abord, si elle est brève.

M. PIGEON: Elle est très brève.

Le PRÉSIDENT: Très bien, posez votre question, monsieur Pigeon, après quoi nous reviendrons à l'autre.

(Texte)

M. PIGEON: Ce matin, on a dit au comité que votre commission remettait, chaque année, un rapport financier des opérations du pont Jacques-Cartier à la cité de Montréal et au gouvernement de la province de Québec.

M. ARCHER: Non.

M. PIGEON: Est-ce que le gouvernement de la province de Québec, ainsi que la cité de Montréal, ont un représentant ou s'ils participent à la surveillance ou à l'administration des opérations du pont Jacques-Cartier?

M. ARCHER: Non.

M. PIGEON: Pourquoi?

M. ARCHER: D'après l'entente, on a confié l'administration et l'exploitation du pont Jacques-Cartier au Conseil des ports nationaux, ou à ses prédécesseurs, les commissaires du havre de Montréal.

M. PIGEON: Est-ce que cette entente date de plusieurs années?

M. ARCHER: C'est l'entente tripartite dont on parle actuellement; 1928. L'entente tripartite de 1928.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout, monsieur Pigeon?

M. PIGEON: Oui.

M. VALADE: Veuillez poursuivre, monsieur Beaudet.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaudet, vous répondiez ce matin à un interrogatoire visant les droits de péage et la manière dont ils étaient perçus.

M. JOHNSON: Nous avons acheté des billets et nous voulons maintenant savoir ce qu'il en advient.

M. BEAUDET: Je vous ai expliqué ce matin comment le commis au bureau du pont préparait le rapport, en se fondant sur le dernier numéro des billets ainsi que sur le numéro initial. Je vous ai également parlé du dépôt de l'argent dans des sacs scellés qui, à leur tour, étaient placés dans un coffre-fort.

Un camion de la *Brinks Express* en prenait livraison, aux termes d'un contrat, pour les apporter au bureau du Trésor de Montréal, 357, rue Common.

L'agent du Trésor vérifiait alors le montant contenu dans le sac au regard du rapport émanant du commis du pont et déterminait ainsi s'il y avait ou non des déficits ou des surplus.

De là, la responsabilité de l'argent et de la comptabilité était impartie au service du Trésor,—à un représentant du contrôleur du Trésor. Toutefois, si l'on découvrait un surplus ou déficit de plus de \$5 il était signalé immédiatement par écrit au directeur du port. Dans ce cas, le directeur chargeait le surveillant des péagers de faire enquête et de lui soumettre un rapport. Si l'explication fournie était plausible le directeur du port recommandait que le déficit ou l'excédent soit défalqué ou inscrit dans le livre de comptabilité. S'il s'agissait d'un déficit apparemment inexplicable, les péagers étaient tenus de le combler immédiatement.

M. VALADE: Combien de personnes manipulaient directement l'argent ou les billets? Le commis du pont en était-il?

M. BEAUDET: Je ne vous entends pas.

M. VALADE: Combien de personnes étaient appelées à manipuler les billets ou l'argent? Le commis du pont avait-il pour fonction de vérifier les billets? Est-ce ce que vous avez dit?

M. BEAUDET: Non. Je crois avoir déclaré ce matin que la masse des billets était entre les mains de l'agent du Trésor. Cette masse de billets passait au surveillant des péagers qui en était personnellement responsable. Du surveillant des péagers les billets allaient aux péagers eux-mêmes.

M. VALADE: Pour la simple gouverne du Comité, pourriez-vous nous faire connaître le nom des personnes qui manutentionnaient directement les billets ou l'argent?

M. BEAUDET: L'agent du Trésor chargé de la comptabilité des billets et de l'argent était le comptable du pont et les personnes qui ont occupé ce poste sont M. F. Hurtubise, du 6 mai 1930 au 12 septembre 1945; M. H. W. Kelley, du 1^{er} octobre 1945 au 2 mars 1959; et M. P.-E. Gagnon, du 31 juillet 1959 jusqu'aujourd'hui.

M. DRYSDALE: De quel document tirez-vous cela?

M. BEAUDET: De l'appendice F au compte rendu des délibérations du Comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques (fascicule 3). L'appendice F commence à la page 35 de ce fascicule; mais ce que j'ai lu est à la page 36, à la fin de l'appendice, sous la rubrique: "Employés du contrôleur du Trésor".

M. VALADE: Y a-t-il d'autres noms à l'égard du pont?

M. BEAUDET: En ce qui concerne les employés du contrôleur du Trésor, c'est tout.

Voulez-vous connaître les noms des surveillants de pont d'alors? Je me reporte à l'appendice G du compte rendu de la séance du mercredi 16 mars 1960.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de nous lire ces noms, puisqu'ils apparaissent déjà dans le compte rendu.

M. VALADE: Je voulais simplement connaître le nom des personnes directement associées à cela.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous la page 36 sous les yeux?

M. VALADE: Nous voulons savoir qui manutentionnait les billets et l'argent.

M. BEAUDET: Je ne mentionnerai pas les noms, mais il s'agissait du surveillant des péagers et de son adjoint.

M. VALADE: Vous avez mentionné que chaque fois qu'un déficit ou un excédent se produisait un rapport était rédigé; cela arrivait-il souvent?

M. BEAUDET: Oui.

M. VALADE: Ce sont toutes les questions que j'avais à poser à M. Beudet au sujet du régime de perception des droits de péage. Cependant, j'aimerais revenir en arrière et poser une question au trésorier. Voici: à quoi attribue-t-il l'augmentation des recettes qui s'est produite après l'installation des appareils de perception automatiques au pont Jacques-Cartier? Quelle en est la principale raison? A titre de trésorier vous devez avoir une opinion, monsieur.

M. PHAIR: Nous nous occupons de la comptabilité mais n'avons aucune responsabilité en ce qui concerne la perception du revenu.

(Texte)

M. VALADE: Quel est votre nom?

(Traduction)

M. PHAIR: Phair.

M. VALADE: Comprenez-vous le français?

M. PHAIR: Non.

M. VALADE: Eh bien! pour épargner du temps, je vais parler en anglais. Vous venez de dire que vous n'avez pas d'opinion à ce sujet et que l'augmentation des recettes n'a pas retenu votre attention d'une manière spéciale. Vous auriez donc trouvé tout naturel qu'un accroissement considérable du revenu se produise après l'installation du système automatique?

M. PHAIR: Je répète: nous nous occupons uniquement de la comptabilité pour le Conseil, tandis que la perception des recettes relève de l'administration.

M. VALADE: Qui a la responsabilité de cela?

M. PHAIR: De l'administration?

M. VALADE: De l'administration du Conseil du Trésor à Montréal? Serait-ce le trésorier à Montréal?

M. PHAIR: L'agent du Trésor est M. Feron.

M. ARCHER: Permettez-moi de dire quelques mots ici. A mon avis, il serait tout à fait illusoire de supposer que tout l'accroissement des recettes du pont depuis l'installation du péage automatique s'expliquerait par des escroqueries

antérieures. Une telle hypothèse ne tiendrait pas compte de certains faits, à savoir les améliorations apportées au pont et à ses approches ainsi que l'augmentation normale de la circulation sur ledit pont.

M. LESSARD: J'invoque le Règlement.

(Texte)

Je voudrais simplement signaler, monsieur le président, que ce n'est pas à M. Archer de tirer les conclusions de l'enquête. Il vient actuellement de nous donner les conclusions sur le travail qui s'est fait et sur les conséquences de cette augmentation de revenu. Ce n'est pas à M. Archer de décider.

(Traduction)

M. DESCHATELETS: Au sujet du même rappel au Règlement, le député de Sainte-Marie a posé la question précise: l'augmentation du revenu après l'installation du système de péage automatique vous a-t-elle frappé. Telle était la question. Le député n'a probablement pas adressé sa question à qui de droit et M. Archer y a répondu. Dans les circonstances, j'estime que celui-ci a eu raison.

M. VALADE: Cela n'est pas conforme aux faits, monsieur le président. Comme M. Archer était chargé de toute l'administration du port, je crois que la réponse qu'il a fournie à cette question constituait un jugement sur le travail du Comité et que cela ne doit pas être toléré. Même si j'ai mal posé ma question et que je ne l'aie pas adressée à qui de droit, celui à qui je l'ai adressée devrait me signaler lui-même mon erreur et me dire à qui je dois l'adresser.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vous ai fait observer ce matin que le comité directeur nous a recommandé de procéder rubrique par rubrique. A la page 29 du compte rendu (fascicule 2) figure la question de l'achat et de l'installation du matériel de péage automatique. Pourrions-nous séparer cette question?

M. VALADE: J'ai une autre question à poser au sujet des finances et je crois qu'elle se rapporte à cela. Je ne sais si nous avons la personne qu'il faut ici mais j'estime qu'à titre de trésorier au ministère des Transports cette personne-ci pourrait me faire connaître son avis. Estime-t-elle que la dette du pont serait acquittée si le péage automatique avait été installé il y a vingt ans?

Le PRÉSIDENT: Cette question est irrégulière, car l'intéressé ne pourrait y répondre qu'à l'aveuglette.

A-t-on d'autres questions à poser au sujet des droits de péage?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Si je ne m'abuse, nous en étions au financement du pont.

Le PRÉSIDENT: En effet.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Eh bien! monsieur le président, j'estime que toute cette discussion au sujet des droits de péage...

M. JOHNSON: Un instant, je vous prie. J'ai quelque chose à dire au sujet de ce rappel au Règlement. Nous avons prié M. Beudet de nous fournir cette explication ce matin et nous étions censés poursuivre le sujet cet après-midi, puis revenir à la question du financement. A mon sens, il vaudrait mieux en finir maintenant avec la question de la perception du péage et revenir ensuite aux finances, plutôt que de chicaner sur des questions de règlement. Nous n'avons que quelques questions à poser à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Je préférerais que vous continuiez sur le même sujet. Nous avons commencé par la question du péage.

M. McPHILLIPS: Vous avez statué que la question des recettes faisait partie de la question des finances du pont.

Le PRÉSIDENT: Elle en fait sûrement partie.

Je vais maintenant vous demander si vous avez d'autres questions à poser au sujet du péage.

M. HORNER (*Acadia*): La question du revenu constitue un sujet bien distinct et la perception du péage rentre incontestablement sous la rubrique "réglementation de la circulation", non pas sous la rubrique des "péages".

Le PRÉSIDENT: Il s'agissait de la méthode de perception, non des taux de péage.

M. PRATT: La perception du péage et les recettes du pont sont apparemment des choses tout à fait différentes.

M. JOHNSON: Pouvons-nous continuer l'interrogatoire au sujet des droits de péage?

Le PRÉSIDENT: Non. Nous allons poursuivre l'étude du financement.

M. McPHILLIPS: Je voudrais savoir pourquoi M. Archer n'a pas signalé dans son rapport, présenté à la fin de janvier, les faits constatés au sujet du revenu lorsqu'on a mis le système automatique en service?

M. ARCHER: Pourquoi je ne les ai pas signalés dans mon rapport?

M. McPHILLIPS: Je veux parler des constatations que vous avez faites après la mise en œuvre des appareils automatiques.

M. ARCHER: Cela a paru dans tous les journaux, antérieurement.

M. McPHILLIPS: Je ne parle pas des journaux. Je veux savoir pourquoi vous ne les avez pas signalés dans votre rapport.

M. ARCHER: J'ai signalé au ministre l'augmentation des recettes, chaque mois.

M. McPHILLIPS: Fort bien, mais vous ne répondez pas à ma question. Je veux savoir pourquoi vous n'avez pas inclus dans votre rapport ce qui constitue maintenant le fond de nos délibérations.

M. ARCHER: Je ne puis vous fournir de réponse. Nous avons toujours tenu compte de cela.

M. McPHILLIPS: N'est-il pas vrai que c'est l'élément le plus important qui se soit révélé depuis l'installation des appareils automatiques.

M. ARCHER: Je pensais que chacun le savait.

M. PRATT: Tout le monde, excepté la Commission du havre.

Le PRÉSIDENT: Cela a paru dans tous les journaux du pays.

M. CHEVRIER: C'est mentionné dans les témoignages.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. McPHILLIPS: Cela n'est absolument pas mentionné dans les témoignages.

M. CHEVRIER: Oui. Un communiqué de presse a été déposé ici l'autre jour, à ma demande. Ce communiqué figure maintenant en appendice à l'un des fascicules de nos procès-verbaux et témoignages. (*Lire appendice "O" du fascicule n° 5.*)

M. McPHILLIPS: Peut-être bien, mais cela ne signifie pas que le point figure dans les témoignages. De fait, il ne figure aucunement dans les témoignages.

M. CHEVRIER: M. Archer a répondu à la question que je lui ai adressée à ce sujet. C'est sûrement dans les témoignages.

M. McPHILLIPS: Je ne veux pas qu'il soit dit dans le compte rendu que je partage cet avis; je sais qu'aux tribunaux nombre de documents sont déposés que le juge n'admet pas, subséquemment, comme élément de preuve. Qu'une coupure de journal ait été déposée ne constitue pas un élément de preuve. M. Archer n'a pas signalé la chose dans son rapport non plus qu'il nous en a fourni l'explication de vive voix.

M. CHEVRIER: Je parle d'un communiqué de presse émis par le ministère des Transports, qui apparaît maintenant comme appendice à un compte rendu de nos séances.

M. McPHILLIPS: Pourquoi ne pouvons-nous pas avoir l'élément de preuve?

M. PAYNE: Invoquant le Règlement, permettez-moi de déclarer qu'étant donné que cette question a été soulevée au Comité et que les témoins sont ici pour nous fournir les renseignements requis, si M. McPhillips désire proposer que des précisions nous soient fournies sur cette question par le président du Conseil, je serai heureux de l'appuyer.

M. CHEVRIER: Tout ce qu'il a à faire, c'est de poser sa question.

M. McPHILLIPS: Je l'ai posée.

Le PRÉSIDENT: M. Archer va vous donner le renseignement que vous désirez.

M. McPHILLIPS: Dites-moi tout d'abord à quel moment vous avez fait cette vérification, après l'installation des appareils automatiques?

M. ARCHER: Chaque mois nous avons signalé au cabinet du ministre l'augmentation de recettes qui se produisait.

M. McPHILLIPS: Vous le signaliez au cabinet du ministre. A combien s'est élevée la première augmentation?

M. ARCHER: Je ne saurais vous le dire de mémoire. Elle atteignait environ \$60,000 par rapport au mois correspondant de l'année précédente. Je déposerai volontiers ce renseignement pour vous. Nous avons déjà déposé de nombreux documents ici et nous déposerons à l'avenir tous ceux que vous désirerez.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai en main un document qui a été déposé le premier jour de nos délibérations. Ne s'agit-il pas d'un état des recettes mensuelles, selon la classe de véhicule, de 1953 à 1959, fin décembre. Cela n'a-t-il pas été déposé par M. Archer et versé au compte rendu?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. McPHILLIPS: Cela revient au même. A mon sens, c'est le plus important élément de preuve jusqu'ici et il serait bon que ce renseignement nous soit présenté sous forme de chiffres. Le Comité s'y perd quand on lui remet un grand feuillet couvert de chiffres divers. Ce que nous voulons savoir ce sont les écarts que l'on a constatés lors de ces vérifications, y compris leur comparaison.

M. ARCHER: Je me ferai un plaisir de vous fournir ces renseignements.

Le PRÉSIDENT: Ils feront partie des témoignages de notre prochaine séance.

M. KEAYS: Monsieur le président, à la page 12 (fascicule 2) du compte rendu, figure un mémoire concernant le pont Jacques-Cartier, et on nous a remis ce matin un exposé de la structure financière de la dette afférente au capital et de la dette résultant d'exploitation déficitaire. Je voudrais savoir tout d'abord quelle est la nature des obligations achetées depuis 1955.

M. ARCHER: J'ai ce renseignement ici. Parlez-vous des 2 millions et demi?

M. KEAYS: Je parle des placements effectués sur le marché des obligations en 1955, 1956, 1957 et 1958.

M. ARCHER: Les renseignements que nous avons en main à ce sujet ne remontent pas jusqu'à 1955. Je puis vous faire part de ceux que nous avons en main présentement. Si vous voulez que je vous produise ces renseignements en remontant jusqu'à 1955, il me faudra les déposer lors de la prochaine séance.

M. KEAYS: Pourriez-vous me dire quelle est la nature des obligations que vous détenez présentement?

M. ARCHER: Il s'agit d'obligations du Canada et de billets du Trésor.

M. KEAYS: Sont-ce des effets à court terme?

M. ARCHER: Ce sont toutes des obligations à court terme. L'échéance la plus reculée est mai 1961, puis le 25 mars 1960, le 1^{er} avril 1960 et le 1^{er} octobre 1960.

M. KEAYS: Quel en est le taux d'intérêt?

M. ARCHER: Les obligations échéant le 25 mars 1960 portent un intérêt de 5.03. Celles qui viennent à échéance le 1^{er} avril 1960 portent un intérêt de 2.96, tandis que les obligations du Canada payables le 1^{er} octobre 1960 rapportent 6.55 et celles qui sont payables le 1^{er} mai 1961 donnent un intérêt de 6.61.

M. KEAYS: Qui en a proposé l'achat?

M. ARCHER: Nous consultons généralement la Banque du Canada lorsque nous avons des placements à faire.

M. KEAYS: De qui avez-vous acheté ces obligations?

M. ARCHER: De la Banque du Canada.

M. KEAYS: Qui a effectué l'achat?

M. ARCHER: Le Conseil lui-même par l'intermédiaire de son service du Trésor.

M. KEAYS: A-t-on acheté des obligations avant 1955?

M. PHAIR: Pas aux fins de ces placements, mais certaines obligations ont été achetées avant cette date aux fins de notre fonds spécial de réserve pour l'entretien.

M. KEAYS: Dois-je comprendre que les montants indiqués dans le document qui nous a été remis ce matin, sous la rubrique "placements en obligations", représentent la valeur marchande de ces obligations?

M. PHAIR: Non. Ils représentent leur valeur comptable au moment où elles ont été achetées.

M. KEAYS: Connaissez-vous la valeur comptable de ces obligations aujourd'hui?

M. PHAIR: Je peux obtenir ce renseignement pour vous.

M. KEAYS: J'aimerais avoir ce renseignement, s'il vous plaît.

M. CHEVRIER: La valeur de ces obligations a diminué à cause de mesures prises par le gouvernement.

M. KEAYS: Je ne voudrais pas faire naître de discussion politique à ce sujet. Je désire simplement connaître la valeur marchande de ces obligations aujourd'hui. J'avais cru comprendre que les montants indiqués dans le document susmentionné représentaient la valeur marchande et que la valeur au pair à l'échéance serait de \$2,550,000, ce qui aurait représenté une perte en capital de \$60,000 approximativement.

M. PHAIR: Je ne sais pas exactement de quoi vous parlez.

M. KEAYS: L'appendice "N" du fascicule 3 est constitué d'un tableau de chiffres.

M. PHAIR: Cela serait compris dans le revenu provenant du fonds de réserve.

M. KEAYS: Pouvez-vous me dire ce que signifie la rubrique "Crédits de revenus divers"?

M. PHAIR: Il s'agit surtout d'amendes pour excès de vitesse et autres infractions, et de commissions sur les téléphones payants de la compagnie de téléphone Bell.

M. KEAYS: Puis-je maintenant demander à M. Archer si des démarches ont déjà été tentées auprès du Conseil en vue de l'amener à vendre le pont à des entreprises privées?

M. ARCHER: Pas à ma connaissance.

M. KEAYS: Le Conseil est-il d'avis que, compte tenu de l'état actuel du revenu, il serait sage de vendre le pont et peut-être de réaliser ainsi un profit assez appréciable?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que ce soit là une question à laquelle M. Archer puisse répondre.

M. KEAYS: C'était ma dernière question, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: M. Asselin a maintenant la parole.

M. ASSELIN: On a déjà répondu à ma question, monsieur le président.

M. CHOWN: J'ai une question à poser au sujet des méthodes de perception du péage. C'est le témoignage de M. Beudet qui m'amène à la poser. Il a déclaré ou laissé entendre, dans son témoignage, qu'il y avait eu des anomalies dans la comptabilité des droits de péages et qu'un rapport avait été rédigé à ce sujet. Je voulais lui demander s'il aurait l'obligeance de déposer ce rapport, en indiquant les irrégularités constatées, les sommes manquantes ou en trop ainsi que les autres détails pertinents qu'il pourrait ajouter.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, à quelle page du rapport en sommes-nous?

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes à la question des finances. Avez-vous d'autres questions?

M. CAMPBELL (*Stormont*): J'ai une question à poser au sujet du financement du pont.

M. DRYSDALE: J'ai aussi une question à poser à ce sujet.

M. CHOWN: M. Beudet n'a pas encore répondu à ma question.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous y répondre, monsieur Beudet?

M. BEAUDET: Je suis tout à fait consentant à déposer ces documents; je devrais peut-être expliquer, cependant, que nous avons des rapports sur chaque percepteur de chacune des équipes, ayant des sommes manquantes ou en trop pouvant varier de 15c. jusqu'à \$10 peut-être. Le dépôt de ces documents depuis 1930 exigera beaucoup de travail, mais nous sommes prêts à le faire si vous le désirez. Cela comportera quelque 30 rapports quotidiens, multipliés par 365 jours et par 30 ans.

Si vous voulez plutôt en avoir un certain nombre à titre d'exemples, qui indiqueraient des irrégularités se chiffrant, mettons à plus de \$5 ou de \$10, je pourrais en déposer une ou deux douzaines, en en choisissant de différents genres. Cela vous conviendrait-il?

M. CHOWN: Ce que vous venez de dire porte à croire que le mal était passablement répandu. Il doit bien exister quelque tableau indiquant les erreurs, dans un sens ou dans l'autre qui se commettaient au cours d'une même année.

M. BEAUDET: Oui, des rapports quotidiens indiquant le total des anomalies m'étaient faits puis déposés auprès du Conseil; il s'agissait des déficits ou des excédents, à l'égard de chaque percepteur, pour chaque année. Ces rapports ne fournissaient, cependant, aucune explication. Vous devez comprendre que lorsque une personne est appelée à faire l'appoint pendant huit heures d'affilée de sommes variant de \$1 à \$500 même, il n'est pas étonnant que des erreurs se produisent. Ce n'est que normal.

Je ne crois pas que personne ne puisse manier autant d'argent sans commettre d'erreurs, sauf peut-être dans une banque où le caissier se trouve derrière un comptoir et où il peut prendre tout le temps voulu pour changer les chèques ou les billets de banque.

Mais, dans tous les genres d'entreprises commerciales, dans les pharmacies et ainsi de suite, des manques ou des surplus apparaîtront certainement dans

les données des caisses enregistreuses. Par exemple, il est peu probable que le barman qui fait ses comptes à la fin de la journée, ne constate pas qu'il a en trop ou qu'il lui manque quelques sous, peut-être même \$1.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): N'y aurait-il pas aussi volatilisatio

M. BEAUDET: J'aimerais savoir exactement, si possible, ce qu'on veut que je dépose.

M. CHOWN: J'y arrive. Je ne savais pas ce que vous aviez dans vos dossiers avant que vous me le disiez. Ce rapport annuel des sommes manquantes ou en trop que vous avez mentionné, vous pourriez le déposer? Il n'y aurait pas d'inconvénient, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Non.

M. CHOWN: Auriez-vous l'obligeance de déposer ces rapports, en remontant aussi loin que possible?

M. BEAUDET: Certainement.

M. CHOWN: Vous pourriez peut-être déposer aussi les tableaux quotidiens indiquant des sommes manquantes qui, à votre avis, sont excessives, des sommes manquantes de \$50 et plus, par exemple.

M. BEAUDET: Oui.

M. CHOWN: Et auriez-vous l'obligeance de dire au Comité à quelles mesures administratives on a eu recours, pour parer à ces anomalies lorsqu'elles paraissent excessives?

M. BEAUDET: Quand un employé commettait constamment des erreurs dans un sens ou dans l'autre, il était évident qu'il y avait négligence de sa part. Je ne saurais dire ce qui se produisait avant que j'entre en fonctions mais, depuis que je suis en fonctions, il est arrivé en maintes occasions que des employés ont été punis pour ces erreurs, qu'on les a affectés au travail de nuit ou qu'on les a suspendus pour sept jours, ou un mois, ou plus encore. Et si l'on constatait qu'il n'y avait pas d'amélioration, il pouvait arriver qu'une recommandation soit faite en vue du renvoi de l'employé en cause.

M. CHOWN: Pourriez-vous aussi déposer les rapports concernant les employés qui ont été punis de quelque façon, par suite d'erreurs dans un sens ou dans l'autre?

M. BEAUDET: Bien.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McPhillips, M. Archer a maintenant les renseignements que vous vouliez qu'il verse au compte rendu.

M. ARCHER: Je puis déposer ces renseignements maintenant. Je les ai en main.

M. MCPHILLIPS: De quelle période s'agit-il dans cet exposé?

M. ARCHER: Il s'agit des mois de septembre, octobre, novembre et décembre 1959 et de janvier 1960.

M. MCPHILLIPS: Pour ce qui est des chèques émis et des sommes reçues, vous devriez inclure cela dans votre propre témoignage.

M. ARCHER: Les chiffres et les comparaisons m'ont été fournis par notre bureau du Trésor.

M. MCPHILLIPS: Oui, cela ira.

M. ARCHER: Les renseignements déposés se lisent ainsi qu'il suit:

Perception du péage—pont Jacques-Cartier

Voici, pour votre gouverne, un état des montants perçus sous forme de péage au pont Jacques-Cartier durant les mois de septembre à décembre 1959 et de janvier 1960, avec données comparatives pour l'année précédente.

	Recettes du péage	
Septembre 1959	\$254,192	
Septembre 1958	190,312	
	<hr/>	
Augmentation	\$ 63,880	ou \$2,140 par jour.
	<hr/>	
Octobre 1959	284,548	
Octobre 1958	190,338	
	<hr/>	
Augmentation:	\$ 94,210	ou \$3,040 par jour.
	<hr/>	
Novembre 1959	244,391	
Novembre 1958	166,138	
	<hr/>	
Augmentation:	\$ 78,253	ou \$2,600 par jour.
	<hr/>	
Décembre 1959	236,536	
Décembre 1958	139,782	
	<hr/>	
Augmentation:	\$ 86,754	ou \$2,790 par jour.
	<hr/>	
Janvier 1960	206,122	
Janvier 1959	130,309	
	<hr/>	
Augmentation:	\$ 75,813	ou \$2,440 par jour.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'aimerais me reporter maintenant avec M. Phair au point où j'ai commencé ce matin, soit à la seconde partie de l'appendice "N" du fascicule n° 3 des procès-verbaux et témoignages. Tout semblait très clair jusqu'à 1949. Il y avait deux rubriques "intérêt de la dette publique" et "autres besoins de revenus". A compter de 1949, le tout est réuni dans une même colonne. Je demande encore une fois ce que comprend les "autres besoins de revenus"?

M. PHAIR: L'intérêt et une provision pour la dépréciation.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): C'est-à-dire l'intérêt sur la dette d'établissement, l'intérêt sur la dette de déficit et la dépréciation. Y a-t-il autre chose?

M. PHAIR: Non, je crois que c'est tout.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Il semble y avoir quelque désaccord entre ces chiffres et j'attire votre attention sur l'exposé de la structure financière, dette d'immobilisation et de la dette d'exploitation, qui a été déposé aujourd'hui et qui n'apparaît encore dans aucun compte rendu des délibérations du Comité. D'après ce document, la dette d'immobilisation s'établissait, le 31 décembre 1959, à \$14,926,000; l'intérêt là-dessus est, je crois, de 2 $\frac{3}{4}$ p. 100.

M. PHAIR: C'est exact.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): En chiffres approximatifs, cet intérêt s'élèverait apparemment à \$410,465. Il y a aussi une dette d'exploitation de \$13,510,296 dont l'intérêt est de 5 p. 100 ce qui, d'après mes calculs, donne

\$675,514.80. En additionnant ces deux montants d'intérêt, on obtient un total de \$1,085,000. En tout cas, sans donner le total exact, celui-ci semble plus élevé; c'est-à-dire que le total indiqué dans cette colonne, qui est censé représenter un troisième poste en plus des deux dont il est question ici, est inférieur au total des deux intérêts.

M. PHAIR: Vous reportez-vous à une année particulière?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Oui, il en serait ainsi en 1950 ou en n'importe quelle année à compter de 1950; l'intérêt sur ces deux montants serait apparemment plus élevé que n'importe quel chiffre indiqué dans cette colonne. La dette aurait effectivement été plus élevée en 1950 qu'elle ne l'est aujourd'hui; et, même dans le cas de la dette de 1959, il est évident que l'intérêt est supérieur au montant indiqué.

M. PHAIR: En 1950, monsieur Browne, l'intérêt sur la dette d'exploitation était de \$361,701.54; sur la dette d'immobilisation, il était de \$547,070.59; et la réserve pour dépréciation s'élevait à \$166,154.63, ce qui, je crois, donne un total de \$1,074,926.76.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je semble avoir fait erreur en me reportant à l'année 1950; c'est aux données de 1959 que ces chiffres se comparent. En d'autres termes, les deux dettes sont ainsi que je l'ai indiqué et le montant de \$911,000 que vous mentionnez comme étant nécessaire pour acquitter ces deux intérêts est apparemment insuffisant, car l'intérêt sur la dette y est supérieur.

M. PHAIR: Je n'en ai pas le détail pour 1959. Je pourrai l'obtenir. Cependant, l'intérêt total sur la dette afférente à l'immobilisation sur la dette afférente à l'exploitation est de \$734,945; et la provision pour le remplacement des biens-capitaux est de \$176,776.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Cela ne semble pas concorder avec le montant de la dette et les taux d'intérêt signalés ici. Pourriez-vous nous fournir un état indiquant le montant impayé le 31 décembre 1959, le taux de l'intérêt et le montant de l'intérêt, tant en ce qui concerne la dette des immobilisations que la dette d'exploitation?

M. PHAIR: Pour 1959?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Oui. Une autre question me vient à l'esprit. M. Archer pourrait-il nous dire pourquoi une partie de la dette afférente au capital a été payée au moyen de versements. Si je comprends bien, l'intérêt sur la dette des immobilisations est de 2½ p. 100, tandis que l'intérêt sur la dette de déficit est de 5 p. 100.

M. ARCHER: Oui, monsieur.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je me demande pourquoi vous ne faites pas des versements à l'égard de la dette qui porte intérêt à 5 p. 100 plutôt qu'à l'égard de celle qui porte intérêt à 2½ p. 100. Il me semble qu'il y aurait une économie, pour ce qui est du pont.

M. ARCHER: Présentement nous amortissons la dette afférente au capital et, quand le moment sera venu,—ceci est une opinion personnelle,—de payer la dette d'exploitation et l'intérêt y afférent, je serai très heureux d'examiner la question avec le ministre et le conseil du Trésor.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Ce serait une économie, semble-t-il, de solder la dette dont l'intérêt est de 5 p. 100 plutôt que de...

M. ARCHER: Lorsque nous en serons rendus à cette question (il s'agit, encore une fois, d'une opinion, et je ne sais pas si je dois l'exprimer en ce moment), je serai certainement très heureux de discuter avec le Conseil du Trésor pour savoir si nous pouvons faire quelque chose au sujet du 5 p. 100 et si, à ce moment-là, nous pouvons appliquer l'intérêt de la façon dont, selon vous il devrait l'être actuellement.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Ces paiements se font depuis un certain temps. Autrement dit, c'est en 1949, semble-t-il, que cette ligne de conduite a été décidée; c'est en 1949 qu'on a commencé à rembourser la dette capitale. Le Conseil avait une dette résultant d'exploitation déficitaire à ce moment-là. Il avait deux dettes distinctes qu'il fallait rembourser: l'une portait intérêt à 5 p. 100 et l'autre à 2 $\frac{3}{4}$ p. 100.

Je crois que la prudence exige de rembourser la dette qui porte intérêt à 5 p. 100. Il me semble ridicule d'emprunter de l'argent à 5 p. 100 lorsqu'on peut en avoir à 2 $\frac{3}{4}$ p. 100. Pourriez-vous examiner les dossiers du Conseil pour voir pourquoi on a décidé de rembourser la dette capitale plutôt que la dette résultant d'exploitation déficitaire?

M. ARCHER: Je vais chercher ce renseignement, mais je peux dire que la dette capitale était de l'argent emprunté du gouvernement, qui devait être remboursé d'ici à 1969 de sorte que nous avions neuf ans pour rembourser la dette capitale. L'autre argent avait été emprunté, mais sans date d'échéance. Je suis prêt, toutefois, à discuter de cette question avec le conseil du Trésor c'est-à-dire de la question de savoir comment nous y prendre pour régler cette dette capitale et le déficit encouru par rapport à la dette capitale.

Une voix: Pourquoi n'en avez-vous pas discuté plus tôt?

(Texte)

M. JOHNSON: Est-ce que vous voulez dire par cela, monsieur Archer, que le gouvernement fédéral a prêté au groupe de l'entente tripartite tout le montant original pour payer le pont?

M. ARCHER: Vous vous rappellerez que le montant des "débetures" était de 19 millions. Et quand nous avons racheté ces "débetures", nous avons emprunté 20 millions, emprunté du gouvernement.

M. JOHNSON: Dans les deux cas, vous avez emprunté du gouvernement fédéral? C'est-à-dire qu'en 1928, vous avez emprunté 19 millions du gouvernement fédéral?

M. ARCHER: En 1928, c'étaient des "débetures" sur le marché; en 1949, c'était un montant emprunté du gouvernement fédéral.

M. JOHNSON: Et quel intérêt a été payé au gouvernement fédéral sur l'emprunt de 1949?

M. ARCHER: 2 $\frac{3}{4}$ p. 100.

M. JOHNSON: Est-ce qu'il y a eu des discussions avec le gouvernement fédéral, c'est-à-dire entre le Conseil des ports nationaux et le gouvernement fédéral?

M. ARCHER: Mon prédécesseur a discuté de cela avec le conseil du Trésor.

M. JOHNSON: Est-ce que le ministre des Transports d'alors a pris part à la discussion ?

M. ARCHER: Je l'ignore.

(Traduction)

M. DESCHATELETS: Nous parlons d'une question qui ne concerne ni M. Archer, ni le ministre actuel des Transports. Je crois que nous devrions attendre que soient présents les témoins intéressés.

(Texte)

M. JOHNSON: Alors, vous me le rappellerez quand viendra le "right witness" et je reposerai ma question.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, on m'a dit, et je sais que c'est vrai, que pour publier le compte rendu de la séance de cet après-midi, il va falloir travailler

jusqu'à 9 h. et demie, 10 heures ou 11 heures, ce soir. On nous a donc demandé de terminer notre séance à 4 h. et demie.

M. DRYSDALE: Notre prochaine séance n'aura lieu que dans une semaine.

Le PRÉSIDENT: Notre prochaine séance n'aura lieu que dans une semaine; mais nos délibérations exigent que le secrétaire reste ici jusqu'à minuit, non seulement le secrétaire, mais aussi les sténographes, M. Archer et les fonctionnaires qui l'accompagnent. C'est pourquoi on nous a demandé de terminer notre séance à 4 h. et demie.

Des voix: Très bien!

M. JOHNSON: Je suis d'accord avec vous, monsieur le président: nous en avons d'ailleurs tous assez de l'enquête.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Puis-je poser une question, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Ce sera la dernière.

M. HORNER (*Acadia*): J'avais une autre question que j'ai essayé de poser, il y a quelques instants.

M. DRYSDALE: Vous auriez dû nous prévenir un peu d'avance que vous vouliez terminer la séance à 4 h. et demie: il ne reste plus que deux minutes avant ce moment-là.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur Archer, puisque le rôle principal du Conseil des ports nationaux est de s'occuper des élévateurs et des quais, pensez-vous que ledit conseil est l'organisme le plus compétent pour la gestion de ce pont de péage ou même de n'importe quel pont de péage?

M. ARCHER: Si je dois porter jugement sur nous-mêmes, je crois que nous sommes l'organisme le plus compétent, à l'heure actuelle; il y a, toutefois, une résolution de la Chambre là-dessus, si je comprends bien, et je ne sais pas si je devrais en parler ici.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas, monsieur Smith, que M. Archer doive répondre à cette question, car il lui faudra soit s'adresser des éloges à lui-même, soit adresser des reproches au Conseil; à mon avis, on ne doit pas lui demander cela.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je ne sollicitais pas d'opinion personnelle, monsieur le président; voici ce que j'ai dit: "Puisque le rôle principal du Conseil des ports nationaux est de gérer les ports, de gérer les élévateurs, et ainsi de suite"... Je n'ai sollicité ni reproches ni éloges à l'endroit du Conseil.

M. DRYSDALE: Veuillez donc alors inscrire mon nom pour la séance qui aura lieu dans deux semaines.

Le PRÉSIDENT: Oui. Le comité directeur a pensé qu'il serait sage, à la fin de chaque séance, que les membres qui désirent que certains documents soient déposés, en fassent la demande; ils ne devraient pas, toutefois, faire de discours, mais se contenter de dire tout simplement: "Monsieur Archer ou monsieur Beudet, auriez-vous l'obligeance de déposer tel ou tel document", sans rien dire de plus.

Vous aviez quelque chose à dire, monsieur Johnson? Vous n'avez pas l'intention de faire un discours?

M. JOHNSON: Non, je voulais tout simplement demander des documents relatifs à l'emprunt de convertissement, à titre de renseignements. Si je comprends bien, l'argent a été prêté par le gouvernement fédéral d'alors, en 1949; pourriez-vous déposer les documents?

(Texte)

En somme, les documents constatant cette entente, monsieur Archer, pourriez-vous nous dire s'il y a eu un contrat notarié ou simplement une entente entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial?

(Traduction)

M. ARCHER: Les documents n'ont pas été notariés; l'entente a été conclue avec le gouvernement du Canada.

M. JOHNSON: Quoi qu'il en soit, vous avez des documents, à ce sujet-là?

M. ARCHER: Oui.

M. BALDWIN: Si la chose existe, j'aimerais avoir une copie de tout mémorandum, ou de toute lettre, provenant du Conseil et adressé au ministre après que le Conseil a approuvé, en principe, la demande de renseignements du directeur du port relativement aux appareils de perception automatiques.

Y a-t-il eu quelque mémorandum ou lettre du Conseil à l'adresse du ministre, à ce sujet-là, et le ministre a-t-il répondu?

M. JOHNSON: Je n'avais pas fini. Depuis l'emprunt de convertissement...

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Johnson; donnez la chance à M. Archer de répondre à M. Baldwin.

M. ARCHER: Je ne suis pas certain si ce ne sont pas là des documents confidentiels, c'est-à-dire la correspondance entre le Conseil et le ministre.

Le PRÉSIDENT: M. Archer va vérifier la chose, et si la correspondance n'est pas confidentielle, il verra ce qu'il peut faire.

M. Hees désire ajouter un mot.

Le MINISTRE: Monsieur le président, j'ai toujours pensé que les rapports des fonctionnaires, des directeurs des sociétés de la Couronne, des commissions ou des membres des sociétés de la Couronne à l'adresse du ministre constituent des documents confidentiels en ce sens qu'ils sont considérés comme de la correspondance entre les ministères.

M. BALDWIN: Si tel est le cas, le Conseil a tout simplement recommandé que la recommandation du directeur du port concernant l'installation des appareils automatiques fût approuvée; et d'après ce qui a déjà été dit, je suppose que cette recommandation a dû se rendre automatiquement chez le ministre pour qu'il puisse l'étudier.

Je voulais savoir s'il y avait eu une lettre et quel en était le contenu. Il n'est peut-être pas possible de produire une lettre du ministre, mais je crois qu'elle pourrait entrer dans la même catégorie. Il est possible qu'elle ne renferme rien de confidentiel. Quoi qu'il en soit, je demande qu'on étudie la chose.

Le PRÉSIDENT: Vous l'aurez, si la chose est possible. Vous vouliez aussi autre chose, monsieur Johnson?

M. JOHNSON: Je veux tous les documents relatifs à cet emprunt de convertissement qui s'est fait en 1949, c'est-à-dire le compte rendu de la séance au cours de laquelle le Conseil a accepté l'offre du gouvernement et les lettres par lesquelles le gouvernement faisait l'offre au Conseil des ports nationaux. Je ne crois pas qu'il s'agisse là de correspondance entre les ministères, mais je fais cette demande en tenant compte des remarques qu'a faites M. Hees, il y a quelques minutes.

On me comprend bien: je veux tous les documents pertinents, à condition qu'ils ne constituent pas une wagonnée.

Au sujet de la finance, encore une fois: j'aimerais avoir les rapports qui ont été adressés au premier ministre de la province de Québec concernant le déficit. Je veux dire les rapports indiquant les recettes et les déficits du Conseil, c'est-à-dire du Conseil des ports nationaux, au sujet du pont, si de tels rapports avaient été demandés par le premier ministre du Québec. Ces documents pourraient-ils nous parvenir pour la prochaine séance où il sera encore question du pont?

M. ARCHER: Nous pourrions les mettre à votre disposition.

M. JOHNSON: Les rapports adressés au premier ministre de la province de Québec.

M. ARCHER: Ces rapports ont été envoyés par le Bureau du port de Montréal.

M. BEAUDET: Si je comprends bien votre requête, monsieur Archer, vous désirez que nous déposions le rapport financier qui a été adressé à la province et à la ville de Montréal, lorsqu'une demande leur a été faite de payer leur part?

M. JOHNSON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Demain, messieurs, nous étudierons le bill relatif à la B.C. Telephone. Notre vice-président, M. Howe, devra s'absenter et je doute pouvoir être ici moi-même. J'aimerais que vous nommiez un président suppléant pour demain.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, je propose, avec l'appui de M. Bourbonnais, que M. James McBain agisse en qualité de président suppléant au cours de la séance ou des séances du Comité pour l'étude du bill relatif à la *British Columbia Telephone Company*, demain, le 25 mars.

(La motion est adoptée.)

Le PRÉSIDENT: C'est donc M. McBain qui sera votre président, demain.

On a proposé l'ajournement; mais avant cela, je veux vous dire que, la semaine prochaine, un comité va étudier les chemins de fer Nationaux et Air-Canada, et qu'il va se réunir les 29, 30 et 31 mars. Les séances auront lieu dans la salle 356-S du Sénat. Elles commenceront à 9 h. et demie, et elles auront lieu trois fois par jour, sauf mercredi, naturellement. Mercredi, les séances seront restreintes et on vous dira quelles en seront alors les heures.

M. DRYSDALE: On nous le "dira"?

Le PRÉSIDENT: Nous continuerons à étudier la question du pont Jacques-Cartier, le lundi 4 avril, à 3 heures de l'après-midi ou immédiatement après l'appel de l'ordre du jour.

LISTE DES APPENDICES

Appendice

- "A" Règlement concernant les officiers de péage.
- "B" Règlement concernant les péagers.
- "C" Règlement concernant le passage gratuit sur le pont pour les véhicules du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial et de la ville de Montréal.
- "D" Lettre que M. G. Beaudet a adressée aux péagers, le 13 août 1959, relativement au système de perception automatique du péage.
- "E" Recommandation d'engagement ou de changement de classe. Formule 601/12.
- "F" Relevés des heures de travail, du salaire et des déductions dans le cas de sept péagers.
- "G" Compétence exigée des officiers de péage et des péagers.
- "H" Graphique indiquant le nombre de billets de voyageurs vendus aux taux réguliers pour un seul passager.
- "I" Exposé de la structure financière: dette d'établissement et dette de déficit.

APPENDICE "A"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

Règlement concernant les officiers de péage

1. Un officier de péage doit bien connaître le tarif des péages et le fonctionnement des appareils de perception automatique du pont.
2. Un officier de péage doit, quand il est en fonction, être toujours bien rasé et porter l'uniforme approprié.
3. Un officier de péage ne doit jamais fumer lorsqu'il est dans la cabine de péage, dans la zone du péage ou dans les salles publiques des bâtiments de l'administration. Il pourra fumer SEULEMENT dans la salle des officiers de péage. Il ne doit jamais apporter à la cabine de péage ou y avoir en sa possession des eaux gazeuses, des bouteilles, etc.
4. Un officier de péage doit, avant d'aller prendre son poste dans la cabine de péage,
 - a) Laisser tous ses effets personnels, y compris son argent en espèces, dans son armoire;
 - b) Obtenir de l'employé compétent du Conseil la monnaie, les jetons et tout le matériel nécessaire pour accomplir son travail dans sa voie de péage;
 - c) Se présenter au capitaine du pont pour l'inspection et pour être avisé du numéro de la cabine de péage à laquelle il est assigné;
 - d) Obtenir du capitaine du pont un état des derniers chiffres enregistrés aux compteurs de la cabine à laquelle il est assigné, si la cabine où il doit travailler est fermée.
5. Un officier de péage doit, en arrivant pour assumer ses fonctions à une cabine de péage fermée à la circulation,
 - a) Examiner la cabine de péage et la zone de la voie de péage pour s'assurer qu'il n'y a aucun danger que les personnes soient blessées ou le matériel endommagé, que la cabine de péage est propre et nette et que l'officier de péage précédent n'y a rien laissé;
 - b) Relever les chiffres aux compteurs des appareils de perception du péage et les inscrire sur son rapport de travail d'équipe;
 - c) Signaler au capitaine du pont, par l'appareil d'intercommunication, l'état de la cabine de péage et de la voie d'accès, ouvrir la barrière de la voie d'accès et demander au capitaine du pont de changer les feux de circulation du rouge au vert dans cette voie d'accès, afin de commencer son travail.
6. Un officier de péage doit, en arrivant à une cabine de péage pour y remplacer un officier en fonction,
 - a) Inviter l'officier de péage en fonction à demander au capitaine du pont de changer du vert au rouge les feux de circulation dans sa voie afin de fermer cette voie;
 - b) Fermer la barrière de péage après que les feux de circulation sont passés du vert au rouge;
 - c) Donner lecture à l'officier de péage qui se retire des chiffres de tous les compteurs de l'appareil de perception du péage, chiffres qu'il doit inscrire sur son rapport de travail d'équipe. L'officier de péage qui entre en fonction doit alors donner lecture à l'officier de péage qui quitte le travail des chiffres inscrits sur le rapport de façon que l'officier de péage qui quitte le travail puisse les confronter avec

les chiffres des compteurs. L'officier de péage qui entre en fonction doit alors inscrire sur son propre rapport de travail d'équipe les chiffres inscrits sur le rapport de l'officier de péage qui a terminé son travail; les deux rapports doivent être signés par l'un et l'autre officier de péage, pour attester que les chiffres étaient exacts au moment du changement d'équipe.

- d) Examiner la cabine de péage et la zone de la voie de péage pour s'assurer qu'il n'y a aucun danger que les personnes soient blessées ou le matériel endommagé, que la cabine de péage est propre et nette et que l'officier de péage précédent n'y a rien laissé.
 - e) Signaler au capitaine du pont l'état de la cabine de péage et de la voie d'accès, ouvrir la barrière de la voie d'accès et demander au capitaine de changer les feux de circulation du rouge au vert, afin de commencer son travail.
7. Un officier de péage doit, pendant qu'il est en fonction,
- a) S'assurer que le conducteur du véhicule dépose le péage dans la trémie de l'appareil de perception et qu'il ne continue sa route qu'une fois la lumière devenue verte;
 - b) Ordonner au conducteur qui continue sa route, alors que la lumière est rouge, d'arrêter son véhicule immédiatement, en criant cet ordre ou en se servant de son sifflet de policier, et recueillir les renseignements relatifs au conducteur et au véhicule, c'est-à-dire le nom, le numéro de la plaque d'immatriculation, etc. Si le conducteur n'obéit pas à un signal d'arrêt, l'officier de péage doit immédiatement prendre le numéro de la plaque du véhicule et transmettre ce renseignement sans retard au capitaine du pont au moyen du système d'intercommunication;
 - c) Énoncer à haute voix la valeur des billets de banque qu'il remet à un conducteur pour faire l'appoint, afin d'éliminer toute possibilité d'en remettre trop ou pas assez, et donner le nombre exact de pièces de 25c. nécessaires pour le paiement du péage, le reste de la monnaie devant être remis en coupures aussi élevées que possible;
 - d) Renvoyer au capitaine du pont tout conducteur qui présente, pour acquitter le péage, un billet de plus de \$10;
 - e) S'efforcer autant que possible de découvrir la fausse monnaie et refuser d'accepter la fausse monnaie ou des billets de banque mutilés ou des billets étrangers (sauf ceux des États-Unis);
 - f) Signaler au capitaine du pont tous les cas de fausse monnaie, de billets mutilés ou de billets étrangers (sauf ceux des États-Unis) que remet un conducteur de véhicule et ordonner à ce conducteur de se présenter au capitaine du pont;
 - g) Percevoir d'un conducteur offrant des devises américaines l'escompte applicable, s'il y a lieu. Les instructions au sujet du taux d'escompte seront affichées de temps à autre par le surveillant du pont;
 - h) Toujours remettre la monnaie en numéraire canadien, même s'il s'agit de devises américaines;
 - i) Échanger pour de la monnaie acceptable toute monnaie d'appoint offerte à un conducteur de véhicule qui prétend que cette monnaie est mutilée ou fausse, et conserver cette monnaie à part afin de mettre le capitaine du pont au courant;
 - j) Signaler au capitaine du pont toute réclamation de la part d'un conducteur qui prétend n'avoir pas reçu assez de monnaie d'un autre officier de péage, à un autre moment, le même jour ou un jour précédent;

- k) Remettre un reçu approprié après paiement du péage, lorsqu'on lui demande spécifiquement de le faire. En remettant un tel reçu, il prend soin de le poinçonner au montant exact payé par le conducteur;
- l) Inscrire sur le rapport des omissions et infractions ce qui concerne:
- (i) Toute infraction prévue aux articles 4 ou 5 du tarif des péages du pont ou tout refus d'un conducteur d'obéir à un signal de circulation;
 - (ii) Le passage de tout véhicule extraordinaire ou exceptionnel;
 - (iii) Le passage de tout véhicule improprement classé et le rappel et le reclassement de ce véhicule;
 - (iv) Le passage en cas d'urgence d'une ambulance ou autre véhicule qui n'a pas acquitté le péage;
 - (v) Le non passage de tout véhicule après qu'il a été classé;
 - (vi) Le passage gratuit de tout défilé d'automobiles approuvé par le surintendant des ponts et passant sous la surveillance du surveillant du pont ou du capitaine en fonction;
 - (vii) Le passage de tout véhicule à essieux suspendus;
 - (viii) Les détails relatifs à tout véhicule dont le paiement du péage est esquivé;
 - (ix) Les détails relatifs à tout véhicule dont le conducteur a remis de l'argent qui semble faux;
 - (x) Les détails relatifs à toute monnaie fausse, mutilée ou étrangère que l'officier de péage a acceptée par erreur;
 - (xi) Les détails relatifs à tout véhicule dont le conducteur doit se présenter au capitaine du pont, s'il n'y a de péage à acquitter.

8. Un officier de péage doit, à la fin de son poste,

- a) Demander au capitaine du pont, par l'entremise du système d'intercommunication, de changer du vert au rouge les feux de circulation de sa voie et, une fois les feux changés, fermer la barrière;
- b) Inscrire sur son rapport de travail d'équipe les chiffres indiqués à tous les compteurs, procédant de la façon prescrite à l'alinéa c) de l'article 6 ci-dessus, si un autre officier de péage le remplace dans sa cabine de péage;
- c) Laisser la voie d'accès et la cabine de péage propres et nettes;
- d) Remettre à l'employé compétent du Conseil l'argent en espèces et les jetons qu'on lui a avancés;
- e) Compter les billets d'autobus et les autres billets payés d'avance et remplir son rapport de travail d'équipe, puis le remettre au capitaine du pont.

9. Un officier de péage, quand il est en fonction dans une cabine de péage, ne doit, en aucun cas, déposer le péage dans l'appareil de perception automatique. Si un conducteur, en lançant l'argent ou le jeton dans le panier, échappe le prix du passage sur la chaussée, l'officier de péage lui demande poliment de ramasser l'argent ou le jeton pour les déposer dans le panier, expliquant poliment au conducteur que le règlement interdit à un officier de péage de le faire. Si, à cause de circonstances spéciales, le conducteur ne peut sortir de sa voiture pour ramasser le prix du passage, l'officier de péage est autorisé à le ramasser; mais il doit alors le déposer dans la main du conducteur qui le jettera lui-même dans l'appareil de perception automatique.

10. Un officier de péage, quand il est en fonction dans une cabine de péage, ne doit jamais avoir de jetons libres en sa possession. Si un rouleau de jetons se brise accidentellement, l'officier de péage doit immédiatement en faire part au capitaine du pont au moyen du système d'intercommunication.

11. Un officier de péage doit, dans ses rapports avec le public,
- a) Toujours se tenir debout quand il enregistre une opération ou s'adresse à quelqu'un;
 - b) Dire: Monsieur, madame ou mademoiselle, lorsqu'il s'adresse à quelqu'un;
 - c) Répondre aux demandes de renseignement du public de façon courtoise et aimable, répondant à toutes les questions aussi brièvement que possible. S'il devient évident que la conversation nuit à la circulation dans sa voie, l'officier de péage doit inviter le conducteur à déplacer son véhicule vers un endroit plus favorable, après quoi il demande au sergent du pont en fonction de s'occuper de la personne qui demande des renseignements.

12. Un officier de péage ne doit jamais, en aucun cas, émettre un reçu de péage, si le péage n'a pas été payé, ni émettre un reçu de péage pour un montant inférieur ou supérieur au montant du péage qui a été versé.

Un officier de péage qui, de l'avis du seul directeur du port, a négligé d'observer l'un des articles ci-dessus du règlement, est sujet aux mesures disciplinaires qu'impose le directeur du port. Dans le cas des infractions aux articles 4a) 9, 10 et 12 du règlement, la sanction est le renvoi immédiat sans aucun droit d'appel.

APPENDICE "B"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

26 février 1947

Règlement concernant les péagers

Tous les péagers employés au pont Jacques-Cartier doivent observer le règlement suivant:

1. Chaque péager dispose d'un casier à billets et d'une case de sûreté qu'il doit utiliser de la façon suivante:

a) *Casier à billets*: Six cases sont destinées aux rouleaux de billets. Ces rouleaux doivent être disposés sur des tiges de bois dans ces cases de telle sorte que le numéro de billet le plus élevé se trouve à la base de la tige, afin que les billets puissent être enlevés selon l'ordre numérique approprié. Les séries de dix billets doivent être gardées du côté gauche de la tablette du bas du casier et être disposées de telle sorte que les billets puissent être enlevés en suivant l'ordre numérique.

La boîte à billets et les rapports mensuels sur la réserve de billets doivent être conservés dans ce casier.

b) *Case de sûreté*: Cette case sert à garder l'argent avancé pour faire l'appoint et les montants perçus chaque jour, ainsi que les sacs d'espèces de réserve; elle ne doit servir à aucune autre fin.

Le surveillant des péagers possède un double des clés de chaque casier à billets et de chaque case de sûreté.

2. Les heures régulières de travail sont de huit heures et demie par équipe. Sur cette période, 8 heures (moins une demi-heure pour les repas) doivent être passées au poste de péage. La dernière demi-heure est consacrée à la compilation des rapports quotidiens.

3. Chaque péager sera avisé une semaine d'avance, par le surveillant, de la période durant laquelle il travaillera la semaine suivante et du jour où il aura congé. Chaque péager doit se présenter au bureau de péage de façon à être parfaitement prêt à remplir son emploi dès le début de son poste.

4. Nul péager ne sera rémunéré à l'égard de surtemps, à moins d'avoir été particulièrement autorisé par le surveillant à demeurer en fonction après la fin de sa période de travail ou d'avoir été invité à travailler le jour où il devait prendre congé.

5. Des exemplaires du tarif des péages du pont sont disponibles en français et en anglais et les péagers doivent se familiariser avec ce tarif pour ne pas retarder les véhicules qui passent sur le pont. Les péagers ne doivent en aucun cas s'écarter du tarif autorisé.

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.

7. Quiconque utilise le pont doit verser le prix prévu dans le tarif ou présenter un permis de circulation du Conseil des ports nationaux. Il faut remettre à ceux qui payent comptant un reçu approprié indiquant le montant versé. On

donne à ceux qui présentent une passe le billet régulier concernant les passes. En remettant un reçu ou un billet de passe, les péagers doivent dire: "Veuillez conserver ce reçu jusqu'à ce que vous ayez traversé le pont."

8. Si l'on présente une passe ou un billet d'abonnement après leur date d'échéance, le percepteur doit percevoir le droit entier du passage, recueillir la passe ou le carnet d'abonnement et les remettre au surveillant.

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.

10. Les péagers ne doivent pas accepter les billets d'abonnement détachés. Le péager doit détacher un billet à chaque passage sur le pont et garder la couverture pour le dernier passage.

11. Un montant de \$20 est avancé à chaque péager comme monnaie d'appoint. Pour éviter de mélanger les fonds, chaque péager, avant d'aller prendre son poste, doit placer tout son argent personnel dans la case de sûreté et prendre son poste en n'ayant que les \$20 qu'on lui a avancés. Il est entendu que tout l'argent que le péager a en sa possession durant ou à la fin de son travail appartient au Conseil des ports nationaux et qu'il doit en être rendu compte.

12. Lorsqu'il quitte son travail, tout péager doit:

- a) Compter tout l'argent en sa possession et le classer selon les diverses valeurs.
- b) Replacer dans la case de sûreté l'avance de \$20 reçue comme monnaie d'appoint.
- c) Inscrire dans le livre des montants les détails relatifs au solde.
- d) APRÈS AVOIR ACCOMPLI CE QUI PRÉCÈDE, compiler le rapport quotidien des ventes de billets.
- e) Signaler tout écart quel qu'il soit entre les ventes et les perceptions.

13. Lorsqu'ils ont terminé la dernière période de travail de chaque mois, les péagers doivent rendre compte des billets qu'ils ont en main, en commençant chaque fois par le nombre de billets contenus dans la boîte à billets.

14. Les péagers ne sont pas tenus de faire la monnaie pour un montant supérieur à dix (10) dollars. Les clients présentant des billets d'une coupure plus élevée que ce montant doivent être renvoyés au bureau où on leur fera la monnaie.

15. Il est interdit aux péagers de fumer dans l'exercice de leurs fonctions.

16. Chaque péager reçoit une plaque numérotée qu'il doit toujours, lorsqu'il est en fonction, porter sur la courroie gauche de son tablier de péager. Cette plaque doit être présentée, sur demande, à tout usager du pont.

17. Seuls les péagers en fonction peuvent se trouver aux postes de péage, aucun flâneur n'y étant toléré.

18. Les postes de péage doivent toujours être propres et aucun déchet ne s'y trouver.

19. Toute infraction au présent règlement rend un péager passible de renvoi.

APPENDICE "C"

COMMISSION DES PORTS NATIONAUX — PORT DE MONTRÉAL

14 avril 1953

Surveillant des péagers,
Pont Jacques-Cartier.

Le règlement suivant, au sujet du passage gratuit sur le pont de véhicules du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial et de la ville de Montréal, entrera en vigueur le 15 avril 1953.

1. *Véhicules appartenant au gouvernement fédéral*

- a) Tous les véhicules appartenant au gouvernement fédéral, parfaitement identifiés comme tels en conformité du règlement du Conseil du Trésor concernant l'identification des véhicules, passeront gratuitement sur le pont, sans passe. A ce sujet, deux conditions sont essentielles:
 - (i) Les véhicules doivent porter le nom du gouvernement.
 - (ii) Les véhicules doivent être immatriculés au nom d'un ministère du gouvernement fédéral.
- b) Les véhicules qui n'ont pas le nom du gouvernement, même s'ils portent la plaque matricule spéciale "G" émise par la province de Québec pour les véhicules appartenant au gouvernement, n'obtiennent pas le passage gratuit sur le pont sans une passe.
- c) Quand les péagers ont quelque doute au sujet de l'identification ou des marques d'un véhicule, le conducteur est invité à présenter l'immatriculation du véhicule pour démontrer qu'elle a été émise au nom d'un ministère du gouvernement fédéral.
- d) Le passage gratuit ne sera pas accordé aux véhicules des sociétés de la Couronne, des Offices ou Commissions, par exemple, la Société Radio-Canada, la Commission d'assurance-chômage, etc., ni aux camions de la poste royale qui ne sont pas enregistrés au nom du gouvernement fédéral.

2. *Véhicules appartenant à la province de Québec*

- a) Les véhicules appartenant à la province de Québec, parfaitement identifiés comme tels par l'écusson de la province ou autre marque semblable d'un ministère, passeront gratuitement sur le pont, sans passe. A ce sujet, deux conditions sont essentielles:
 - (i) Les véhicules doivent porter le nom du gouvernement.
 - (ii) Les véhicules doivent être immatriculés au nom d'un ministère du gouvernement de la province.
- b) Les véhicules qui n'ont pas le nom de la province de Québec, même s'ils portent la plaque matricule spéciale "G" de la province de Québec, n'obtiendront pas le passage gratuit.
- c) Quand les péagers ont quelque doute au sujet de l'identification ou des marques d'un véhicule, le conducteur est invité à présenter l'immatriculation du véhicule pour démontrer qu'elle a été émise au nom d'un ministère du gouvernement provincial.
- d) Le passage gratuit ne sera pas accordé aux véhicules des Commissions provinciales, par exemple, l'Hydro-Québec, la Commission des liqueurs du Québec, etc.

3. Véhicules appartenant à la ville de Montréal

- a) Les véhicules de la ville de Montréal, parfaitement identifiés comme tels par l'écusson de la ville ou toutes autres marques semblables des services municipaux, passeront gratuitement sur le pont, sans passe. A ce sujet, deux conditions sont essentielles:
 - (i) Les véhicules doivent porter le nom de la ville de Montréal.
 - (ii) Les véhicules doivent être immatriculés au nom d'un service de la ville de Montréal.
- b) Les véhicules qui n'ont pas le nom de la ville de Montréal, même s'ils portent la plaque matricule spéciale "G" émise par le gouvernement de la province de Québec pour les véhicules de la ville de Montréal, n'obtiendront pas le passage gratuit.
- c) Quand les péagers ont quelque doute au sujet de l'identification ou des marques d'un véhicule, le conducteur sera invité à présenter l'immatriculation du véhicule pour démontrer qu'elle a été émise au nom d'un service de la ville de Montréal.
- d) Le passage gratuit ne sera pas accordé aux véhicules de Commissions de la ville de Montréal, par exemple, la Commission de Transport de Montréal, la Commission de l'électricité de Montréal, etc.

4. Véhicules militaires

Tous les véhicules militaires, faciles à identifier comme tels, dont le conducteur est en uniforme ou en habit civil, passeront gratuitement sur le pont, sans passe.

Les passes militaires spéciales seront émises pour permettre le passage gratuit sur le pont de véhicules militaires qui ne sont pas faciles à identifier comme tels et pour les militaires qui sont en service mais voyagent dans des voitures particulières. Ces passes militaires, bonnes pour un passage seulement, seront recueillies au pont et remises au comptable du pont. Un spécimen de ces passes militaires sera affiché aux cabines de péage, aux entrées nord et sud du pont.

5. Reçu de passage gratuit

Tous les conducteurs de véhicules du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial et de la ville de Montréal et tous les conducteurs de véhicules militaires auxquels est accordé le passage gratuit sur le pont devront arrêter devant le péager et, dans chaque cas, un reçu de passage gratuit sera délivré.

6. Voyageurs

Le passage gratuit sur le pont est accordé à tous les occupants des véhicules qui, en conformité du règlement ci-dessus, sont autorisés à traverser le pont gratuitement sans passe.

7. Militaires

Contrairement au règlement actuellement en vigueur, les militaires, en uniforme ou non, n'auront pas droit au passage gratuit sur le pont lorsqu'ils voyagent dans des automobiles particulières.

Pour le directeur du port,
(signature) G. BEAUDET.

GB/HG

Émis le 14 avril 1953.

Modifié le 18 avril 1953.

APPENDICE "D"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

13 août 1959

Monsieur...

Péager,

Pont Jacques-Cartier.

Les appareils de perception automatique des péages au pont Jacques-Cartier commenceront à fonctionner au début de septembre 1959.

Vous savez que, grâce à ce nouveau système, le péage sera perçu par l'appareil, non par le péager. Des surveillants seront là, mais leurs fonctions seront tout à fait différentes de celles que vous remplissez actuellement comme péager.

Le personnel aura pour fonction de surveiller les appareils automatiques de perception, classer les véhicules, faire la monnaie pour les conducteurs qui n'ont pas le montant exact, préparer des rapports de divers genres, empêcher les infractions aux lois de la circulation, diriger le passage des véhicules dans les voies de péage, etc.

En vertu du nouveau régime, si un conducteur de véhicule à moteur ne dépose pas le montant exact dans l'appareil de perception, le feu de circulation dans cette voie ne deviendra pas vert et, si le conducteur passe sur le feu rouge, il enfreint les lois de la circulation, non pas le règlement concernant le péage, comme c'est le cas sous le régime actuel de perception par des péagers.

Étant donné ce qui précède, le Conseil des ports nationaux a décidé que les surveillants auraient le rang d'"officiers de péage" qui seront officiellement assermentés comme agents de police pour le Conseil des ports nationaux.

Le candidat au poste d'officier de péage devra:

- a) Subir un examen médical;
- b) Subir un test d'intelligence par écrit;
- c) Présenter un certificat attestant qu'il a terminé la neuvième année d'école;
- d) Ne posséder aucun casier judiciaire (les candidats seront assermentés au bureau du procureur général et ils ne doivent avoir ni dossier criminel ni casier judiciaire).
- e) Bien posséder les deux langues.

Les officiers de péage recevront un traitement annuel dont l'éventail est le suivant: \$3,720-3,870-4,020-4,170. Les employés à ce poste bénéficieront des mêmes avantages que les autres salariés du Conseil des ports nationaux en ce qui concerne les congés annuels, les congés de maladie, les congés spéciaux, etc.

Vous êtes avisé par les présentes que votre emploi au poste actuel de péager cessera à la date où les nouveaux appareils commenceront à fonctionner.

Si vous êtes intéressé à obtenir le poste d'officier de péage, vous êtes prié de présenter votre demande, par écrit, au plus tard le 18 août 1959 à M. A. Poole, surveillant des péagers, qui vous obtiendra une entrevue avec M. A. Clément, surintendant des ponts, aux fins de subir les épreuves nécessaires.

Si vous ne désirez pas occuper le poste d'officier de péage ou si vous n'êtes pas trouvé apte à remplir cette fonction à la suite des épreuves susmentionnées, on vous offrira un emploi dans un autre service du port lorsqu'il s'y produira une vacance, sans perte d'ancienneté.

Le directeur du port,
(signature) G. Beaudet.

J'ACCUSE PAR LES PRÉSENTES RÉCEPTION DE CETTE LETTRE LE

péager

date

APPENDICE "E"

FORMULE 601/12

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

Montréal,.....

Au directeur du port

RECOMMANDATION D'ENGAGEMENT OU DE CHANGEMENT DE CLASSE

(Employés rémunérés aux taux courants)

Nom..... N° de dossier du surintendant du Conseil
des ports nationaux.....

(Si l'employé contribue au compte de pension
du service public.)

On demande l'autorisation { d'engager
de réengager la personne susmentionnée

à compter du.....
aux conditions suivantes:

Classe.....

Ministère et division.....

Salaire.....

On demande l'autorisation de { changer de classe
déplacer

l'employé susmentionné à compter du.....

DE

A

Classe.....

Ministère et division.....

Salaire.....

En remplacement de.....

A titre temporaire
A titre permanent

NOTA: Si l'employé en cause contribue au compte de pension du service public et si le changement susmentionné comporte une promotion, une réduction de classe ou l'affectation définitive à un autre ministère ou à une autre division, prière d'indiquer à la rubrique «En remplacement de» le nom de l'employé remplacé. Lorsqu'on désire confirmer l'employé dans son nouveau poste, la demande doit en être faite à l'aide de la formule établie à cette fin, de manière que l'approbation du Conseil puisse être obtenue.

OBSERVATIONS

.....
.....
.....
.....

.....
(Signature du chef de division)

.....
(Titre)

.....
(Ministère et division)

RECOMMANDÉ:

.....
(Signature du chef du ministère)

APPROUVÉ:

.....
Directeur du port

.....
(Date)

.....
(Titre)

.....
(Date)

Copie pour le chef du ministère
le chef de la division
le pointeur en chef (2)

APPENDICE "F"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PONT JACQUES-CARTIER

Relevé des heures de travail, du salaire et des déductions dans le cas d'André Décary, pour la période du 29 juin 1959 au 7 septembre 1959

Période	Heures de travail		Salaire brut	Déductions	Salaire net	Observations
	Rég.	Sur-temps				
Juin 29- 1 juil.....	17	5	\$ 36.08	\$ 0.42	\$ 35.66	
Juil. 2- 8.....	48	11½	97.17	7.85	89.32	
Juil. 9-15.....	40	9¾	81.59	5.25	76.34	
Juil. 16-22.....	32	12½	74.62	3.00	71.62	
Juin 29- 1 juil.....	—	3	4.92	—	4.92	Redressement compensatoire pour surtemps
Juil. 23-29.....	40	3¾	71.75	3.05	68.70	
Juil. 30- 5 août.....	40	9¾	81.59	4.80	76.79	
Août 6-12.....	24	2¼	43.05	0.48	42.57	
Août 13-19.....	48	17¼	107.01	10.55	96.46	
Août 20-26.....	32	3	57.40	1.50	55.90	
Août 27- 2 sept.....	40	3¼	71.75	3.45	68.30	
Sept. 3- 7.....	72	3	123.00	13.30	109.70	Y compris 40 heures à la cessation d'emploi
			849.93	53.65	796.28	

NOTA: Salaire horaire: \$1.64.

Déductions: impôt sur le revenu fédéral et provincial et assurance-chômage.

Relevé des heures de travail, du salaire et des déductions dans le cas de Robert Toupin, pour la période du 16 mars 1959 au 7 septembre 1959.

Période	Heures de travail		Salaire brut	Déductions	Salaire net	Observations
	Rég.	Sur-temps				
Mars 16-mars 18.....	14	—	\$ 22.12	\$ 0.30	\$ 21.82	
Mars 19-mars 25.....	42½	2	70.31	8.40	61.91	
Mars 26-avril 1.....	34	12½	73.47	9.00	64.47	
Avril 2-avril 8.....	42½	10½	83.74	6.95	76.79	
Avril 9-avril 15.....	42½	13½	88.48	11.80	76.68	
Avril 16-avril 22.....	34	1	55.30	5.51	49.79	
Avril 23-avril 29.....	42½	22	101.91	14.00	87.91	
Avril 30-mai 6.....	42½	4	76.26	9.65	66.61	
Mai 7-mai 13.....	34	12½	76.26	9.60	66.66	
Mai 14-mai 20.....	42½	8	82.82	10.75	72.07	
Mai 21-mai 27.....	42½	8	82.82	10.75	72.07	
Avril 1-juin 3.....	313½	—	18.81	3.20	15.61	Redressement à l'égard du taux de salaire rétroactif
Mai 28-juin 3.....	25½	6	51.66	3.86	47.80	
Juin 4-juin 10.....	51	8	96.76	13.25	83.51	
Juin 11-juin 17.....	34	—	55.76	5.71	50.05	
Juin 18-juin 24.....	34	6	65.60	7.40	58.20	
Juin 26-juil. 1.....	42½	21	104.14	14.85	89.29	
Juil. 2-juil. 8.....	32	9	67.24	8.25	58.99	
Juil. 9-juil. 15.....	40	9¾	81.59	11.15	70.44	
Mai 15-juil. 1.....	—	36¼	59.45	—	59.45	Redressement compensatoire pour surtemps
Juil. 16-juil. 22.....	40	8¼	79.13	10.80	68.33	
Juil. 23-juil. 29.....	40	3¾	71.75	9.10	62.65	
Juil. 30-août 5.....	40	9¾	81.59	11.15	70.44	
Août 6-août 12.....	40	8¼	79.13	10.80	68.33	
Août 13-août 19.....	40	3¾	71.75	9.10	62.65	
Août 20-août 26.....	32	9	67.24	8.25	58.99	
Août 27-sept. 2.....	40	3¾	71.75	9.10	62.65	
Sept. 3-sept. 8.....	66½	9½	124.64	20.40	104.24	Y compris 40 heures à la cessation d'emploi
			2,061.48	253.08	1,808.40	

NOTA: Salaire horaire: \$1.64.

Déductions: impôt sur le revenu fédéral et provincial et assurance-chômage.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PONT JACQUES-CARTIER (suite)

Relevé des heures de travail, du salaire et des déductions dans le cas d'Édouard Jalbert,
pour la période du 3 juillet 1959 au 7 septembre 1959.

Période	Heures de travail		Salaire brut	Déductions	Salaire net	Observations
	Rég.	Sur-temps				
Juil. 3-juil. 8.....	40	14½	88.97	6.45	82.52	
Juil. 9-juil. 15.....	40	9½	81.59	2.75	78.84	
Juil. 16-juil. 22.....	32	10½	69.70	3.10	66.60	
Juil. 23-juil. 29.....	40	22½	102.50	9.30	93.20	
Juil. 30-août 5.....	40	11½	84.46	3.20	81.26	
Août 6-août 12.....	24	15	63.96	2.25	61.71	
Août 13-août 19.....	48	17½	107.01	10.55	96.46	
Août 20-août 26.....	32	3	57.40	1.50	55.90	
Août 27-sept. 2.....	32	3	57.40	1.50	55.90	
Sept. 3-sept. 8.....	72	3	123.00	13.70	109.30	Y compris 40 heures à la cessation d'emploi
			835.99	54.30	781.69	

NOTA: Salaire horaire: \$1.64.

Déductions: impôt sur le revenu fédéral et provincial et assurance-chômage.

Relevé des heures de travail, du salaire et des déductions dans le cas d'Alfred Beauchamp,
pour la période du 11 mai 1959 au 7 septembre 1959.

Période	Heures de travail		Salaire brut	Déductions	Salaire net	Observations
	Rég.	Sur-temps				
Mai 11-13.....	17	—	27.88	0.36	27.52	
Mai 14-20.....	42½	13	91.02	6.45	84.57	
Mai 21-27.....	34	5	63.96	2.10	61.86	
Mai 28-juin 3.....	42½	8	82.82	5.10	77.72	
Juin 4-10.....	34	6	65.60	2.35	63.25	
Juin 11-17.....	51	9	98.40	8.05	90.35	
Juin 18-24.....	42½	4	76.26	4.10	72.16	
Juin 25-juil. 1.....	42½	7	81.18	10.55	70.63	
Juil. 2-8.....	48	13½	100.86	7.95	92.91	
Juil. 9-15.....	37½	6	71.34	3.45	67.89	
Mai 12-juil. 1.....	—	34½	56.58	—	56.58	Redressement compensatoire pour surtemps
Juil. 16-22.....						
Juil. 16-22.....	35½	9	72.98	3.45	69.53	
Juil. 23-29.....	35½	6	68.06	8.50	59.56	
Juil. 30-août 5.....	40	11½	84.05	5.75	78.30	
Août 6-12.....	40	9½	81.59	5.25	76.34	
Août 13-19.....	40	11½	84.05	5.75	78.30	
Août 20-26.....	40	12½	86.51	6.10	80.41	
Août 27-sept. 2.....	40	9½	81.59	5.25	76.34	
Sept. 3-8.....	70	31	165.64	22.60	143.04	Y compris 40 heures à la cessation d'emploi
			1,540.37	113.11	1,427.26	

NOTA: Salaire horaire: \$1.64.

Déductions: impôt sur le revenu fédéral et provincial et assurance-chômage.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PONT JACQUES-CARTIER (suite)

Relevé des heures de travail, du salaire et des déductions dans le cas de Marcel Duceppe, pour la période du 6 juillet 1959 au 7 septembre 1959.

Période	Heures de travail		Salaire brut	Déductions	Salaire net	Observations
	Rég.	Sur-temps				
			\$	\$	\$	
Juil. 6-juil. 8.....	24	2½	43.05	0.48	42.57	
Juil. 9-15.....	40	11½	84.05	4.95	79.10	
Juil. 16-22.....	40	5½	74.21	4.00	70.21	
Juil. 23-29.....	40	11½	84.05	5.75	78.30	
Juil. 30-août 5.....	40	9½	81.59	4.35	77.24	
Août 6-12.....	40	5½	74.21	4.00	70.21	
Août 13-19.....	40	9	80.36	5.05	75.31	
Août 20-26.....	40	5½	74.21	4.00	70.21	
Août 27-sept.....	40	5½	74.21	4.00	70.21	
Sept. 3-7.....	81	18	162.36	22.15	140.21	Y compris 40 heures à la cessation d'emploi

Nota: Salaire horaire: \$1.64.

Déductions: impôt sur le revenu fédéral et provincial et assurance-chômage.

Relevé des heures de travail, du salaire et des déductions dans le cas de Michel Savoie, pour la période du 17 avril 1959 au 7 septembre 1959.

Période	Heures de travail		Salaire brut	Déductions	Salaire net	Observations
	Rég.	Sur-temps				
			\$	\$	\$	
Avril 17-avril 22.....	42½	10½	83.74	4.45	79.29	
Avril 23-29.....	42½	1	68.73	2.75	65.98	
Avril 30-mai 6.....	42½	2	72.98	3.45	69.53	
Mai 7-13.....	16	9½	41.82	0.48	41.34	
Mai 14-20.....	34	1	57.40	1.40	56.00	
Mai 21-27.....	42½	6	79.54	3.27	75.27	
Avril 1.....	96½	—	5.79	0.98	4.81	Redressement à l'égard du taux de salaire rétroactif
Mai 28-juin 3.....	42½	5	77.90	4.25	73.65	
Juin 7-10.....	34	4	62.32	2.00	60.32	
Juin 11-17.....	42½	5	77.90	4.40	73.50	
Juin 18-24.....	34	11	73.80	3.55	70.25	
Juin 25-juil. 1.....	42½	6	79.54	4.60	74.94	
Juil. 2-8.....	40	8½	79.13	4.90	74.23	
Juil. 9-15.....	40	8½	79.95	4.50	75.45	
Juil. 16-22.....	40	8½	19.13	4.90	74.23	
Mai 15-juil. 1.....	—	26½	43.87	—	43.87	Redressement compensatoire pour surtemps
Juil. 23-29.....	32	4½	59.86	1.75	58.11	
Juil. 30-août 5.....	40	6½	76.67	4.35	72.32	
Août 6-12.....	40	6½	76.67	4.35	72.32	
Août 13-19.....	32	6	62.32	2.10	60.22	
Août 20-26.....	40	6½	76.67	5.20	71.47	
Août 27-sept. 2.....	40	8½	79.13	4.90	74.23	
Sept. 3-7.....	81	15½	158.67	21.25	37.43	Y compris 40 heures à la cessation d'emploi
			1,653.53	94.78	1,558.75	

Nota: Salaire horaire: \$1.64.

Déductions: impôt sur le revenu fédéral et provincial et assurance-chômage.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PONT JACQUES-CARTIER (suite)

Relevé des heures de travail, du salaire et des déductions dans le cas de Gérald Martin Flynn, pour la période du 20 juin 1959 au 7 septembre 1959.

Période	Heures de travail		Salaire brut	Déductions	Salaire net	Observations
	Rég.	Sur-temps				
			\$	\$	\$	
Juin 20-juin 24.....	25½	½	42.64	3.28	39.36	
Juin 25-juil. 1.....	42½	18½	100.04	7.50	92.54	
Juil. 2-juil. 8.....	40	30	114.80	11.75	103.05	
Juil. 9-juil. 15.....	40	9¾	81.59	5.25	76.34	
Juil. 16-juil. 22.....	40	9¾	81.59	4.25	77.34	
Juin 20-juil. 1.....	—	11½	18.86	—	18.86	Redressement compensatoire pour surtemps
Juil. 23-juil. 29.....	24	10	55.76	0.56	55.20	
Juil. 30-août 5.....	48	4½	86.10	5.30	80.80	
Août 6-août 12.....	32	3	57.40	0.90	56.50	
Août 13-août 19.....	32	3	57.40	0.90	56.50	
Août 20-août 26.....	40	3¾	71.75	3.15	68.60	
Août 27-sept. 2.....	40	3¾	71.75	2.70	69.05	
Sept. 3-sept. 7.....	64	2¼	108.65	9.43	99.22	Y compris 40 heures à la cessation d'emploi
			948.33	54.97	893.36	

NOTA: Salaire horaire: \$1.64.

Déductions: impôt sur le revenu fédéral et provincial et assurance-chômage.

APPENDICE "G"

COMPÉTENCE EXIGÉE DES OFFICIERS DE PÉAGE ET DES PÉAGERS

Qualités	Officier de péage	Péager
1. Qualités physiques		
a) Grandeur (minimum).....	5'9"	5 6"
b) Poids (maximum)		
(i) pour une grandeur de 5'8" à 5'10".....	185 livres	Non précisé
(ii) pour une grandeur de 5'10" à 6'.....	200 livres	Non précisé
(iii) pour une grandeur de plus de 6'.....	210 livres	Non précisé
c) Examen médical.....	Normes de la G.R.C.	Non requis (Aucune infirmité physique apparente)
d) Age		
(i) minimum.....	19 ans	21 ans
(ii) maximum.....	50 ans	41 ans
Anciens combattants ayant servi outre-mer	50 ans	41 ans
Tous les autres.....	35 ans	35 ans
2. Instruction		
a) Scolaire.....	9 ^e année (certificat requis)	8 ^e année
b) Épreuve d'instruction.....	Au moins 60 p. 100 pour les questions relatives aux connaissances générales, relations avec le public, jugement. Problèmes d'arithmétique. Initiative. Pointage des numéros et des noms. Vocabulaire. Rapport écrit.	Au moins 80 p. 100 pour les questions relatives à l'arithmétique (additions, soustractions, multiplications, divisions seulement). Bref rapport écrit.
3. Entrevue personnelle.....	50 p. 100 quant à la personnalité, la présentation et le caractère	Non précisé
4. Dossier de police.....	(i) dossiers vérifiés aux bureaux principaux de la police municipale, provinciale et de la G.R.C., selon les empreintes digitales (ii) L'employé doit prêter serment à titre d'agent de police	Dossiers vérifiés aux bureaux principaux de la police municipale et provinciale, selon le nom, l'adresse, l'endroit et la date de la naissance.

Les officiers de péage et les péagers doivent être bilingues.

APPENDICE "I"

PONT JACQUES-CARTIER

EXPOSÉ DE LA STRUCTURE FINANCIÈRE: DETTE D'ÉTABLISSEMENT ET DETTE DE DÉFICIT

1. Coût initial du pont.....		\$ 18,650,777
2. Financement du pont:		
a) Émission publique d'obligations-or en première hypothèque portant intérêt de 5 p. 100, échéance à 40 ans, le 1 ^{er} novembre 1969 (non rachetables avant le 1 ^{er} novembre 1949).....		\$ 19,000,000
b) Le rachat des obligations a eu lieu le 1 ^{er} novembre 1949 à 105, plus les intérêts accumulés:		
Frais de rachat:		
Prime de rachat: $\frac{1}{2}$ p. 100 de \$19,000,000.....	\$950,000	
Change des É.-U.: $\frac{1}{2}$ p. 100 de \$19,950,000.....	99,750	
		1,049,750
Total des frais de rachat.....		\$ 20,049,750
c) A l'égard desquels le Conseil des ports nationaux a remis au gouvernement du Canada le certificat de dette n° M.27 portant intérêt à 2 $\frac{1}{4}$ p. 100.		
3. Remboursements de la dette d'établissement:		
1949.....	\$ 73,337	
1950.....	350,413	
1951.....	750,000	
1952.....	950,000	
1953.....	950,000	
1954.....	1,050,000	
*1955.....	500,000	
*1958.....	500,000	
		5,123,750
Dettes d'établissement au 31 décembre 1959.....		\$ 14,926,000

* Il importe de signaler que, même si seulement \$500,000 ont été versés à l'égard de la dette d'établissement, en 1955 et 1958, et qu'aucun versement n'a été fait à cet égard, en 1956, 1957 et 1959, les recettes disponibles du pont ont été réparties de la façon suivante de 1955 à 1959 inclusivement:

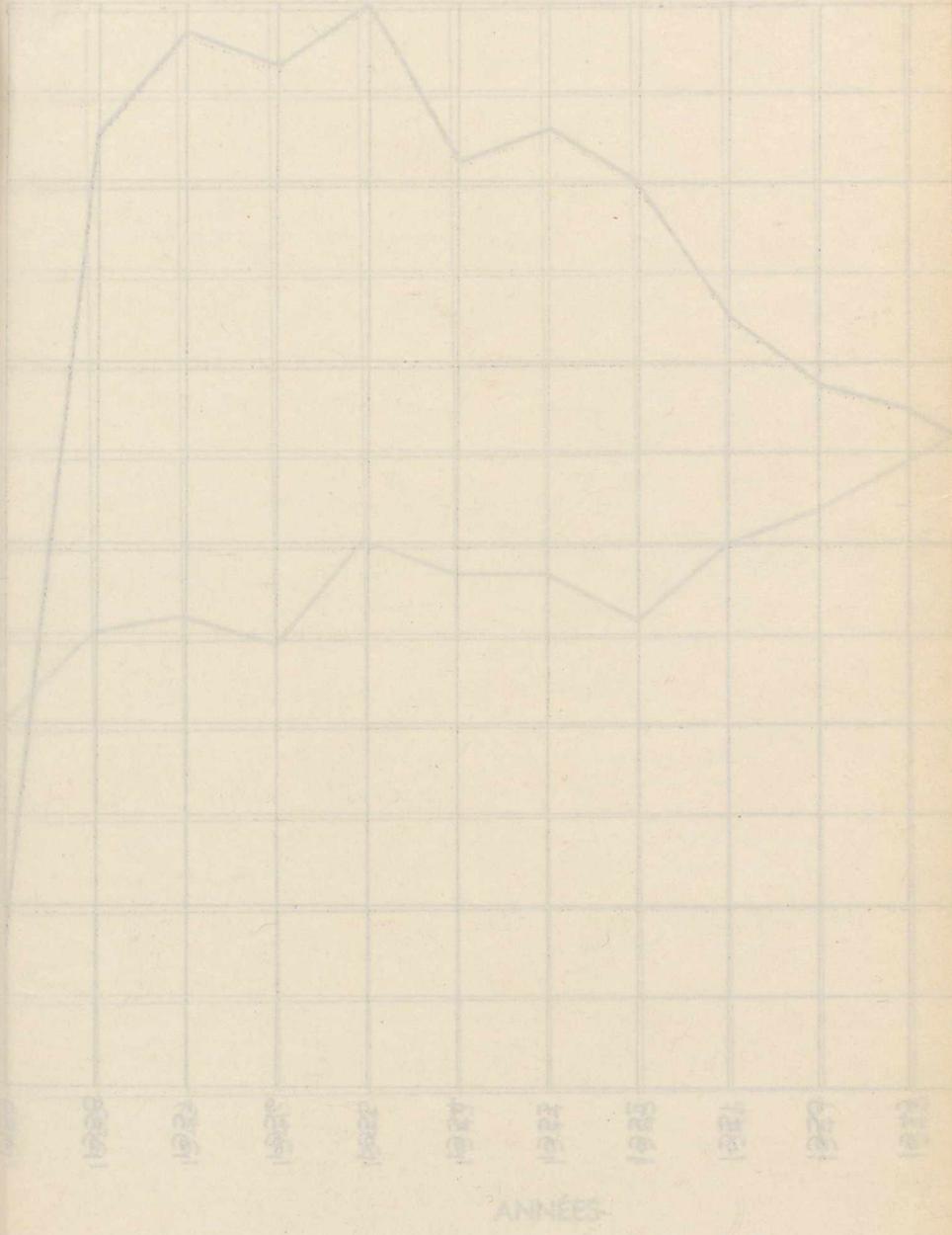
	Entreprises d'établissement	Placements en obligations	Total
1955.....	\$ 229,442	\$ 702,086	\$ 931,528
1956.....	708,173	873,906	1,582,079
1957.....	624,040	667,566	1,291,606
1958.....	821,207	250,071	1,071,278
1959.....	1,502,887	—	1,502,887
	<u>\$3,885,749</u>		

La valeur au pair des placements susmentionnés, dont la dernière date d'échéance est le 1^{er} mai 1961, s'élève à \$2,550,000, montant qui réduira la dette d'établissement à.....

\$ 12,376,000

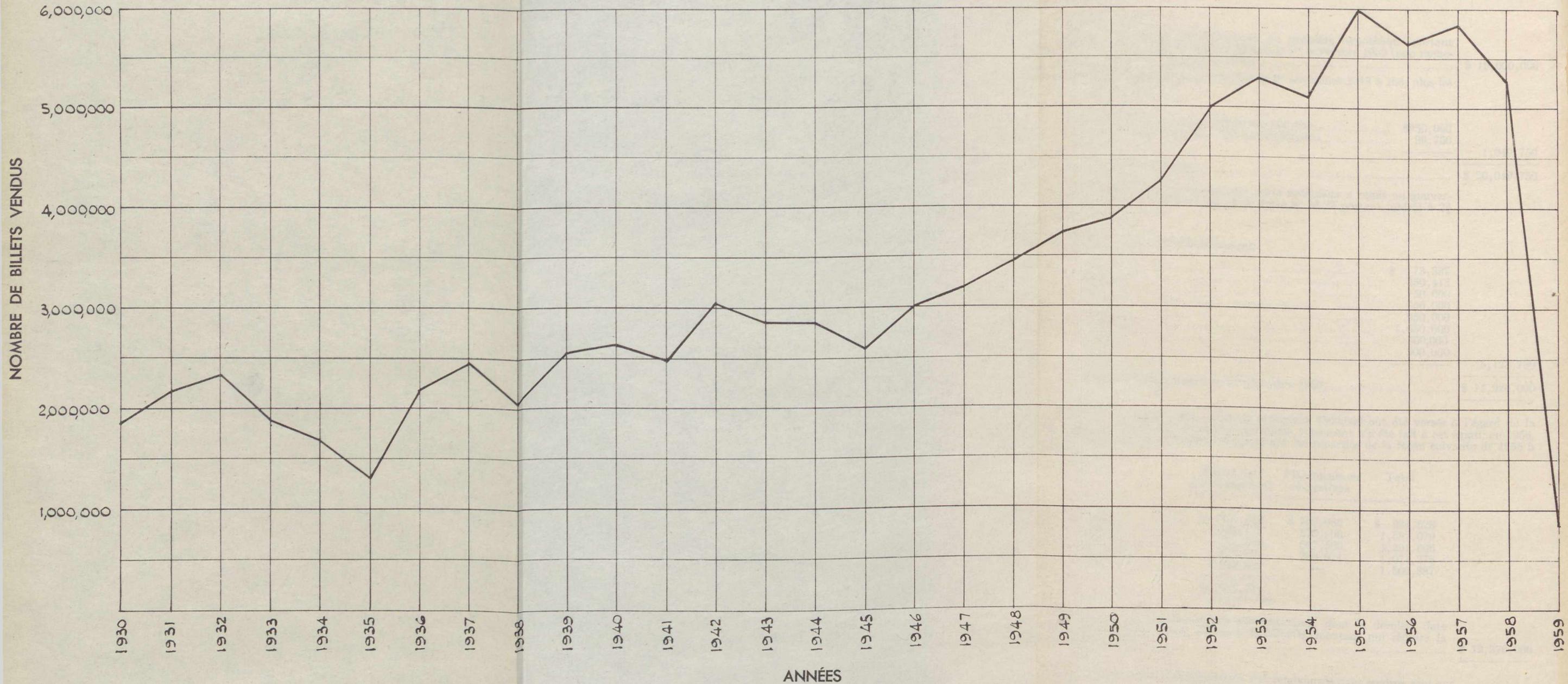
On estime que la dette d'établissement sera remboursée dans environ sept ans.

FAÏÇONNAGES - CARTIER ANONYME
MONTRES PARTIQUES POUR LES
TAXES PASSENGER XUA, SUBOTUA



CONSEIL DES PORTS NATIONAUX — PORT DE MONTRÉAL — PONT JACQUES-CARTIER

NOMBRE DE BILLETS VENDUS POUR LES OCCUPANTS DES VOITURES PARTICULIÈRES,
CAMIONS ET AUTOBUS, AUX TAUX RÉGULIERS POUR UN SEUL PASSAGER.



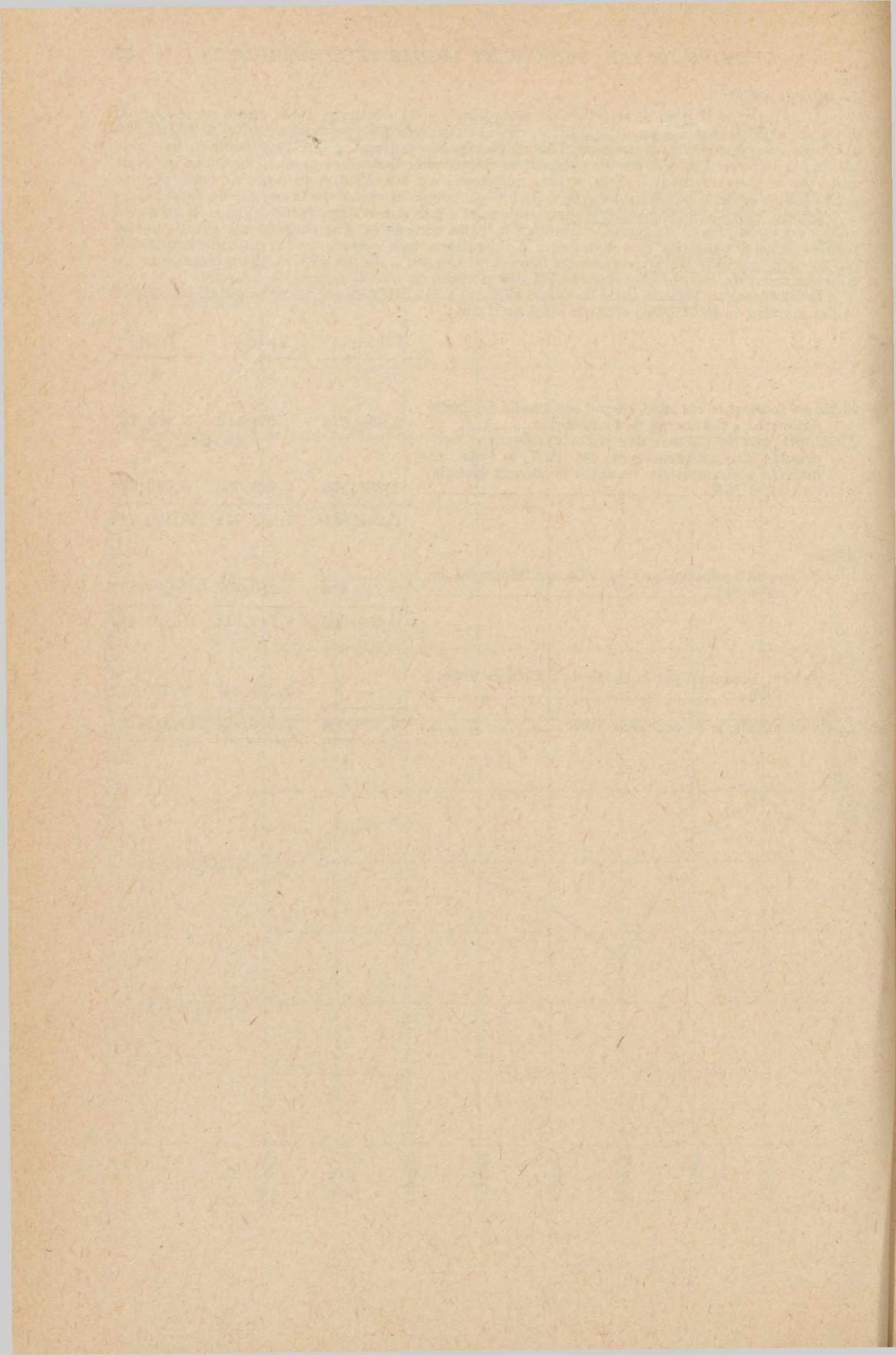
4. Dette de déficit:

A compter de la date d'ouverture du pont jusqu'au 31 décembre 1936, année où le Conseil des ports nationaux en a assumé l'administration et l'exploitation, un montant total de \$2,946,675 avait été emprunté du gouvernement fédéral en vue de permettre à la Commission du havre de Montréal de payer l'intérêt sur les obligations émises pour financer le pont, obligations qu'avait garanties le gouvernement fédéral. Aucun versement n'a été effectué au cours de cette période pour réduire la dette et les intérêts de 5 p. 100 par année atteignaient la somme de \$460,112.

Quand, en 1936, le Conseil des ports nationaux a pris à sa charge l'actif du pont, il va de soi qu'il s'est aussi chargé du passif, y compris la dette consolidée. Par conséquent, afin de verser régulièrement les intérêts aux détenteurs d'obligations, qui, comme on l'a dit antérieurement, portaient la garantie du gouvernement fédéral, le Conseil a dû, de 1937 à 1948, emprunter du gouvernement un montant total de \$4,287,356 portant un intérêt annuel de 5 p. 100.

Le 31 décembre 1959, la dette de déficit s'élevait à \$13,510,296, soit un principal de \$6,489,605 et des intérêts de \$6,020,691, répartis ainsi qu'il suit:

	Principal	Intérêt	Total
	\$	\$	\$
Solde en souffrance en 1936, quand le Conseil des ports nationaux s'est chargé de l'entreprise.....	2,946,675	460,112	3,406,787
Montants que le Conseil des ports nationaux a empruntés du gouvernement, de 1937 à 1948, et intérêts accumulés sur la dette de déficit globale, de 1937 à 1952.....	4,287,356	4,492,639	8,779,995
	<u>7,234,031</u>	<u>4,952,751</u>	<u>12,186,782</u>
<i>Moins:</i>			
Versement effectué par la ville de Montréal en mars 1953.....	744,426	210,407	954,833
	<u>6,489,605</u>	<u>4,742,344</u>	<u>11,231,949</u>
<i>Plus:</i>			
Intérêt accumulé sur la dette de déficit de 1953 à 1959.....	—	2,278,347	2,278,347
Dette de déficit, le 31 décembre 1959.....	<u>6,489,605</u>	<u>7,020,691</u>	<u>13,510,296</u>



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 7

Bill S-20, Loi concernant la *British Columbia Telephone Company*

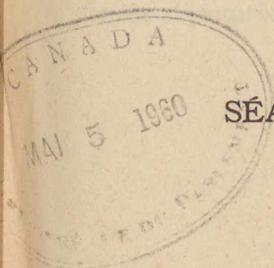
SÉANCE DU VENDREDI 25 MARS 1960

TÉMOINS:

Représentant la British Columbia Telephone Company: M. C. H. McLean, président; M. G. R. Kennedy, vice-président (finances) et M. Duncan K. MacTavish, C.R., agent parlementaire.

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960

22828-8-1



COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: Gordon K. Fraser,

Vice-président: W. Marvin Howe,

et MM.

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

Nota: Le nom de M. Bruchési a été substitué à celui de M. Tassé après la séance du matin mais avant celle de l'après-midi.

CORRECTION

Fascicule 4—Séance du jeudi 17 mars 1960

Appendice D, page 41: Biffer le sous-titre:

«Période du 8 septembre 1959 jusqu'à ce jour»

et y substituer:

«Le 15 mars 1960».

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,
LUNDI 14 mars 1960.

Il est ordonné—Que les bills suivants soient renvoyés devant le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques:

Bill S-20, Loi concernant la *British Columbia Telephone Company*;

Bill S-16, Loi constituant en corporation la *Matador Pipe Line Company Ltd*;

Bill S-21, Loi concernant l'*Eastern Telephone and Telegraph Company*.

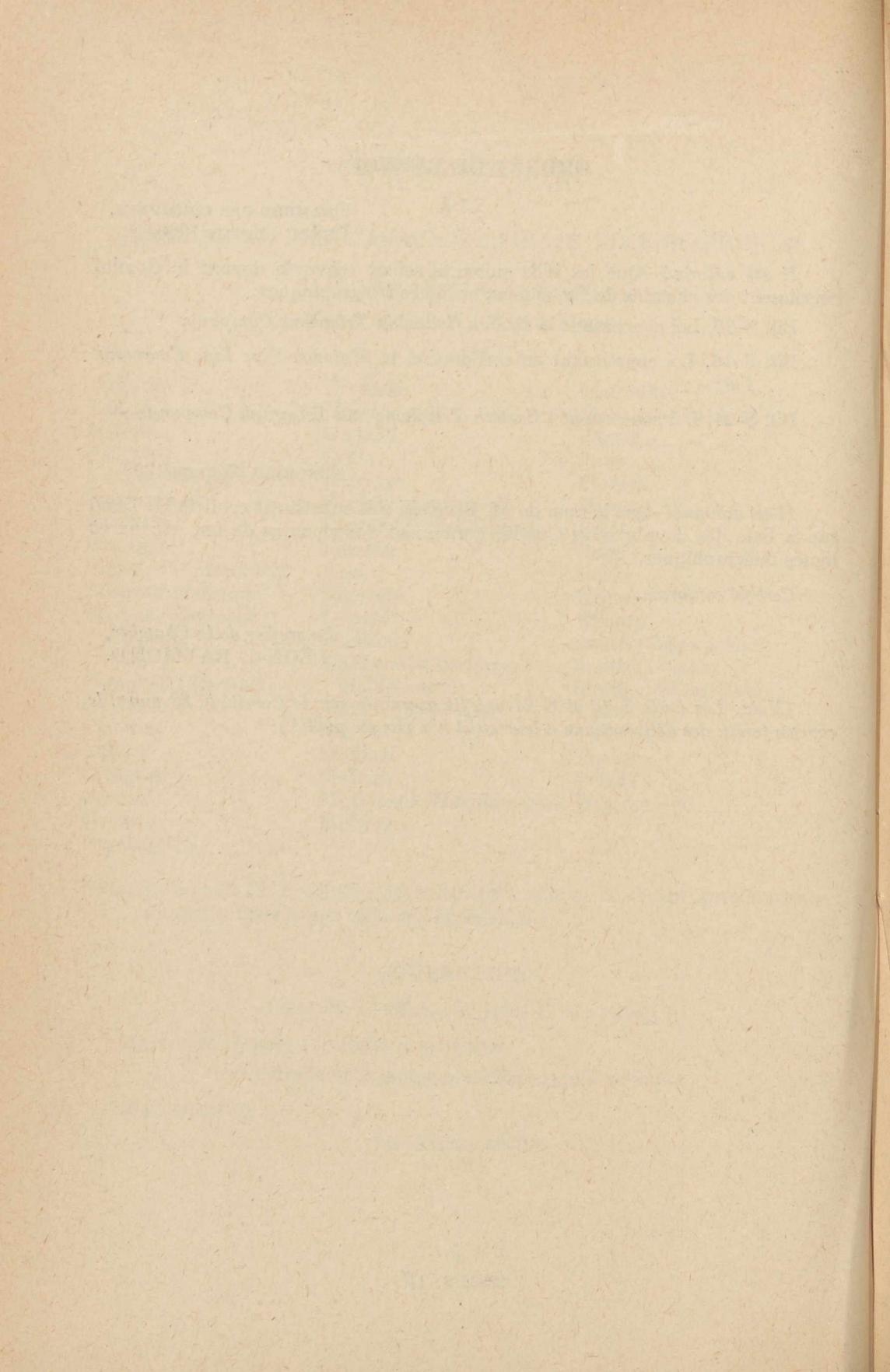
VENDREDI 25 mars 1960.

Il est ordonné—Que le nom de M. Bruchési soit substitué à celui de M. Tassé 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.

(Nota: Les Bills S-16 et S-21 ont été examinés par le Comité le 23 mars; le compte rendu des délibérations à leur sujet n'a pas été publié.)



PROCÈS-VERBAL

VENDREDI 25 mars 1960.

(12)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 9 h. 35 du matin. En conformité d'une résolution adoptée par le Comité le 24 mars, M. McBain occupe le fauteuil en qualité de président suppléant.

Présents: MM. Badanai, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Brassard (*Chicoutimi*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Chevrier, Chown, Drysdale, Horner (*Acadia*), Kennedy, Martin (*Essex-Est*), Martini, McBain, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Pratt, Rapp, Regier, Rogers, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*) et Tucker—22.

Aussi présents: Représentant la *British Columbia Telephone Company*: M. C. H. McLean, président; M. G. R. Kennedy, vice-président et directeur des finances; M. Duncan K. MacTavish, C. R., agent parlementaire. Également présent, M. Douglas Jung, député et parrain du Bill S-20.

Certains membres du Comité protestent parce que la présente réunion a été convoquée pour 9 heures du matin au lieu de 9 heures et demie. En réponse, on signale que la réunion a été convoquée plus tôt afin d'éviter qu'il y ait conflit avec une réunion tenue par un autre Comité.

Sur la proposition de M. Chevrier, appuyé par M. Drysdale,

Il est ordonné—Que, en conformité de son ordre de renvoi du 8 février 1960, le Comité fasse imprimer 700 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et témoignages concernant le Bill S-20.

Le Comité étudie le Bill S-20, Loi concernant la *British Columbia Telephone Company*.

Le préambule du bill est mis en délibération et le parrain du bill, M. Jung, prononce quelques mots et présente l'agent parlementaire, M. MacTavish. A son tour, l'agent parlementaire présente les représentants de la compagnie qui sont présents, fait l'exposé de l'objet du Bill S-20 et répond à certaines remarques faites au sujet du bill à la Chambre des communes.

Il est décidé—Qu'une liste des administrateurs de la compagnie ainsi que du nombre des actions détenues par chacun soit préparée et versée au compte rendu. (*Voir Appendice "A" des délibérations d'aujourd'hui.*)

M. MacTavish et M. McLean sont longuement interrogés.

A 10 h. 50 du matin, la séance est suspendue jusqu'à 2 heures de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

(13)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit de nouveau à 2 h. 10 de l'après-midi. Le président suppléant occupe le fauteuil.

Présents: MM. Allmark, Baldwin, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Bourbonnais, Bourque, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Chevrier, Chown, Crouse, Drysdale, Grills, Herridge, Horner (*Jasper-Edson*), MacLean (*Winnipeg-Nord-Centre*), McBain, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Payne, Rapp, Regier, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Lincoln*), Tucker et Wratten—26.

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

Le Comité poursuit son examen du Bill S-20, Loi concernant la *British Columbia Telephone Company*.

Les représentants de la compagnie et l'agent parlementaire sont interrogés de nouveau au sujet des opérations de la *British Columbia Telephone Company* et des dispositions du bill dont le Comité est saisi.

Les témoins sont priés de préparer des renseignements supplémentaires pour la prochaine réunion.

A 4 h. 10, le Comité s'ajourne au lundi 28 mars 1960, à 3 heures et demie de l'après-midi.

Le secrétaire suppléant du Comité,
E. W. Innes.

TÉMOIGNAGES

VENDREDI 25 mars 1960.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, nous sommes maintenant en nombre.

Nous sommes saisis ce matin du Bill S-20, Loi concernant la *British Columbia Telephone Company*. Le parrain du bill est M. Jung et l'agent parlementaire est M. Duncan K. MacTavish, C.R. Je vais mettre en discussion le préambule, après quoi le parrain du bill, M. Jung, dira quelques mots et présentera l'agent parlementaire.

Le préambule est-il approuvé?

M. McPHILLIPS: Ils doivent en établir la validité.

M. JUNG: Messieurs, quand le présent bill a été lu pour la deuxième fois, j'ai promis à la Chambre que, lorsque le moment viendrait pour le Comité d'en faire l'étude, les représentants de la Compagnie se trouveraient ici pour répondre à vos questions. En conformité de cette promesse, ils sont ici ce matin. Je vais maintenant vous présenter M. Duncan K. MacTavish, C.R., l'agent parlementaire, qui, à son tour, vous présentera les représentants de la compagnie. Je laisserai ensuite au président le soin de diriger les délibérations.

M. DUNCAN K. MACTAVISH, C.R. (*agent parlementaire*): Monsieur le président, honorables députés. Je représente ici la *British Columbia Telephone Company* et, à mes côtés, se trouvent M. C. H. McLean, président de la compagnie, et M. G. A. Kennedy, qui en est vice-président et directeur des finances. L'un et l'autre sont venus ici à la fin précise de se mettre à la disposition du Comité pour répondre à toutes les questions qu'on pourrait leur poser, ce qu'ils seront très heureux de faire.

Monsieur le président, ceci étant dit, j'aimerais, si vous et les membres du Comité voulez bien me le permettre, faire quelques remarques au sujet du bill même.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le Comité désire-t-il que M. MacTavish poursuive ses remarques?

(Assentiment).

M. MACTAVISH: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur le président, honorables députés, c'est avec hésitation, après une étude sérieuse de la question et après avoir obtenu l'approbation des actionnaires de la compagnie à l'égard de cette tentative d'obtenir l'amendement exposé dans le bill dont vous êtes saisis, que la *British Columbia Telephone Company* se présente devant le Parlement.

Ainsi que l'indique la note explicative,

Ce bill a pour seul objet d'autoriser la *British Columbia Telephone Company* à acquérir les actions d'une ou de plusieurs compagnies dont les buts sont semblables, en tout ou en partie, à ceux de la *British Columbia Telephone Company*, et à devenir actionnaire en l'espèce.

La raison pour laquelle cette autorisation est maintenant demandée est que l'article 9 de la loi actuelle n'est pas suffisant pour autoriser la compagnie à faire ce qu'elle demande d'être autorisée à faire dans le bill dont il s'agit ici.

En ce qui concerne l'achat de compagnies, de nos jours, il est très avantageux de se porter acquéreur des actions d'une compagnie plutôt que de son actif. Vous ne voudriez pas, je pense, que je vous fasse perdre votre temps à écouter de longues explications d'ordre technique, mais je vous demanderais d'ajouter foi à cette affirmation.

Le défaut de l'article 9 de la loi est qu'il laisse subsister des doutes sérieux, —et je fais preuve de beaucoup de modération en m'exprimant ainsi,—sur la question de savoir si la *B.C. Telephone Company* est autorisée à devenir actionnaire d'une autre compagnie.

Il a été dit à la Chambre par M. Jung, et également déclaré à l'autre endroit, que l'objectif immédiat est l'acquisition de la *Northwest Telephone Company*, qui est une compagnie appartenant à l'*Anglo-Canadian Telephone Company*; et on espère qu'il sera possible d'acheter cette compagnie et d'en faire une filiale de la *B.C. Telephone Company*.

Il est extrêmement important, du point de vue, notamment des impôts provinciaux, que la *B.C. Telephone Company* soit autorisée à acquérir les actions de cette autre compagnie, plutôt que d'être autorisée, ainsi qu'elle l'est maintenant, à en acquérir l'actif.

Il est passablement normal dans la pratique des sociétés que l'acquisition d'actions soit suivie de la répartition et de l'absorption de celles-ci. Cela se produirait probablement en temps et lieu. Mais, à notre avis, il existe une raison excellente et très sérieuse pour laquelle il y aurait lieu d'autoriser la compagnie à devenir actionnaire.

Cela m'amène à la question de doute sérieux que j'ai mentionnée il y a un moment. J'espère pouvoir vous convaincre que la Compagnie a le droit de demander au Parlement de faire disparaître ce doute. Si je parle ainsi, c'est pour la raison suivante. S'il subsiste quelque doute,—et je crois pouvoir démontrer qu'il subsiste un doute sérieux,—la Compagnie se trouvera dans une situation extrêmement difficile sous le rapport de son financement parce que, pour compléter le financement, il faut que la transaction ou les transactions dans lesquelles la compagnie s'est engagée soient examinées, certifiées et approuvées non pas par l'avocat de la compagnie mais par l'avocat présentement inconnu d'un syndicat de garantie présentement inconnu également.

Pour effectuer en toute sécurité la vente des titres de la compagnie, le syndicat de garantie doit se fier à l'opinion de l'avocat de son choix. Celui-ci examine méticuleusement les pouvoirs de la compagnie eu égard à ses transactions. Du point de vue juridique, tous les intéressés sont d'avis qu'il y a là une telle mesure de doute que, fort probablement, l'avocat d'un syndicat de garantie s'interrogerait sur le pouvoir de la compagnie de se porter acquéreur et de devenir actionnaire d'une autre compagnie. Si cela se produisait, messieurs, ce serait absolument désastreux pour la *British Columbia Telephone Company* car ses espoirs de financement se trouveraient complètement déçus.

La responsabilité qui incombe à l'avocat d'un syndicat de garantie est plus grande même que celle de l'avocat de la compagnie, car ce dernier peut tenir compte de certaines choses comme l'avis des actionnaires, l'absence probable d'opposition de la part de ceux-ci et ainsi de suite. L'avocat du syndicat de garantie ne tient compte d'aucune de ces choses. Il doit être absolument convaincu qu'aucun doute ne subsiste pour ce qui est du pouvoir de la compagnie d'agir comme elle le fait.

C'est en songeant à l'avocat du syndicat de garantie que nous avons jugé nécessaire de venir ici, ce que nous avons fait non sans hésitation, pour demander que ce doute soit entièrement dissipé.

J'ai eu l'avantage de lire le hansard et les remarques de M. Jung à l'occasion de la deuxième lecture du bill. J'ai aussi lu avec intérêt les observations de mon savant ami, M. McPhillips, à ce même sujet. J'ai le plus grand respect pour les remarques de M. McPhillips non seulement parce que j'ai beaucoup d'estime envers sa compétence professionnelle, mais aussi parce que tout ce qu'il dit au sujet de la compagnie en cause ici mérite beaucoup de considération étant donné la connaissance approfondie qu'il en a. Cependant, je ne suis pas d'accord avec les conclusions que M. McPhillips a tirées parce que, ainsi que je le disais plus tôt, je suis absolument convaincu qu'un doute sérieux subsiste relativement au pouvoir de la compagnie,—en fait je suis convaincu qu'elle n'a pas ce pouvoir,—de se porter acquéreur et de devenir actionnaire,—pour employer les termes mêmes de l'article de la loi modifiée,—et que par conséquent nous sommes en droit de demander au Parlement l'avantage de cet amendement qui, même s'il est fort simple de forme et sans détours, revêt, ce que j'espère avoir réussi à démontrer, énormément d'importance pour la compagnie.

Je ne veux pas abuser de votre temps, messieurs, car je sais qu'il est précieux, mais, si vous me le permettez je vais vous exposer brièvement les raisons pour lesquelles je me permets d'être en désaccord sur ce point avec M. McPhillips.

Tout d'abord, je voudrais vous faire remarquer, monsieur le président, et messieurs, que l'article 194 de la Loi sur les compagnies s'applique à la compagnie en cause ici. Cet article porte que la compagnie ne peut employer quelque partie de ses fonds à l'achat d'actions d'une autre corporation, sauf dans la mesure où cet achat est formellement autorisé par la loi spéciale. Pour le moment, il n'est pas nécessaire pour moi, je pense, d'expliquer pourquoi l'article 194 est applicable. M. McPhillips sera, je pense, de mon avis à ce sujet. Si l'on admet pour le moment que l'article 194 s'applique, il s'ensuit en premier lieu que l'avocat de tout syndicat de garantie, cherchera à bien s'assurer que la loi spéciale de la compagnie autorise formellement celle-ci à se porter acquéreur des actions d'une autre société. Il y a là un avertissement, si vous me permettez de m'exprimer ainsi, à tout avocat de l'extérieur qui aurait à étudier la situation. Cela est très important parce que l'avocat devra étudier la loi spéciale de la compagnie et s'assurer hors de tout doute que ce pouvoir existe. Donc, nous sommes d'avis et nous vous demandons de reconnaître qu'il est absolument nécessaire que ce pouvoir spécial soit énoncé d'une façon précise et sans équivoque.

M. DRYSDALE: Monsieur MacTavish, je ne voudrais pas vous interrompre mais je me demande s'il ne serait pas utile en ce moment de consigner au compte rendu l'article 9 de la Loi de la *B.C. Telephone Company*.

M. MAC TAVISH: Vous voulez dire l'article 9 dans sa forme actuelle?

M. DRYSDALE: Oui, monsieur.

M. MAC TAVISH: Je serai très heureux de le faire.

M. DRYSDALE: J'ai ici un exemplaire de la loi, s'il peut vous être utile.

M. MAC TAVISH: J'en ai un exemplaire dans mon livre. L'article 9 porte en marge la note suivante:

Acquisition d'affaires d'autres compagnies.

M. DRYSDALE: Il y a aussi en marge cette autre note:

Paiement par actions.

M. MAC TAVISH: En effet, il y a cette note « Paiement par actions » un peu plus bas. L'article 9 se lit ainsi qu'il suit:

La Compagnie a le pouvoir d'acheter, prendre à sa charge, louer, ou autrement acquérir de toute autre compagnie ou toutes autres compagnies ou se fusionner avec elles, ayant des objets en totalité ou en partie similaires à ceux de la Compagnie, la totalité ou partie des biens réels ou personnels, entreprise, affaires, pouvoirs, contrats, privilèges et droits de toutes pareilles compagnie ou compagnies qui peuvent avoir été conférés à cette autre ou ces autres compagnies par charte, lois de constitution en corporation, règlements ou contrats; le tout à la condition que la Compagnie prenne à charge les devoirs, obligations et responsabilités de toute autre pareille compagnie, relativement aux affaires, droits et biens réels ainsi acquis, qui n'auront pas été accomplis ou acquittés par la dite autre compagnie; néanmoins, aucune convention à cette fin ne prendra effet que lorsqu'elle aura été soumise à la Commission des chemins de fer pour le Canada et approuvée par cette dernière.

Bien entendu, cela était à l'époque où la Commission des transports s'appelait la Commission des chemins de fer. L'article se poursuit:

Et la Compagnie a le pouvoir d'attribuer et émettre à cette compagnie ou à ces compagnies ou à leurs actionnaires ou à l'un quelconque ou à plusieurs d'entre eux, des actions soit ordinaires, soit privilégiées, ou les deux, dans le capital social de la Compagnie en paiement total ou partiel desdits biens, réels ou personnels, entreprise, affaires, droits, contrats, pouvoirs et privilèges de cette ou de ces compagnies, et à ainsi attribuer et émettre ces actions comme pleinement acquittées ou en partie acquittées selon qu'il sera convenu entre la Compagnie et cette ou ces compagnies, ou l'une ou plusieurs d'entre elles.

M. DRYSDALE: Monsieur MacTavish, je ne cherche pas à prendre votre place mais je me demande s'il n'y aurait pas lieu de consigner au compte rendu l'article de la Loi de la *Bell Telephone Company* qui se trouve dans les statuts de 1880 au chapitre 67. Le sénateur Farris n'a fait mention que de la dernière ligne de cet article en particulier et, à mon avis, il est important d'avoir l'article complet afin d'en saisir toute la portée.

M. MAC TAVISH: Je dois m'excuser, monsieur Drysdale: je n'ai pas en main la Loi de la *Bell Telephone Company*.

M. DRYSDALE: Je l'ai ici.

M. MAC TAVISH: La Loi de la *Bell Telephone Company*, chapitre 67 des statuts de 1880, que M. Drysdale a eu l'obligeance de me remettre, renferme un article, l'article 4, qui serait l'article correspondant à celui dont j'ai donné lecture il y a un moment. La note en marge est cependant différente. Elle se lit ainsi qu'il suit:

Pouvoir d'acheter des lignes.

Et de conclure des conventions avec d'autres compagnies.

L'article lui-même se lit ainsi qu'il suit:

Ladite compagnie aura plein pouvoir et autorité d'acheter ou prendre à bail pour un nombre d'années quelconque, toute ligne de téléphone établie ou à établir, soit au Canada, soit ailleurs, se reliant ou devant se relier plus tard aux lignes que la compagnie est autorisée à construire, ou d'acheter ou prendre à bail, pour un nombre d'années quelconque, le droit de toute compagnie à construire toute telle ligne de téléphone;

et elle aura aussi plein pouvoir et autorité de fusionner avec toute compagnie ou personne possédant comme propriétaire une ligne de communication télégraphique ou téléphonique reliée ou devant être reliée à la ligne de la compagnie, en Canada, ou de lui louer sa propre ligne, en tout ou en partie, de temps à autre; et la compagnie aura aussi plein pouvoir de conclure toutes conventions avec toute personne ou compagnie possédant, comme propriétaire, quelque ligne de communication télégraphique ou téléphonique, ou quelque pouvoir ou droit d'établir des communications au moyen du téléphone, à telles conditions et de telle manière que le conseil des directeurs pourra, de temps à autre, juger opportunes ou convenables, ou devenir elle-même actionnaire de toute telle corporation.

Je suppose que ce sont les derniers mots?

M. DRYSDALE: Oui, monsieur; le sénateur Farris les a cités à la page 246 des Débats du Sénat.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je me demande, si nous pourrions inviter le témoin à s'asseoir.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur MacTavish, veuillez vous asseoir, si vous le préférez.

M. MACTAVISH: Merci beaucoup; je vous en sais gré.

Comme vous l'avez remarqué, la Compagnie de téléphone Bell a le pouvoir précis que nous cherchons à obtenir; en raison des mots suivants:

... ou devenir elle-même actionnaire de toute telle corporation.

Nous n'avons pas employé exactement les mêmes mots parce que le cadre de l'article est quelque peu différent, mais, comme vous le remarquerez, dans le bill S-20 que vous avez devant vous, nous avons demandé ces mots qui sont pour nous très importants:

... et devenir actionnaire de toute compagnie ou compagnies...

C'est ce pouvoir qui est si important pour nous ici. Cela m'amène à la seconde observation que j'allais faire au sujet de l'argument que mon savant ami, M. McPhillips, a soutenu à la Chambre en parlant du présent bill; et il s'agit de l'interprétation ou, peut-être du sens à donner au mot «pouvoirs».

Nous pensons que le mot «pouvoirs» tel qu'il est employé dans notre article 9, doit être lu à la lumière de son contexte c'est-à-dire des mots:

... biens, entreprises, affaires, contrats, privilèges et droits...

Telles sont les choses, autrement dit, qui peuvent être acquises par achat: «acheter, prendre à sa charge, louer ou autrement acquérir»; mais ce mot, à notre avis, ne nous donne pas le pouvoir spécifique de devenir actionnaire d'une autre compagnie. Sur ce point, malgré tout le respect que je lui dois, je me trouve en désaccord avec M. McPhillips.

Je pourrais peut-être abrégé mes remarques en disant que le fait même de voir M. McPhillips, avocat de grande compétence qui connaît à fond cette compagnie, prendre une attitude que je ne peux faire mienne, alors que je n'ai pas sa compétence mais que je connais quelque peu la compagnie, est peut-être la meilleure preuve qu'il existe certains doutes. Je profite de l'occasion pour vous dire, monsieur le président et messieurs, que, si vous êtes d'avis qu'il existe certains doutes, j'oserais alors espérer, compte tenu des grandes et lourdes responsabilités de cette compagnie, que vous serez d'accord avec moi pour admettre

que nous avons raison de venir vous demander de supprimer ces doutes et d'éclaircir la situation de façon que la compagnie puisse continuer à se financer elle-même et à servir la province de la Colombie-Britannique comme elle l'a fait dans le passé.

On pourra se faire une idée des grandes responsabilités de cette compagnie en songeant au fait que 40 p. 100 de la population de la Colombie-Britannique a le téléphone, par rapport à une moyenne de 30 p. 100 seulement, pour le reste du Canada, et à environ 14 p. 100 au Royaume-Uni. La moyenne, en Colombie-Britannique, équivaut à celle des États-Unis, pays qui possède le plus grand nombre d'appareils téléphoniques dans le monde entier. La Colombie-Britannique a donc des normes de service très élevées, et cela ajoute aux responsabilités de cette compagnie.

Pour faire face à ses responsabilités, la compagnie doit pouvoir continuer à se financer et nous croyons que l'acquisition de la *Northwest Telephone Company* ne pourra que servir les intérêts des abonnés de la Colombie-Britannique, et nous espérons que le Parlement va éclaircir ces doutes de façon que nous puissions faire la transaction et procéder au financement nécessaire en temps et lieu.

Monsieur le président, puis-je me réserver le droit de prendre la parole de nouveau, par la suite? Pour le moment je ne crois pas avoir rien d'autre à ajouter.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je me demande si je peux poser une ou deux questions.

M. MAC TAVISH: Certainement.

M. CHEVRIER: Je suis certain qu'il y a d'autres membres ici présents que cette chose intéresse plus que moi, mais il y a une ou deux choses que j'aimerais éclaircir pour ma propre satisfaction. J'aimerais savoir si la *Northwest Telephone Company* a été constituée en corporation.

M. MAC TAVISH: Oui, monsieur, elle l'a été.

M. CHEVRIER: En vertu de quels statuts?

M. MAC TAVISH: En vertu des statuts provinciaux de la Colombie-Britannique.

M. CHEVRIER: La compagnie doit-elle restreindre, d'après sa constitution en corporation, son activité à une seule province?

M. MAC TAVISH: Oui.

M. CHEVRIER: Elle ne peut pas exercer son activité en dehors de la province de la Colombie-Britannique?

M. MAC TAVISH: Non.

M. CHEVRIER: La *British Columbia Telephone Company*, que nous étudions actuellement, a-t-elle une activité restreinte, elle aussi, d'après sa loi de constitution.

M. MAC TAVISH: Je suis heureux de votre question car la compagnie, de fait, est aussi restreinte dans ce sens-là. Elle est limitée, à l'Est, par la frontière de l'Alberta parce qu'à partir de cette frontière en allant vers l'est, les compagnies de téléphone appartiennent aux gouvernements des provinces jusqu'en Ontario. Au Sud, c'est la frontière des États-Unis qui constitue évidemment la limite, et, à l'Ouest, c'est l'océan Pacifique, tandis qu'au Nord, c'est l'Alaska. Je crois que la *British Columbia Telephone Company* peut exercer son activité au Yukon. Ces restrictions sont, pour ainsi dire, imposées par les conditions géographiques.

M. CHEVRIER: La loi qui la constitue en corporation limite donc son activité à au moins trois frontières?

M. MAC TAVISH: Non, je ne peux pas dire ça. Ces frontières ne sont pas mentionnées dans la loi.

M. CHEVRIER: Ai-je raison de dire que l'activité de la compagnie se limite au territoire de la province de Colombie-Britannique?

M. MAC TAVISH: Et du Yukon.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous dire quels sont les propriétaires de la *British Columbia Telephone Company*?

M. MAC TAVISH: Oui, je peux vous le dire. Ce sont, dans une proportion de 36 p. 100, l'*Anglo-Canadian Telephone Company* et, dans une proportion de 8 p. 100, la *General Telephone and Electronics Company*. Cela fait 44 p. 100. Quant au reste, c'est-à-dire 56 p. 100, c'est le public qui en est propriétaire, et ce sont des actionnaires canadiens qui constituent une grande partie de ces 56 p. 100. Une très forte proportion de ces Canadiens sont des habitants de la Colombie-Britannique.

M. CHEVRIER: Puis-je demander à qui appartient la *Northwest Telephone Company*?

M. MAC TAVISH: Elle appartient à l'*Anglo-Canadian Telephone Company*.

M. CHEVRIER: En entier?

M. MAC TAVISH: Oui, monsieur. Si je peux ajouter une parenthèse, en ce moment, comme je l'ai déjà dit à plusieurs personnes, la mesure que nous espérons pouvoir prendre à l'endroit de la *Northwest Telephone Company* est, pour ainsi dire, un pas de plus dans la voie de la canadienisation puisque la *Northwest Telephone Company* ne serait plus la propriété à 100 p. 100 d'une compagnie de l'extérieur et qu'elle deviendrait, en quelque sorte, la propriété de la *B. C. Telephone Company*: cette dernière compagnie appartient, dans une proportion de 44 p. 100, à ces compagnies. Cela ne me préoccupe pas trop mais il s'agit d'une mesure dans ce sens-là, pour ainsi dire. Et c'est un pas dans la direction que suit la compagnie depuis un certain nombre d'années.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Puis-je demander si la proportion de 36 p. 100 qui appartient à l'Anglo est suffisante pour leur assurer la maîtrise de la *B. C. Telephone Company*?

M. MAC TAVISH: Monsieur Bell, le problème de la maîtrise est toujours très difficile et, comme vous le savez, elle dépend, en dernière analyse, je suppose, de la répartition des 56 p. 100 détenus par le public. Je n'ai pas l'intention de me quereller avec vous et je dirai donc que, dans la plupart des cas, un bloc de 36 p. 100 est extrêmement important et équivaut presque à la maîtrise.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Il n'y a plus qu'une question.

M. CHEVRIER: J'ai encore une ou deux questions à poser, si on m'y autorise. Dans la loi de constitution,—article 9A,—dont nous sommes saisis, pourquoi faut-il que la compagnie cherche à acquérir le pouvoir d'acheter des parts de cette manière, au lieu de se présenter à nous lorsqu'elle désirera acheter une compagnie en particulier?

M. MAC TAVISH: Je suis heureux de répondre à votre question, monsieur; et c'est bien simple. La chose ne revêt peut-être pas beaucoup d'importance dans le cas de la *Northwest Telephone Company*, parce que ladite compagnie se trouve à être une propriétaire aimable, pour ainsi dire. Mais si nous voulions acheter ou si nous espérions acheter une autre compagnie et qu'il nous fallait révéler notre intention en nous adressant d'avance au Parlement dans le but de demander ce pouvoir, les négociations relatives à l'achat pourraient être très ardues, pour

dire le moins. C'est pourquoi nous croyons que nous devrions jouir de ce pouvoir en général car, même si nous sommes très heureux de dire que le projet concernant la *Northwest Telephone* est celui qui nous intéresse présentement, d'autres achats peuvent être possibles dans le territoire de la Colombie-Britannique, achats qui seraient avantageux pour les actionnaires et les abonnés de la compagnie; mais l'acquisition de ces compagnies serait impossible s'il vous fallait en demander l'autorisation au Parlement à chaque fois.

M. CHEVRIER: Monsieur MacTavish, votre argument a peut-être du poids en ce qui concerne l'achat et l'acquisition d'actions d'autres compagnies, mais cet argument est-il encore valable quand vous désirez obtenir le pouvoir de devenir actionnaire de toute autre compagnie?

M. MACTAVISH: Oui, monsieur, je crois que l'argument est encore valable, car tant que vous avez l'espoir d'effectuer une transaction par l'achat de parts, cela prend beaucoup d'importance. Plus que jamais il est non seulement souhaitable mais presque impérieux d'acheter des parts plutôt que des éléments d'actif. Tout semble militer en faveur de cette façon de procéder.

M. CHEVRIER: Merci.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Une question seulement, monsieur le président. Je suppose que cela se trouve dans le compte rendu de nos délibérations antérieures visant les affaires de cette compagnie, mais M. MacTavish aurait-il l'obligeance de nous dire pourquoi la compagnie en question possède une charte fédérale et pourquoi elle estime avantageux de s'adresser au gouvernement fédéral plutôt qu'au gouvernement provincial?

M. MACTAVISH: Oui, monsieur. Cela remonte avant mon temps, soit à l'époque de l'expansion de la compagnie lorsque, après réflexion, elle a demandé d'être déclarée, comme le mentionne sa loi, compagnie d'utilité publique, ce qui nous place sous la juridiction de la Commission des transports; et il en découle plusieurs conséquences.

Je crois, monsieur, que les considérations qui ont motivé cette décision seraient probablement peu pertinentes aujourd'hui mais qu'elles l'étaient à l'époque; il s'agissait de l'expansion possible au delà des frontières d'une province en particulier. C'était avant l'établissement d'une commission des services publics en Colombie-Britannique ou de tout organisme du genre. Il fut décidé que la compagnie devrait avoir de vastes pouvoirs, qu'elle demanda et obtint.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): A-t-on envisagé la possibilité d'en revenir à une charte provinciale?

M. MACTAVISH: Je crois que oui car, comme vous le savez, cette question a été soulevée de temps à autre. Cependant, on a été d'avis, je pense, que le régime actuel avait donné satisfaction à tous les intéressés jusqu'ici.

Bien que certains dirigeants de la compagnie m'aient signalé, à diverses reprises, qu'ils sont mieux traités par la Commission des services publics de la Colombie-Britannique que par la Commission des transports, ils ont décidé de demeurer sous cette juridiction.

M. REGIER: Pour compléter les données que M. Chevrier a commencé à obtenir, je crois comprendre que 36 p. 100 de la *B. C. Telephone Company* appartient à l'*Anglo-Canadian*?

M. MACTAVISH: C'est exact, monsieur.

M. REGIER: Et l'*Anglo-Canadian* est propriétaire de la *Northwest Telephone* en entier?

M. MAC TAVISH: Oui.

M. REGIER: M. MacTavish pourrait-il nous dire à qui appartient l'*Anglo-Canadian*?

M. MAC TAVISH: Je pourrai vous répondre dans un instant: je ne suis pas certain des chiffres exacts.

M. REGIER: Y a-t-il eu des faits nouveaux depuis notre dernière rencontre en 1957?

M. MAC TAVISH: Rien d'important, que je sache. Je crois qu'il n'y a eu aucun changement, pour ainsi dire. Le tableau que j'ai sous les yeux a été déposé plusieurs fois à ce Comité. L'*Anglo* est la propriété de l'*Associated Telephone and Telegraph Company* dans une proportion de 78.13 p. 100, et cette dernière appartient à la *General Telephone*. Non, je m'excuse.

M. REGIER: A cette époque-là, on avait déclaré que la moitié de l'*Anglo* appartenait à la *General Telephone*.

M. MAC TAVISH: Je m'excuse: puis-je rectifier les chiffres: C'est écrit en petits caractères.

50 p. 100 de l'*Anglo-Canadian Telephone* sont la propriété de l'*Associated* et 78 p. 100 de l'*Associated* appartiennent à la *General Telephone*.

M. REGIER: Autrement dit, la propriété de toute cette organisation n'est pas devenue plus canadienne au cours des dernières années qu'elle l'était auparavant, du point de vue des pourcentages?

Si je pose cette question c'est que le capital autorisé de la *B. C. Telephone Company* a connu une formidable expansion, en 1957.

M. MAC TAVISH: C'est vrai.

M. REGIER: Et pourtant, l'*Anglo-Canadian* continue toujours à posséder 36 p. 100 des parts?

M. MAC TAVISH: Exactement.

M. REGIER: Et l'*Associated Telegraphs* est propriétaire d'un pourcentage à peu près égal à celui qu'elle possédait à ce moment-là?

M. MAC TAVISH: Oui, elle est propriétaire de 50 p. 100 de l'*Anglo-Canadian*; c'est juste.

M. REGIER: Vous avez mentionné que la *Northwest Telephone Company* tombait sous la juridiction provinciale?

M. MAC TAVISH: C'est exact.

M. REGIER: L'adoption d'un tel amendement n'aurait-il pas pour effet de soustraire la *Northwest Telephone Company* à l'autorité absolue de la Commission des services d'utilité publique de la province. Et n'est-ce pas là ce qui représente pour la compagnie le seul côté véritablement avantageux de la loi proposée?

M. MAC TAVISH: Non monsieur. Pour ce qui est de la dernière partie de votre question il me faut répondre très fermement «non».

Quant à la première partie, je vous dirai que cela n'arriverait qu'au stade suivant, si stade suivant il y avait, c'est-à-dire si l'acquisition se faisait et s'il y avait fusion. Car le seul changement prévu quant à l'avenir immédiat de la *Northwest Telephone Company* est un nouvel actionnaire, la *B. C. Telephone Company* au lieu de l'*Anglo-Canadian*.

Aucun des commissaires des services publics n'a été changé. Il pourrait y avoir des remaniements plus tard, s'il y avait amalgamation, avec les résultats dont vous avez parlé.

Pour en venir à la deuxième partie de votre question, je vous réponds carrément «non» parce qu'aux yeux des membres de cette compagnie il n'y a rien à gagner à rester sous la juridiction de la Commission des transports du Canada à cet égard. Je crois qu'on souhaite l'adoption de cette mesure aux fins surtout de mieux servir les gens de la Colombie-Britannique.

M. REGIER: M. MacTavish, pourriez-vous nous dire pourquoi la compagnie trouve avantageux d'être sous la juridiction de la Commission des transports du Canada plutôt que de relever, comme la plupart des autres, de la province?

M. MACTAVISH: Monsieur Regier, je dois en toute honnêteté vous répondre que je ne suis pas du tout sûr que ce soit avantageux. Mais c'est l'état actuel des choses. Nous relevons de cette autorité depuis nombre d'années, et les considérations que j'ai signalées à M. Bell étaient très valables à l'époque. J'ajouterai, monsieur, qu'à mon avis la situation n'a subi aucun changement qui pourrait indiquer ni même faire croire qu'il serait avantageux de passer de la juridiction sous laquelle nous vivons et travaillons présentement à celle de la province. En outre, de réelles difficultés pourraient surgir en ce qui concerne la zone où nous croyons pouvoir aujourd'hui nous étendre, c'est-à-dire le nord jusqu'au Yukon. Je crois que si nous inaugurons des services au Yukon, nous y rencontrerons automatiquement un obstacle en la Commission des services d'utilité publique. Notre travail entrerait alors dans le domaine de l'intérêt public et nous reviendrions à la Commission des transports du Canada.

M. REGIER: Vous avez dit que l'adoption de cette loi ne permettrait pas, du moins immédiatement, à la *Northwest Telephone Company* de se soustraire à la juridiction de la Commission des services d'utilité publique de Colombie-Britannique?

M. MACTAVISH: Oui, monsieur.

M. REGIER: Cependant, je crois comprendre que vous avez admis qu'elle le lui permettrait...

M. MACTAVISH: C'est exact.

M. REGIER: ... plus tard?

M. MACTAVISH: Oui, je l'admets.

M. REGIER: A-t-on essayé à ce sujet d'obtenir que le gouvernement de la Colombie-Britannique ou que la Commission des services d'utilité publique de la Colombie-Britannique consente à cette loi qui nous est aujourd'hui présentée?

M. MACTAVISH: Je ne saurais répondre à cette question, monsieur Regier. Je l'ignore, mais avec votre permission, monsieur le président et messieurs, je demanderai à M. McLean de prendre la parole à ce sujet.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur McLean?

M. C. H. McLEAN (*président de la British Columbia Telephone Company*): Monsieur le président, honorables messieurs, peut-être ferais-je bien de vous montrer sur la carte où se trouve la Northwest. Je ne sais si vous pouvez voir ou non, mais tous les points rouges marquent les établissements de la *Northwest Telephone Company*. Ils sont tous situés dans la partie septentrionale de la province et ils prolongent ceux de la *British Columbia Telephone Company*.

Comme vous le savez tous, la côte du Pacifique prend une expansion formidable, depuis la frontière même du Mexique jusqu'à l'Alaska.

Il devient de plus en plus important que la compagnie de la Colombie-Britannique étende son champ d'activité jusque dans le Grand Nord, particulière-

ment en vue de desservir l'Alaska. J'entends par cela que les services de communication que nous avons établis d'une extrémité à l'autre de la Colombie-Britannique seraient étendus à d'autres endroits du continent nord-américain.

L'exécution d'un tel projet requiert deux choses: une compagnie capable de fonctionner dans le nord, nécessairement la *British Columbia Telephone Company*, et beaucoup d'argent—peut-être 20 millions de dollars environ, d'après mes calculs, que cette petite compagnie avec un capital de quelque 15 millions aurait de la difficulté à se procurer avec autant de facilité que la *British Columbia Company*.

Pour ce qui est de la question de M. Regier...

M. REGIER: Au sujet de la Commission des services d'utilité publique?

M. McLEAN: ... au sujet de la Commission des services d'utilité publique nous avons déjà fait des démarches auprès du gouvernement en lui donnant les raisons pour lesquelles nous voulions prendre une telle disposition. Il ne s'y objecte aucunement. Il est des plus avantageux du point de vue de l'administration et de l'exploitation de coordonner ces services. Les taux sont exactement les mêmes à l'heure actuelle. Le travail de la *Northwest Telephone Company* consiste surtout à maintenir des services de radiotéléphonie dans le Grand Nord, ce qui fait que ses opérations sont peu équilibrées, car plus de 50 p. 100 de ces services sont interurbains et moins de la moitié sont locaux, dans des centres comme Campbell River, Prince George, Dawson Creek, Fort St. John, la région de la Rivière-La-Paix, et jusqu'en Alaska, à Telegraph Creek, et plus loin dans le Grand Nord.

M. REGIER: M. MacTavish ou M. McLean pourraient-ils dire aux membres du Comité de quelles autorités publiques ils relèvent exactement pour ce qui est de l'approbation des taux ou des services rendus?

M. McLEAN: Voulez-vous parler de la *Northwest Telephone Company*?

M. REGIER: Oui et aussi de la *B. C. Telephone Company*.

M. McLEAN: En ce qui concerne l'approbation des taux et du financement, la *British Columbia Telephone Company* relève de la Commission des transports du Canada, à Ottawa.

M. REGIER: C'est-à-dire que la Commission des transports du Canada, à Ottawa, doit approuver toute augmentation des taux avant qu'elle soit appliquée.

M. McLEAN: Oui, ainsi que toutes les phases de notre financement. La *Northwest Telephone Company* relève de la Commission des services d'utilité publique pour ce qui est des taux, du financement et autres questions analogues.

M. REGIER: Et quelle est l'autorité publique qui peut prendre des décisions quant aux services rendus? Si un centre se plaint ou ne jouit pas des services téléphoniques, existe-t-il une autorité publique,—soit la Commission des services publics, soit la Commission des transports du Canada, qui peut non seulement étudier la question mais aussi rendre des ordonnances à ce sujet?

M. McLEAN: Présentement, monsieur Regier, les plaintes concernant la *British Telephone Company* sont adressées à la Commission des transports du Canada, qui, à son tour, nous les transmet.

Dans le cas des opérations en Colombie-Britannique de la *Northwest Telephone Company*, les plaintes sont transmises à la Commission des services d'utilité publique de la Colombie-Britannique, laquelle également nous les fait parvenir.

Il est très rare que les plaintes de cette nature ne soient pas étudiées avec soin par la compagnie.

M. REGIER: Vous dites que la Commission des services d'utilité publique fait rapport des plaintes ou les transmet. La Commission des services d'utilité publique de la Colombie-Britannique peut-elle obliger la *Northwest Telephone Company* à donner satisfaction quant aux plaintes formulées envers le service?

M. McLEAN: Je ne crois pas que ni la Commission des services d'utilité publique ni la Commission des transports du Canada n'estimeraient avoir le droit de demander à la compagnie de s'occuper directement des plaintes faites à l'endroit de leurs services. Mais lors des audiences visant les taux, comme vous le savez, les parties intéressées envoient un grand nombre de représentants. Nous avons constaté que la qualité du service est toujours prise en considération.

A ma connaissance tous les cas soumis à la Commission des services d'utilité publique ou à la Commission des transports du Canada ont été examinés très sérieusement par la Compagnie en vue de la protection des abonnés actuels et des services à fournir.

Plusieurs causes surgissent, notamment celle qui a opposé récemment la *Whitecliffe* et la *Squamish*. Voici: le gouvernement construit une nouvelle route à même le roc et il n'y a pas de place pour ériger les poteaux. Un entrepreneur commence l'aménagement d'une installation à quelque sept milles de distance de la région peuplée. Trois personnes demandent le service téléphonique. Nous constatons alors que pour mener ce travail à bonne fin il nous faudrait dépenser \$100,000, soit \$33,000 par téléphone. Ce cas a été signalé dans les journaux, et je crois que la Commission a reçu des plaintes des actionnaires de la compagnie, qui s'opposaient à une telle dépense. Le règlement des difficultés de cette nature prend parfois quelque temps.

Il s'ensuit, naturellement, que si nous aménageons des installations dans des régions qui ne progresseront pas de façon satisfaisante, les autres abonnés en souffrent au point de vue des tarifs.

M. REGIER: Cependant si un centre, un village se trouvant peut-être à 20 milles de distance des réseaux téléphoniques mais pouvant prouver qu'il n'est pas une installation temporaire ni rien de semblable, désire les services de la compagnie, ceux-ci lui seront-ils refusés indéfiniment parce que la compagnie considérerait qu'il n'est pas dans son intérêt d'aménager une telle extension?

M. McLEAN: Si le village dont vous parlez est en voie de progresser, la compagnie dépensera plus d'argent pour la fourniture d'installations que ne le justifierait l'entreprise au premier abord.

S'il s'agit d'un centre qui n'évolue pas, la compagnie pourrait fournir ce qu'on pourrait appeler un service réduit, ou retarder l'installation jusqu'à ce qu'elle soit sûre que celle-ci motive, au point de vue administratif, le placement à faire.

M. REGIER: Les conseils d'administration de la *B. C. Telephone Company* et de la *Northwest Telephone Company* sont-ils identiques?

M. McLEAN: A une ou deux exceptions près, ils sont identiques.

M. REGIER: Les rouages administratifs sont-ils identiques?

M. McLEAN: Voulez-vous parler des membres? Il est vrai que l'entreprise de la *Northwest* est dirigée par les mêmes agents exécutifs que celle de la *British Columbia Telephone Company* mais évidemment il s'agit à tous égards, d'une intervention à distance.

M. REGIER: Combien y a-t-il de Canadiens parmi les membres du conseil d'administration de la *B. C. Telephone Company*?

M. McLEAN: Au sein de la *B. C. Telephone Company* la majorité doit être de six, de sorte qu'il y en a sept ou huit. De fait, il y en a huit sur onze.

M. REGIER: Je me demande si nous aurions pu porter au compte rendu le nombre d'actions détenues par chacun des membres, ainsi que les noms de ces derniers? Je ne demande pas qu'on le fasse maintenant.

M. MAC TAVISH: Nous allons le faire. Je pourrais consigner les noms au compte rendu dès maintenant.

M. REGIER: Cela épargnerait du temps s'ils étaient déposés, à moins que d'autres membres du Comité tiennent à les connaître maintenant.

M. MAC TAVISH: Nous les déposerons.

Le PRÉSIDENT: Vous agrée-t-il que ces noms soient consignés comme appendice?

(Assentiment.)

M. REGIER: Combien de ces membres appartiennent également au Conseil d'administration de l'*Anglo-Canadian*?

M. McLEAN: Quatre monsieur Regier.

M. REGIER: Combien de membres du bureau de l'*Anglo-Canadian Company* font partie du Conseil d'administration de la compagnie qui en est effectivement la propriétaire,—l'*Associated Telegraphs*, n'est-ce pas? Un nom très long.

M. McLEAN: Je crains que je ne puis répondre à cette question, mais il y a tout au plus un ou deux membres.

M. REGIER: Quels commentaires feriez-vous sur le point suivant. En 1951 vous êtes venu demander au Parlement que votre capital autorisé soit porté de 25 millions de dollars à 75 millions, je crois. Je pourrais ajouter que l'autorisation vous en a été accordée lorsque vous avez soutenu que cet argent était immédiatement requis pour répondre aux besoins croissants de la Colombie-Britannique.

En 1957 vous vous êtes de nouveau présenté à nous et votre capital autorisé de 75 millions de dollars a été porté à 250 millions, lorsque vous avez soutenu encore une fois que cet argent était immédiatement requis pour répondre aux besoins croissants de la Colombie-Britannique.

Pourrais-je savoir quel montant de ce capital social autorisé de 250 millions de dollars a été émis?

M. McLEAN: M. Regier, si vous avez plusieurs questions financières à poser, je préférerais que ce soit M. Kennedy qui y réponde.

M. REGIER: Je pourrais peut-être revenir à cette question-ci, qui traite de l'administration, car j'aimerais mieux en ce moment que ce fût vous qui y répondiez.

A cette époque tous les membres de notre Comité ont appuyé votre requête, je crois. Mais, peu de temps après, les usagers du téléphone en Colombie-Britannique ont vu leurs taux monter parce qu'une augmentation s'imposait en vue de l'acquittement des frais généraux de la compagnie, lesquels étaient alors beaucoup plus considérables qu'aujourd'hui.

C'est, me semble-t-il, une étrange raison à donner, car les services que le nouveau capital rendait possibles n'étaient-ils pas censés faire leurs frais? Sinon, pourquoi a-t-il fallu, après avoir grossi votre capital, que vous vous adressiez aux usagers afin qu'ils vous aident à payer les frais généraux de cette capitalisation beaucoup plus considérable.

M. McLEAN: Compte tenu du présent régime économique, à tendance inflationniste comme vous le savez, les taux ne furent augmentés qu'un peu plus d'un an après que se fit cette pétition en vue d'une capitalisation accrue. De fait, ils ont été appliqués au début de 1959 et je crois que l'audience avait eu lieu en 1957. Est-ce bien cela?

M. REGIER: Oui, à l'automne.

M. McLEAN: Comme vous le savez, les frais augmentent à mesure que les réseaux téléphoniques se multiplient, dans une ville de l'étendue de Vancouver; nous avons eu aussi à faire face à de fortes augmentations des coûts de la main-d'œuvre et du matériel, comme le démontre le calcul des pourcentages que nous pouvons vous fournir. C'est là la véritable raison de l'augmentation des taux.

L'autre raison de cette augmentation, c'est que la compagnie doit maintenir une économie saine qui lui permettra d'attirer du capital additionnel, tout comme ses concurrents sont intéressés à en obtenir. L'an dernier, les gains obtenus des taux relevés ont été de moins de 6 p. 100 en moyenne sur le capital investi; je crois qu'ils ont été de 5.6 p. 100. A cause des conditions de financement qui règnent, la dernière émission d'actions privilégiées était à $6\frac{1}{4}$ p. 100 et les taux d'intérêt ont une tendance marquée à la hausse.

J'ai ici quelques chiffres sur les salaires moyens des employés. En 1955, le salaire moyen annuel était de \$2,900; en 1958 il était de \$3,977, presque \$4,000.

M. REGIER: En 1957, vous nous avez donné les chiffres du total estimatif des dividendes payés par la compagnie. Sur les actions ordinaires et les actions privilégiées, vous aviez un total combiné de \$3,930,000 et le dividende ordinaire était de \$2,400,000. En d'autres termes, vous avez payé, cette année-là, des dividendes de l'ordre de \$6,330,000.

Les habitants de la Colombie-Britannique qui trouvaient déjà les taux trop élevés à l'époque ont présumé, d'après le niveau des dividendes payés, que vous réalisiez au moins un profit raisonnable, sinon plus. Par la suite, avec l'expansion des réseaux, les taux ont été relevés de $16\frac{2}{3}$ p. 100.

Même s'ils se rendent compte de la hausse des salaires et des frais, les usagers moyens du téléphone, dont je suis, trouvent quand même l'augmentation très forte.

Une partie de cette augmentation n'a-t-elle pas servi à payer des dépenses d'immobilisation considérablement accrues?

M. McLEAN: En 1958, nous n'avons pas même réalisé de gains suffisants pour payer notre dividende ordinaire de \$2, il nous manquait un montant de \$338,000. Les nouveaux taux sont entrés en vigueur en 1959. Si nous avions continué avec le même taux qu'en 1958, nous n'aurions pu payer notre dividende ordinaire, pas même ce que nous avons payé en 1958. Il nous aurait été très difficile, sur un marché concurrentiel, de nous procurer les fonds que nous devons trouver chaque année soit, quelque 30 ou 40 millions.

M. REGIER: Puisque vous avez mentionné le taux des salaires, j'en profite pour admettre que la *B. C. Telephone Company* est reconnue par tout le Canada comme l'une des sociétés les plus équitables et les plus consciencieuses envers ses employés. Je ne crois pas que les gens de la province soient opposés à l'augmentation des taux du téléphone lorsque la nécessité s'impose d'accorder des augmentations de salaire.

Cependant, de ce taux de base de \$6.25 que je paie comme abonné au téléphone, quel montant la compagnie alloue-elle à l'expansion de ses immobilisa-

tions? Je désire savoir si je ne paie que pour la compagnie telle qu'elle existe actuellement ou si on m'impose un droit mensuel qui m'oblige de contribuer à l'expansion de la compagnie?

M. McLEAN: Je crois, si vous le permettez, que M. Kennedy pourrait répondre à ma place lorsqu'il s'agit de ces questions de finance. Il les connaît sur le bout des doigts.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je m'excuse de vous interrompre messieurs. Il semble que nous ne pourrions terminer ce matin la discussion de ce projet de loi. La Chambre doit se réunir dans quelques minutes. Seriez-vous prêts à suspendre la séance pour la reprendre cet après-midi à 2 heures?

M. McPHILLIPS: Je propose que nous nous réunissions après la lecture de l'ordre du jour, à deux heures.

M. REGIER: Combien de temps nous faudra-t-il cet après-midi?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est au Comité de décider.

M. REGIER: Allons-nous siéger ici en même temps que la Chambre?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est possible. Alors, c'est convenu? Nous allons suspendre la séance pour nous réunir de nouveau ici, à 2 heures.

(Assentiment).

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

VENDREDI 25 mars 1960.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, je crois...

M. CHEVRIER: Monsieur le président, avant de procéder j'aurais une proposition à vous présenter, à vous et au Comité. Je ne sais si vous l'avez remarqué, mais ce matin nous avons siégé assez longtemps sans avoir le quorum et, comme vous le savez, c'est tout à fait contraire au Règlement. Je ne blâme personne, mais c'est ordinairement ce qui arrive les vendredis et lundis. Ce ne sont pas des journées favorables à l'assiduité.

Je me demande si, pour accommoder la compagnie et tous ceux qui désirent étudier cette affaire plus à fond, il ne serait pas préférable de continuer mardi prochain. Je ne fais qu'avancer cette proposition, je n'ai pas l'intention d'insister sur le point que j'ai soulevé il y a un instant, mais nous avons attendu 30 minutes ce matin avant d'avoir le quorum et voilà déjà cinq ou six minutes que nous attendons cet après-midi.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Si j'ai bien compris, monsieur Chevrier, le Comité spécial des lignes aériennes et de la marine marchande qui doit être formé se composera principalement des membres mêmes du présent Comité. On espérait que l'étude du projet concernant la *British Columbia Telephone Company* serait terminée aujourd'hui pour permettre à cet autre comité de siéger la semaine prochaine.

M. CHEVRIER: Je sais que c'était l'intention générale, mais je crois qu'on exige trop du Comité, vu que les séances de la semaine prochaine seront extrêmement importantes.

Le Comité est saisi d'autre chose, de sorte que le sujet très important que nous étudions présentement est plus ou moins coïncé entre les deux; et on espère en disposer au plus vite.

Je n'ai pas l'intention d'entraver les travaux de notre Comité, je veux tout simplement attirer votre attention là-dessus. Il me semble que nous traitons un peu à la légère une question très importante.

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur Chevrier, nous allons prendre note de vos observations.

Lorsque nous avons suspendu la séance ce matin, M. Regier était en train de poser des questions à M. McLean. Avant de continuer, je crois que nous devrions permettre à M. McTavish de déposer certains documents ayant trait aux renseignements qu'on lui a demandés ce matin.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, quelqu'un aurait-il des commentaires à faire à ce sujet?

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il s'agit de renseignements qu'on a demandés ce matin à M. MacTavish et qu'il a obtenus depuis. Ces renseignements devraient être versés en appendice au compte-rendu des délibérations.

M. MACTAVISH: M. Regier a posé une question ce matin au sujet des actions détenues par les administrateurs de la *British Columbia Telephone Company*. Nous désirons déposer la réponse en appendice au compte-rendu des délibérations.

(Voir Appendice A).

Désirez-vous, monsieur le président, que j'en donne lecture?

M. REGIER: Il suffira de déposer le document.

M. MACTAVISH: Nous nous sommes servis de la liste des administrateurs contenue au rapport annuel. Nous avons mentionné, en regard de chaque nom, le nombre d'actions détenues. Cette manière nous paraissait la plus simple.

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous consentez, messieurs, à ce que ce document soit annexé en appendice au compte rendu des délibérations?

M. MCPHILLIPS: La partie qui nous intéresse, oui.

M. MACTAVISH: Si vous le désirez, je puis enlever la page du rapport, mais il me semblait plus simple d'annexer tout le rapport.

M. REGIER: Monsieur le président, je crois que la séance de ce matin nous a révélé que nous étudions en ce moment un projet de loi concernant une compagnie qui, de toute évidence, est soumise à des capitaux étrangers.

Cette compagnie nous a fait, en 1951, une demande qu'elle renouvelait en 1957; chaque fois, ses immobilisations ont été accrues, de sorte que son capital est passé de 25 millions à 250 millions.

Le pourcentage de la participation canadienne n'a pas augmenté, parmi les actionnaires de ce service d'utilité publique. J'ai demandé alors quelle portion de ce capital autorisée de 250 millions de dollars avait été dépensée et combien il restait d'actions invendues.

Nous constatons aussi, à la lecture des comptes-rendus de 1951 et de 1957, que la *B. C. Telephone Company* exerce, effectivement, un monopole. Je ne discute pas là-dessus, je comprends que, pour une exploitation efficace et d'après ce que nous savons des autres systèmes téléphoniques du Canada, ce monopole est nécessaire si l'on veut éviter une augmentation désastreuse des frais d'exploitation.

Comme nous l'avons signalé en 1951 et en 1957, il s'agit ici d'une structure financière qui est, en réalité, un immense réseau international. D'autres audiences tenues ailleurs, antérieurement, nous ont révélé que des endroits aussi éloignés que Honolulu aux îles Hawaï possèdent des ramifications des compagnies-mères, elles, nous ont appris aussi, quels sont les administrateurs réels de la *B. C. Telephone Company*.

Je ne plaide pas présentement la cause de l'entreprise publique. Je crois que nous savons tous que, à cause de l'impôt sur le revenu et la possibilité qu'a le gouvernement d'obtenir sur le marché des taux d'intérêt moins élevés que l'entreprise privée, cette compagnie ne pourrait absolument pas soutenir la concurrence des entreprises publiques. Nul ici, j'en suis certain, ne songerait à le nier et je crois que les représentants officiels ici présents sont prêts à concéder ce point.

Toutefois, je ne puis m'empêcher de répéter ce que les témoignages ont révélé en 1957 au sujet des taux de téléphone. A Toronto, le taux pour les téléphones de résidence privée était de \$5.45 par mois; à Winnipeg, où le service du téléphone est une entreprise publique, il était de \$3.90; à Regina, entreprise publique aussi, il était de \$3.50 par mois et à Vancouver de \$5.35 par mois. Ces taux étaient en vigueur à l'automne de 1957, il y a quelques années à peine.

Je disais tout à l'heure que le taux à Vancouver qui était de \$5.35 est maintenant de \$6.25 par mois, ce qui veut dire qu'en moins de deux ans nos taux ont été augmentés de 16 $\frac{2}{3}$ p. 100. Je sais aussi que la *B. C. Telephone Company* est obligée par la loi d'obtenir de l'autorité publique, c'est-à-dire de la Commission des transports ici représentée, l'autorisation de relever ses taux.

Pourtant, les administrateurs de la compagnie ont admis ce matin que celle-ci ne rend pas compte, qu'elle n'est pas tenue de rendre compte à l'autorité publique de son mode de service. Il a été admis qu'une région isolée pouvait être privée pendant des années du service du téléphone si l'administration de la compagnie décide qu'il n'est pas de l'intérêt de cette dernière d'étendre son réseau téléphonique jusqu'à cette région. Or, la *B. C. Telephone Company* demande maintenant une législation qui lui permettra, éventuellement, d'échapper à la régie de la Commission des services d'utilité publique de la Colombie-Britannique en ce qui concerne les opérations de la *Northwest Telephone Company*. Déjà, les opérations de la *B. C. Telephone Company* y échappent. De plus, il a été aussi admis que le Conseil d'administration de chacune de ces deux compagnies est, dans l'ensemble, à peu près le même. Il s'agit donc de soustraire encore une fois, de la régie de l'autorité publique locale, les opérations d'un service d'utilité publique.

La législation demandée permettrait effectivement (car il n'y a aucune limite imposée à la modification qu'on nous propose) et librement l'achat, par la *B. C. Telephone Company*, des actions de toutes ou de chacune des compagnies de téléphone indépendantes actuellement en existence dans tout le Canada.

Si je suis bien renseigné, il y a environ 4,500 compagnies de téléphone indépendantes au pays. J'espère que les membres du Comité comprendront quelle latitude serait accordée à la *B. C. Telephone Company* par la modification proposée.

Dans l'industrie du téléphone, en Ontario, la Compagnie de Telephone Bell est la plus importante de toutes. Je sais toutefois qu'elle dessert surtout les grandes régions urbaines et qu'il y a quantité de compagnies de téléphone indépendantes dans cette province. Si la modification est approuvée, elle permettra à la *B. C. Telephone Company*, non seulement d'obtenir le résultat qu'elle vise de son propre aveu, savoir la propriété de la *Northwest Telephone Company*, mais aussi d'étendre ses réseaux sur tout le Territoire du Yukon et les Territoires du Nord-Ouest et, en plus, d'absorber, si ses ressources financières le lui permettent, toutes les autres compagnies de téléphone indépendantes du Canada. Elle n'aurait plus à rendre compte de ses actes qu'à la Commission des Transports, à Ottawa. Je suis d'avis que, lorsqu'il s'agit d'un service d'utilité publique aussi intimement lié que le téléphone au foyer domestique, la régie nationale de la

Commission des Transports est une autorité bien lointaine aux yeux de notre peuple canadien. Je déplorerais toute initiative qui conduirait à une plus grande centralisation de l'autorité au sujet d'une affaire ou d'un problème où les conditions locales jouent un rôle d'une importance si vitale.

Depuis plusieurs années, nous avons permis une augmentation considérable des immobilisations de la *B. C. Telephone Company* et je m'y oppose nullement. Je crois que, tant que nous aurons des entreprises privées, nous devons admettre que les fonds nécessaires à l'expansion ne peuvent être souscrits que sur les marchés de l'argent et qu'il faut faire appel au capital disponible pour l'obtenir. Étant donné les circonstances, je m'incline. Toutefois, les représentants officiels n'ont pas répondu à ma question ce matin et je voudrais la répéter: Quelle portion du coût de l'expansion impose-t-on à l'abonné, à l'usager de ce service d'utilité? Quelle portion de ce montant de \$6.25 que je verse chaque mois sert purement et uniquement, non à payer les dividendes aux actionnaires actuels, non à payer les frais généraux d'exploitation ou les frais des opérations de la compagnie, mais bien à l'accumulation d'une réserve en vue d'une expansion future?

A mon sens, il y a ici un principe vital en cause, le développement récent dont nous sommes témoins. Depuis la Seconde Guerre mondiale, toute l'économie canadienne est aux prises avec des difficultés fantastiques d'expansion et plus particulièrement avec le problème de trouver les fonds nécessaires. Je serais très heureux de savoir que mon abonnement mensuel au téléphone ne contribue qu'au nécessaire, aux besoins actuels de la compagnie telle qu'elle existe, y compris, si vous voulez, le paiement des dividendes sur le capital investi. Quoi qu'il en soit, je n'aimerais pas à croire qu'une partie de mon compte mensuel comprend aussi une certaine somme consacrée à l'expansion de la compagnie, car cet argent devrait être prélevé d'une façon plus conforme à l'éthique et il ne devrait pas être perçu par des personnes qui se servent d'un organisme déjà existant. Comme vous pouvez facilement vous en rendre compte, si je dois fournir une partie de l'argent nécessaire à l'expansion de la compagnie, j'ai aussi le droit de posséder une partie de l'entreprise plus vaste. D'après la situation actuelle, même si l'on affecte seulement 25c. ou \$1 par mois de mon compte mensuel à l'expansion de cette entreprise, alors j'ai droit à une part dans cette entreprise.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur Regier, vous avez posé une question et je crois que vous devriez donner aux hauts fonctionnaires invités la chance d'y répondre.

M. REGIER: J'ai presque terminé. Je leur ai déjà posé un certain nombre de questions.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Mais avant de vous éloigner un peu trop de l'importante question que vous venez de poser, je crois que vous devriez leur donner la chance d'y répondre.

M. REGIER: Volontiers.

M. MAC TAVISH: M. Kennedy va répondre à votre question, dans la mesure où la chose est possible.

M. G. A. KENNEDY (*vice-président chargé du service des finances, B.C. Telephone Company*): Monsieur Regier et messieurs, j'aimerais répondre à la question de M. Regier en lui disant que, une fois les dividendes payés, la *B.C. Telephone Company* ne retient presque pas d'argent. Elle doit se garder une certaine réserve pour les mauvais jours; en effet, au cours des dix années qui figurent sur l'état que j'ai en main, les revenus de trois de ces années n'a pas été suffisant

pour payer les dividendes ordinaires que nous avons payés depuis les 30 dernières années environ et qui sont de \$2 par action ordinaire. En conséquence, le conseil estime que la compagnie doit avoir une petite réserve en prévision des années où elle ne pourrait verser les dividendes. Pour la période de dix ans allant de 1950 à 1959, notre revenu net s'est élevé à environ 34 millions de dollars. Nos dividendes sur les actions privilégiées se sont élevés à 11 millions et demi, tandis que nos dividendes sur les actions ordinaires ont dépassé 16 millions et demi. En plus des dividendes, nous avons défalqué des excédents un million de dollars pour l'émission des actions et pour d'autres fins; et, à la fin de cette longue période, il reste \$4,300,000. C'est ce que nous appelons des excédents de revenu d'exploitation.

M. REGIER: De quelles années s'agit-il?

M. KENNEDY: De 1950 à 1959 inclusivement, monsieur.

Relativement à votre question, il ne faut pas oublier que, même en un an, nous devons toucher 30 millions de dollars—et c'est ce qui s'est produit au moins depuis trois ans—que les revenus de chaque année ne sont pas suffisants pour qu'on puisse en affecter une partie à l'expansion et que nous devons nous procurer cet argent de nos portefeuillistes.

Je crois que cela répond à la seule question que vous avez posée, monsieur.

M. REGIER: Je me demande si je pourrais connaître les revenus de votre compagnie. Je veux parler des revenus nets, déduction faite de l'impôt sur le revenu et des autres taxes, pour l'année 1957, et du montant total des dividendes payés au moyen des revenus d'exploitation de 1956.

M. KENNEDY: Oui, monsieur: \$4,723,000.

M. REGIER: A quoi ce chiffre correspond-il?

M. KENNEDY: C'est le revenu net, déduction faite des impôts et de l'intérêt. Nous avons payé \$1,578,000 en dividendes sur les actions privilégiées et \$2,400,000 sur les actions ordinaires, soit \$3,978,000 en dividendes.

M. REGIER: En d'autres termes, vous avez gardé presque un million de dollars au cours de cette année-là en vue de l'expansion.

M. KENNEDY: Non. Nous avons un montant de \$362,000 qui figure comme frais d'émission d'actions et qui n'entre pas dans les revenus gagnés de la compagnie.

M. REGIER: Ce montant correspond à quels frais?

M. KENNEDY: Aux frais d'émission d'actions. La compagnie doit payer certains frais qui sont imputés directement sur les excédents de revenu d'exploitation. En définitive, mettons qu'il reste \$400,000.

M. REGIER: C'est très bien. Puis-je vous poser une question au sujet de la même année, c'est-à-dire 1957. Quel montant avec-vous prévu pour la dépréciation sur les revenus de cette année-là?

M. KENNEDY: En 1957, nous avons prévu \$5,690,000 pour la dépréciation.

M. REGIER: Quel montant la compagnie a-t-elle réellement affecté cette année-là au remplacement?

M. KENNEDY: Au remplacement et aux acquisitions?

M. REGIER: Non. Les acquisitions comprendraient les nouvelles installations.

M. KENNEDY: Je vais vous procurer ces renseignements. Il va sans dire que dans nos livres de comptabilité le remplacement et l'expansion figurent sous une même rubrique, celle des immobilisations.

M. REGIER: Voilà où nous éprouvons des difficultés à déterminer exactement la situation réelle. On a déclaré que, au cours d'une année, en 1957, la compagnie n'a retenu que très peu d'argent pendant un certain nombre d'années, ce sont les paroles du témoin, et que au cours de cette année presque un million de dollars, soit en fait ou presque 25 p. 100 des revenus ont été retenus aux fins d'expansion.

M. KENNEDY: De quelle année parlez-vous?

M. REGIER: De l'année 1957.

M. KENNEDY: J'ai dit \$400,000.

M. REGIER: Et vous me donnez le montant des revenus nets qui est de \$4,723,000.

M. KENNEDY: Oui.

M. REGIER: Et le total des dividendes payés est de \$3,978,000. Il reste \$745,000.

M. KENNEDY: Dont \$362,000 représentant les frais d'émission d'actions, comme je crois l'avoir mentionné.

M. REGIER: Je ne crois pas que ce montant puisse être déduit, car il représente les frais occasionnés pour vous procurer du nouveau capital. Vous ne pouvez pas considérer une dépense relative à l'émission de nouvelles actions comme une dépense légitimement imputable sur les frais d'exploitation annuelle d'une entreprise telle qu'elle était cette année-là.

M. KENNEDY: Je dois vous faire respectueusement remarquer, monsieur Regier, que ce montant doit être imputé sur une certaine rubrique. Vous pouvez l'amortir dans une période de cinq ans ou l'imputer sur le compte des excédents de revenu d'exploitation qui ont été accumulés pendant cinq ans. Peu importe la façon de procéder.

M. REGIER: Je crois que le témoin admettra que les \$362,000 qu'il a mentionnés font partie de l'expansion, que cela n'a rien à voir aux frais d'exploitation et que, par conséquent, ils ne peuvent être légitimement déduits du coût de l'exploitation.

M. KENNEDY: Excusez-moi, monsieur. Ce ne sont certainement pas des frais d'expansion. Les dépenses qu'entraîne l'emprunt d'argent n'a rien à voir avec les frais d'établissement de cette entreprise.

M. REGIER: Puis-je vous faire remarquer en toute humilité que, si vous n'aviez pas l'intention de donner de l'expansion à votre entreprise, vous n'auriez pas besoin d'émettre de nouvelles actions et que, si vous n'aviez pas besoin d'émettre de nouvelles actions vous n'auriez pas cette dépense de \$362,000 pour l'émission de nouvelles actions.

M. KENNEDY: C'est parfaitement vrai. Ce sont les frais d'émission de capital et toute personne compétente en comptabilité vous dira qu'on peut procéder des deux façons que j'ai mentionnées. Vous pouvez amortir cette dépense dans cinq ans ou l'imputer directement sur les excédents de revenu d'exploitation.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Ce ne sont pas des faux frais d'expansion, n'est-ce pas? Ils constituent une partie intégrale ou essentielle de l'expansion.

M. REGIER: Pourquoi cette dépense n'est-elle pas imputée sur le compte du nouveau capital, je veux dire les frais d'emprunt du nouveau capital?

M. KENNEDY: Il faut que cette dépense soit défalquée la même année où nous avons emprunté le nouveau capital. D'après la loi de l'impôt sur le revenu, on doit déduire cette dépense dans le calcul de l'impôt sur le revenu de l'année où cette dépense a été faite.

M. REGIER: Je sais que la loi de l'impôt sur le revenu comporte plusieurs tolérances. Je ne reproche pas à la *B. C. Telephone Company* de bénéficier pleinement de toutes les dispositions de la loi de l'impôt sur le revenu. Mais le témoin ne m'a pas encore réfuté quand je dis qu'une partie considérable du compte mensuel de téléphone que le citoyen ordinaire de la Colombie-Britannique doit payer sert à des fins d'expansion et que c'est une méthode à laquelle la compagnie recourt pour obtenir le capital reconnu nécessaire à l'expansion. Je voudrais connaître cette proportion.

M. KENNEDY: De votre propre compte?

M. REGIER: Quelle est cette proportion par rapport à mon compte?

M. KENNEDY: Elle serait si infime que je ne pourrais pas dire. Je n'ai pas étudié cette question, mais j'ai prouvé dans la déclaration que je suis prêt à déposer que, sur une période de dix ans, le montant est très petit. Au cours de cette période, nous avons dû dépenser pour l'expansion au moins 150 millions de dollars. Je me demande s'il est possible de faire seulement comprendre que nous employons nos excédents, une fois les dividendes payés, pour accroître nos immobilisations et les revenus de nos actionnaires.

M. REGIER: Monsieur le président, je soutiens que les consommateurs ou usagers ou abonnés, je crois que c'est le mot employé par rapport à votre service, doivent payer un taux mensuel dont une partie est affectée à l'expansion de l'entreprise et que, même s'ils sont forcés de participer à cette expansion, ils ne reçoivent aucune action. De fait, l'année prochaine, je dois payer de l'intérêt sur les placements que j'ai moi-même faits à titre d'abonné du service téléphonique.

J'aimerais maintenant demander au témoin si, à ce moment-ci de son témoignage, il est disposé à faire intercaler dans le procès-verbal,—je ne lui demande pas nécessairement d'en donner lecture, mais il peut le faire s'il le désire,—les revenus nets de la *B. C. Telephone Company* pour chacune des dix dernières années, de façon que nous puissions obtenir un tableau réel des revenus nets, du montant qui a été payé aux propriétaires de la *B. C. Telephone Company* et du montant des revenus nets qui a été mis de côté en vue de l'expansion de la compagnie.

M. KENNEDY: Je suis prêt à donner lecture de la dernière colonne et du résultat final, puis à déposer l'état complet. C'est un état plutôt long. Est-ce que vous trouvez cela satisfaisant?

M. REGIER: Pourriez-vous nous dire ce que vous entendez par résultat final.

M. KENNEDY: Le tableau se lit comme il suit:

«BRITISH COLUMBIA TELEPHONE COMPANY»

RÉPARTITION DU REVENU NET POUR LA PÉRIODE DE DIX ANS SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE 1959

Année	Revenu net	Dividendes sur les actions privilégiées	Dividendes sur les actions ordinaires	Frais d'émission des actions	Solde
	\$	\$	\$	\$	\$
1950.....	991,019	511,882	520,000	—	(40,863)
1951.....	1,511,819	667,711	880,000	—	(35,892)
1952.....	1,714,044	686,250	960,000	—	67,794
1953.....	2,542,057	723,594	1,200,000	—	618,463
1954.....	2,911,809	742,500	1,520,000	175,000	474,309
1955.....	3,735,193	1,108,125	1,600,000	203,961	823,107
1956.....	4,802,532	1,366,718	2,100,000	312,202	1,023,612
1957.....	4,723,025	1,577,917	2,400,000	362,284	382,824
1958.....	4,173,071	2,105,000	2,400,000	—	(331,929)
1959.....	6,672,300	2,105,000	3,075,000	93,617	1,398,683
	33,776,869	11,594,697	16,655,000	1,147,064	4,380,108

En 1950, nous avons un revenu net de \$991,000. Nous avons payé \$511,000 de dividendes sur les actions privilégiées et \$520,000 sur les actions ordinaires. En conséquence, nous avons subi une perte de \$40,000.

Je puis, à part ce montant de \$40,000, vous donner les soldes des autres années. Dans le cas de la plupart des années, nous avons réussi à réaliser des profits minimes; mais, au cours de deux ou trois ans, nous avons subi des pertes. Vous obtiendrez ainsi une réponse très rapidement.

En 1950, nous avons eu un déficit de \$40,863.

En 1951, nous avons eu un déficit de \$35,892.

En 1952, nous avons réalisé un excédent de \$67,794.

En 1953, nous avons réalisé un excédent de \$618,463.

En 1954, nous avons réalisé un excédent de \$474,309.

En 1955, nous avons réalisé un excédent de \$823,107.

En 1956, nous avons réalisé un excédent de \$1,023,612.

En 1957, nous avons réalisé un excédent de \$382,824.

En 1958, nous avons subi un déficit de \$331,929.

Et, en 1959, nous avons réalisé un excédent de \$1,398,683.

M. REGIER: Puis-je vous poser la question suivante, monsieur? Vous avez parlé de paiements de dividendes, de dividendes ordinaires de \$2 l'action. Pourriez-vous me dire sur quelles actions ces dividendes étaient accordés? Était-ce sur les actions ordinaires ou sur les privilégiées?

M. KENNEDY: C'était sur les actions ordinaires.

M. REGIER: Vous dites que les dividendes étaient sur les actions ordinaires. Depuis quand payez-vous ce \$2?

M. KENNEDY: Ce genre de dividendes est tombé légèrement en 1931 et en 1932, si je me souviens bien; depuis ce temps-là, le dividende de \$2 est payé de façon régulière.

M. REGIER: C'est-à-dire \$2 par année?

M. KENNEDY: Deux dollars par année, c'est cela.

M. REGIER: Et vous dites que cette somme a été payée à intervalles réguliers depuis 1932. Je me demande si le témoin pourrait nous dire quel était le cours des actions sur le marché libre en 1932?

M. KENNEDY: Non, je ne le pourrais pas.

M. WRATTEN: Combien valent-elles aujourd'hui, monsieur le président?

M. KENNEDY: \$42.

M. REGIER: La somme de \$2 est-elle un paiement sur le capital?

M. KENNEDY: Non, c'est une simple rémunération que la société a continué de verser, avec l'approbation de la Commission des transports, pendant toutes ces années.

M. REGIER: Je remarque, dans l'exposé qu'a présenté le témoin (d'ailleurs, je l'ai déjà dit) que cette habitude de taxer les consommateurs en vue d'accroître la masse monétaire est une innovation récente; c'est un nouveau procédé, ou un procédé relativement nouveau; dans l'administration de cette société, je note que, en réalité, on a commencé à l'appliquer seulement en 1953; et je remarque, monsieur, qu'approximativement 4 millions des dollars des consommateurs ont été consacrés à l'expansion. Le consommateur a-t-il un avoir-propre dans la société, en retour de ce placement?

M. KENNEDY: Uniquement s'il devient actionnaire. Je puis dire qu'en 1953, il y a eu l'affaire des taux. Nous avons demandé une augmentation de taux cette année-là. Cela explique la somme de \$618,000.

M. REGIER: Je remarque cette nouvelle attitude qui commence à se dessiner à l'époque dans la direction de la *British Columbia Telephone Company* et dans bien d'autres entreprises; les consommateurs doivent fournir une partie du capital d'expansion, plutôt que les portefeuilleistes du Canada. Et je remarque aussi qu'à partir de 1956, on a privé les propriétaires de la *British Columbia Telephone Company*,—c'est-à-dire les sociétaires,—de plus d'un million de dollars de leurs propres gains primitifs. Ces gains ne leur ont pas été versés; ils ne les retiraient pas, à mon avis, parce qu'étaient faits de façon régulière les paiements de \$2 par action. Cette année-là, la direction a, de propos délibéré, imposé aux usagers un fardeau supplémentaire pour prélever les capitaux d'expansion plus considérables dont elle avait besoin, plutôt que de déboursier ce qui avait été gagné. Puis, elle a fait appel aux actionnaires, disant: «Vous voyez, nous avez gagné plus que d'habitude; c'est un bon marché. Ne voudriez-vous pas faire d'autres placements? Nous avons besoin d'autres capitaux d'établissement?»

C'est ce qu'elle a fait. Plutôt que de recourir aux méthodes ordinaires, elle s'est servie de ce moyen dissimulé: imposer un fardeau au consommateur, qui finit non seulement par ne toucher aucun dividende, mais aussi par avoir à verser des intérêts sur ce qui devrait être son avoir propre dans ce service public.

Je sais que telle est la méthode employée par un certain nombre d'autres sociétés, particulièrement dans le domaine des services publics, et que celles-ci y recourent depuis plusieurs années. Je crois que c'est déplorable et que cette situation devrait être examinée.

Je me demande si le témoin aurait l'obligeance de déposer ce qui a fait l'objet de ma requête antérieure. Il a bien voulu, à ma demande, consigner les chiffres dans le compte rendu; mais serait-il également disposé à déposer les chiffres pour chacune des dix dernières années; je ne lui demande pas d'en donner

lecture; je demande le dépôt, afin que les lecteurs de nos témoignages voient les chiffres et puissent se rendre compte des gains nets de chaque année, au cours de la décennie, après complet paiement des impôts et des dividendes.

M. MAC TAVISH: Ces renseignements sont contenus dans l'état que nous avons déposé, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'état sera inséré dans le compte rendu des délibérations.

M. REGIER: Puis-je demander qu'on réponde à ma question antérieure: quelle proportion a-t-on utilisée du capital social de 250 millions?

M. KENNEDY: Oui, j'ai le montant ici. Y compris l'émission privilégiée de 12 millions que nous avons terminée il n'y a que dix jours, notre capital nominal, notre capital émis est maintenant de 91 millions, c'est-à-dire qu'il ne dépasse que de 16 millions celui de 75 millions que nous avons en 1957.

M. REGIER: Si l'on considère le dossier de la société et le besoin urgent qu'on a hautement invoqué pour obtenir déjà en 1957 un capital nominal de 250 millions, je me demande si le témoin pourrait expliquer pourquoi la direction n'a ajouté, voyons, à la masse monétaire permise, que la somme de 16 millions?

M. KENNEDY: Oui, je pense que je puis l'expliquer. Ce capital social, monsieur le président et messieurs, ne comprenait que les actions émises. Il ne comprend pas les obligations de première hypothèque. Et depuis l'augmentation de capital social que nous avons obtenue en 1957, nous avons à deux reprises émis des obligations de première hypothèque s'élevant à un montant de 35 millions.

En deux circonstances, y compris celle que j'ai mentionnée, et qui est très récente, nous avons émis des actions privilégiées dont le montant s'élève à 22 millions.

Nous avons fait une émission d'actions ordinaires qui nous a rapporté quelque 10 millions, y compris les primes. Je crois que cela répond à votre question.

M. REGIER: Vous avez reçu et vous possédez 91 millions en provenance des émissions que vous avez vendues et, depuis l'automne 1957, vous avez vendu des titres formant un total de 32 millions. Cependant, vous n'avez tiré parti de la nouvelle loi que jusqu'à concurrence de 16 millions. C'est bien cela?

M. KENNEDY: C'est bien cela.

M. REGIER: Je me demande si le témoin pourrait donner quelques éclaircissements sur le plaidoyer de 1957 qui invoquait la nécessité urgente de hausser la masse monétaire permise de 75 millions à 250 millions (soit l'augmenter de 175 millions dans le temps) et sur ce que, suivant mes calculs, on ne soit allé chercher que 16 millions.

M. KENNEDY: Comme question de fait, monsieur, comme vous l'avez mentionné il n'y a pas longtemps, nous avons eu, en 1951, une augmentation de 50 millions. On avait prétendu ici que cela nous durerait beaucoup plus de dix ans, mais cela ne nous a duré que sept ans. En conséquence, nous nous sommes présentés devant ce comité-ci en 1957 et avons demandé une augmentation plus considérable.

On doit se rappeler qu'il ne s'agissait que du capital social; nous n'avons pas le droit d'émettre pour un dollar de valeurs sans nous présenter devant la Commission des transports et certifier les conditions de chaque émission et sa valeur. Si, à l'heure actuelle, nous sommes en mesure d'émettre des obligations s'élevant à 35 millions, notre constitution est telle que nous devons procéder assez rapidement quant aux émissions de capital social.

Nous venons de terminer l'émission d'actions privilégiées de 12 millions, comme je l'ai dit, et nous nous présenterons de nouveau ici devant la Commission des transports avant la fin de l'été, relativement à d'autres émissions d'actions.

M. REGIER: Eh bien! . . .

M. KENNEDY: J'aimerais également dire en passant, monsieur Regier, en toute déférence pour ce que vous avez dit, que les augmentations de taux et les émissions d'actions ont très peu de rapport.

Nous nous sommes présentés devant la Commission des transports en 1958, après avoir sollicité la permission de hausser nos taux, à la suite de cinq années d'inflation. Dans un tel cas, nous devons démontrer quelles sont nos recettes pour l'année en cours et quelles sont les recettes prévues pour l'année suivante. Quand cela est fait, on nous interroge. Nos prévisions sont étudiées par des comptables agréés, et nous démontrons que nos frais d'exploitation, en particulier, nos salaires, ont monté à tel point que nous devons imposer une augmentation des taux.

A cela s'ajoute les exigences des habitants de la Colombie-Britannique en matière de service. Comme vous le savez, la province de la Colombie-Britannique a grandi plus rapidement que n'importe quelle autre. Nous ne pouvons aller de l'avant et donner le service aux habitants de l'intérieur de la province, à ceux des îles et d'ailleurs, sans posséder des capitaux supplémentaires; et nous ne pouvons vendre nos valeurs sur les marchés financiers sans prouver que nous pouvons payer nos dividendes.

A cet égard, nos antécédents ne sont pas très bons. J'ai présenté un état qui sera inséré dans le compte rendu. A moins que nous ne puissions montrer que nous pouvons payer le dividende sur les actions communes au mois de juillet, nos actionnaires ordinaires ne se porteront pas acquéreurs de ces actions. Où irons-nous?

M. REGIER: Je pense que le témoin a justement, une fois de plus, admis que les taux en vigueur servent à l'expansion de la société, et je lui suis reconnaissant d'avoir souligné ce que je prétends en principe: que les taux mensuels que nous versons sont en partie consacrés aux besoins d'expansion du service.

Le témoin, et celui qui a témoigné avant lui, ont insisté pour dire qu'ils doivent se présenter devant la Commission des transports et que, suivant l'expression employée par le dernier témoin, leurs «prévisions sont étudiées».

Puis-je lui demander si cet examen se borne aux livres de la *British Columbia Telephone Company* ou bien s'il vise également la véracité des diverses dépenses de la *British Columbia Telephone Company* dans le domaine des fournitures, qui, si je comprends bien, sont achetées de sociétés appartenant entièrement ou dans une large mesure à la *British Columbia Telephone Company* ou à l'*Anglo-Canadian Company*, ou encore à cette société appelée, suivant la fantaisie américaine, voyons, l'*Associated Telegraphs*, ou même à la société-mère encore plus considérable?

Est-ce que la Commission des transports vérifie l'exactitude des revendications de la *British Columbia Telephone Company* comme telle?

M. KENNEDY: Oui, monsieur.

M. REGIER: Ou bien la Commission accepte-t-elle simplement les bordereaux et les reçus de la *British Columbia Telephone Company*?

M. KENNEDY: Elle examine ces questions avec un grand soin; elle étudie chaque dépense que nous avons faite et la vérifie en détail.

M. REGIER: Puis-je être un peu plus précis? Quand la Commission des transports rencontre une dépense pour un de ces nouveaux téléphones (comment les appelez-vous? les caisses dites «rigamujig» qu'on écoute), la Commission des transports vérifie-t-elle aussi les transactions de la société qui fabrique ces caisses?

M. KENNEDY: Non, elle ne vérifie pas les transactions de la société qui fabrique ces caisses.

M. REGIER: En d'autres termes, la Commission accepte en principe la comptabilité vérifiée, et sans aucun doute correcte, de la *British Columbia Telephone Company*?

M. KENNEDY: Oui.

M. REGIER: Mais elle ne fouille pas les tenants et aboutissants de nombre de ces dépenses?

M. KENNEDY: Elle convient que nous achetons pour la société aux meilleurs prix possibles.

M. REGIER: Autrement dit, elle ne va pas à Hawaï pour voir quel profit fait la principale société de gestion, celle qui est vraiment propriétaire de la *British Columbia Telephone Company*?

M. KENNEDY: Non, elle ne peut certainement pas aller voir aux États-Unis.

M. REGIER: Un fait semblable s'est passé en Colombie-Britannique, il y a plusieurs années, et, sauf erreur, les habitants de la Colombie-Britannique ont dû lever les bras et admettre qu'il est impossible de vérifier toutes les ramifications de ces entreprises qui deviennent rapidement des monopoles mondiaux.

Le témoin, ou son prédécesseur, voudrait-il préciser comment les usagers des services de la *British Columbia Telephone Company* seront avantagés? Je veux dire, les abonnés actuels vont-ils être avantagés à cause de l'adoption éventuelle de cette loi par le Parlement?

M. KENNEDY: Oui, j'aimerais dire, monsieur Regier, qu'à mon avis les abonnés de la *Northwest Telephone Company* paieront probablement plus longtemps les taux actuels sous l'administration de la *British Columbia Telephone Company* que s'ils demeureraient abonnés de la *Northwest Telephone Company* sous l'autorité de la commission des services publics.

Je le dis simplement, parce que je connais le marché financier et je sais qu'une société qui jouit d'autant de crédit que la *British Columbia Telephone Company* peut vendre ses obligations et ses actions privilégiées aujourd'hui beaucoup moins cher que ne le peuvent les sociétés moins importantes.

M. REGIER: Je me demande si je puis vous poser là-dessus la question que voici. A cet égard, vous dites que la *British Columbia Telephone Company*, c'est ce que vous prétendez en principe, est capable d'emprunter de l'argent à un taux moindre que la *Northwest Telephone Company*; je crois que c'est la substance de votre affirmation?

M. KENNEDY: C'est exact.

M. REGIER: Cependant, puisque la *Northwest Telephone Company* est l'entière propriété de l'*Anglo-Canadian Company*, société beaucoup plus importante, ne diriez-vous pas que le contraire pourrait en réalité être vrai?

M. KENNEDY: Non, monsieur. La *Northwest Telephone Company* s'est lancée sur le marché financier pour émettre des obligations et des actions privilégiées, et elle le fait indépendamment.

M. DRYSDALE: Quand cela s'est-il produit, monsieur Kennedy?

M. KENNEDY: Je pense que la dernière émission d'obligations a eu lieu... je pourrai vous le dire dans un instant, monsieur Drysdale.

M. DRYSDALE: Savez-vous aussi quel est le taux d'intérêt?

M. KENNEDY: C'était en 1954.

M. DRYSDALE: C'était une émission à combien?

M. KENNEDY: Dans le temps, la société a émis des obligations à $4\frac{1}{2}$ p. 100.

M. DRYSDALE: Comment cette émission supporte-t-elle la comparaison avec les obligations de la *British Columbia Electric*, émises dans le même temps, vers 1954? Le taux d'intérêt était-il égal, supérieur ou inférieur?

M. KENNEDY: Je ne pense pas avoir les données ici, monsieur Drysdale; mais j'ai vérifié avant de m'adresser cet été à la Commission des services publics. Certaines années, il y avait une différence de $\frac{1}{2}$ p. 100, et, d'autres années une différence de $\frac{3}{8}$ p. 100.

M. DRYSDALE: Une différence en plus?

M. KENNEDY: Oui, en plus.

M. REGIER: Le témoin a prétendu que les taux pour les abonnés de la *Northwest* demeureront plus longtemps au niveau actuel si la présente loi est adoptée que si elle ne l'est pas. Pourrait-il citer d'autres avantages? Je me préoccupe particulièrement, à l'heure actuelle, des avantages que peuvent obtenir les abonnés de la *British Columbia Telephone Company*.

M. KENNEDY: Pardonnez-moi, monsieur Regier, mais je crois que votre affirmation était inexacte, et j'aimerais qu'on fasse la correction dans le compte rendu. Vous avez dit que les taux exigés des abonnés de la *Northwest Telephone Company* dureraient plus longtemps, mais j'ai dit que les abonnés de la *British Columbia Telephone Company* demeureraient au niveau actuel plus longtemps.

M. REGIER: Je pense que vous avez dit *Northwest* et je me réjouis que ce soit corrigé.

Comment le témoin peut-il expliquer cela? J'aimerais appeler votre attention sur la question que j'ai soulevée en 1957, lorsqu'il a été question d'élever les taux de téléphone à Vancouver, sous prétexte qu'aussitôt qu'un réseau de téléphone devient plus considérable, les taux doivent nécessairement monter. On nous demande aujourd'hui d'étendre, et personne ne sait dans quelle mesure, le rayonnement de la *B. C. Telephone Company*. Il semble que le témoin contredise en quelque sorte l'argument apporté en 1957. Si nous permettons d'étendre les services dont je bénéficie à titre d'abonné de la *B. C. Telephone Company*, n'aurai-je pas à payer pour l'extension des services, vu que c'est précisément l'argument dont on s'est servi, en 1957, pour établir la raison pour laquelle nos taux ont toujours été tellement plus élevés qu'à Winnipeg ou à Regina.

M. KENNEDY: L'argument dont on s'est servi concernait ce que nous appelons les grands centres à plusieurs bureaux, comme Vancouver, où il y a un enchevêtrement de bureaux dans un central et où il faut relier ces bureaux. Quand il y a des bureaux de la dimension de ceux de la *Northwest Telephone Company*, ou de secteurs comme la *Northwest Telephone Company* dans la *British Columbia Telephone Company*, une situation de ce genre n'est pas aussi prononcée.

M. REGIER: D'après l'une des plus anciennes lois économiques, plus une entreprise d'utilité publique a d'abonnés, moins élevé est le prix de revient par abonné. Manifestement, la *B. C. Telephone Company* prétend qu'on a dépassé le

point du rendement proportionnel maximum par dollar dépensé de la part de l'abonné qui, à la longue, souscrit tout l'argent nécessaire. Le témoin voudrait-il dire quelle population ou combien d'abonnés il faut pour atteindre le rendement proportionnel maximum, en ce qui concerne chaque abonné en particulier. Combien faut-il d'appareils téléphoniques dans une ville pour que les taux cessent de baisser à cause du nombre plus grand de clients et quand le fonctionnement commence à augmenter le prix de revient?

M. KENNEDY: Je crois avoir parlé de secteurs à plusieurs bureaux, ce qui signifie, je pense, partout où il y a plus d'un bureau dans un central.

M. REGIER: Combien devrait-il y avoir d'abonnés à cet endroit-là, là où les taux commencent à monter plutôt qu'à descendre?

M. KENNEDY: 10,000 à ce qu'on me dit.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Est-ce que, par intégration ou consolidation, surtout s'il y a monopole, le rendement ne devient pas non proportionnel, à un moment donné? C'est évidemment avantageux jusqu'à ce point-là de faire des économies en évitant le dédoublement des services; mais après cela, l'exploitation devient lourde et l'on a la multiplicité des services.

M. KENNEDY: Je ne saurais dire dans tous les cas, sauf dans l'exploitation d'une ligne téléphonique.

M. REGIER: N'est-ce pas une bonne raison de se demander pourquoi cette loi ne devrait pas être adoptée, puisque vous avez déjà admis que vous avez dépassé le point du rendement proportionnel maximum, que vous avez maintenant atteint le rendement non proportionnel, et que, à chaque expansion, il vous faut élever les taux. N'est-ce pas un fort argument contre l'adoption de cette loi?

M. KENNEDY: Nous ne prétendons pas que nous devons augmenter les taux chaque fois qu'il y a expansion. Nous devons les relever quand l'économie du pays l'exige, à cause de l'augmentation des salaires, du prix des fournitures, des impôts. Lorsque les choses en viennent au point où nous sommes incapables de donner à nos actionnaires leur part du revenu net, il faut relever les taux.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Regier, je ne veux pas interrompre qui que ce soit ici, mais je n'ai pas l'impression que nous avançons beaucoup. Je veux donner à chacun des membres du Comité l'avantage de poser des questions aux témoins. Nous irions plus vite si nous permettions maintenant à quelques autres membres du Comité de poursuivre l'interrogatoire, pourvu que vous y consentiez.

M. REGIER: Sauf votre respect, je veux ajouter une dernière phrase, car je regrette de devoir partir dans un moment. Toutefois, je suis d'avis que le Comité devrait bien se demander si la grosseur d'une entreprise privée exploitant un service d'utilité publique signifie nécessairement qu'elle peut donner un meilleur service à meilleur compte et qu'elle a davantage le sens des responsabilités.

Je ne suis pas prêt à dire que je m'oppose à ce que la compagnie demande. Toutefois, j'ai l'impression que plusieurs questions fondamentales ont été laissées sans réponse, et j'ai hâte que la Chambre des communes soit formée en comité, pour obtenir plus d'éclaircissements.

Je remercie les membres du Comité de leur indulgence et je m'excuse de mon ton agressif.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je pense que c'est encore plus à propos quand il y a un vaste empire, comme c'est le cas pour cette compagnie, que lorsque la participation locale n'est pas aussi forte.

M. McPHILLIPS: Monsieur le président, je ne sais au juste qui répondra à mes questions, mais je veux d'abord demander s'il y a eu des modifications récentes à la loi constituant en corporation la *Northwest Telephone Company*. S'il y en a eu, pourrions-nous en avoir les détails?

M. KENNEDY: Nous avons demandé à l'assemblée législative qui vient d'être prorogée, à Victoria, de modifier la loi sur la *Northwest Telephone Company* de façon à ajouter deux mots qui autoriseraient la *Northwest Telephone Company* à vendre son entreprise à la *British Columbia Telephone Company*.

M. McPHILLIPS: Vendre l'entreprise?

M. KENNEDY: Oui, la loi en question a été adoptée il y a dix jours. M. McLean me dit que j'aurais dû dire: «A n'importe quelle compagnie du Canada».

M. McPHILLIPS: En outre, d'après ce qu'ont dit le parrain du bill à l'autre endroit et M. Jung, à la Chambre des communes, le pouvoir que vous avez obtenu n'a rien à voir avec la demande qui est faite dans le présent bill. Il est ici question de la vente des actions?

M. KENNEDY: Le pouvoir que nous avons à propos de la *Northwest Telephone Company*?

M. McPHILLIPS: Non, vous m'avez dit que le pouvoir que vous aviez obtenu était de disposer de l'actif de l'entreprise?

M. KENNEDY: Oui.

M. McPHILLIPS: Il s'agit (au dire des deux parrains du bill, c'est le but principal) d'acquérir les actions?

M. KENNEDY: La *British Columbia Telephone Company* a déjà le droit d'acquérir l'actif.

M. McPHILLIPS: Je sais cela, mais le pouvoir que la *Northwest Telephone Company* a maintenant obtenu grâce à cette modification, n'a aucune relation avec le bill ici à l'étude, n'est-ce pas?

M. KENNEDY: Parfaitement.

M. McPHILLIPS: Peut-être M. MacTavish est-il en mesure de répondre à la question suivante. Quand vous avez donné la proportion des participations dans la *British Columbia Telephone Company*, ce matin, parliez-vous de la masse monétaire, toutes les actions, ordinaires et privilégiées?

M. MacTAVISH: J'ai eu ces chiffres de M. Kennedy.

M. KENNEDY: Il s'agissait uniquement d'actions ordinaires.

M. McPHILLIPS: D'après la modification proposée, le pouvoir d'acheter des actions d'autres sociétés ayant des buts entièrement ou partiellement semblables, n'est nullement restreint du point de vue territorial.

M. MacTAVISH: Non.

M. McPHILLIPS: Autrement dit: munie de cette autorité, la compagnie pourrait acheter des actions n'importe où au Canada?

M. MacTAVISH: Oui, en théorie.

M. McPHILLIPS: On a beaucoup insisté sur le but principal du bill, aussi bien le parrain à l'autre endroit que les parrains à la Chambre des communes, et l'on s'est demandé, en somme, si la *Northwest Telephone Company* est débitrice de la *British Columbia Telephone Company*?

M. KENNEDY: Non.

M. McPHILLIPS: On a dit aussi à l'autre endroit, qu'il y avait lieu d'accepter cette proposition, qu'il y allait de l'avantage du Canada en général. Avez-vous quelque chose à dire pour appuyer cela?

M. MacTAVISH: Je pense qu'il n'est pas exagéré de dire que ce qui est bon pour les abonnés,—et j'ai dit, ce matin, que la proportion des abonnés et des usagers des lignes téléphoniques est fort élevée dans la Colombie-Britannique,—est bon pour le Canada. Je crois que cela appuie la déclaration dont vous parlez.

M. McPHILLIPS: N'est-il pas vrai que la *Northwest Telephone Company* s'occupe d'affaires auxquelles une personne ordinaire ne s'intéresse nullement.

M. KENNEDY: Non, pas que je sache.

M. McPHILLIPS: Je ne parle que de l'abonné ordinaire. La société ne fait-elle pas de la radio-téléphonie?

M. McLEAN: Voulez-vous parler des appareils téléphoniques sur les bateaux, dans les voitures, les radios mobiles? Ces appareils sont les mêmes que les appareils sur terre, sauf qu'ils se trouvent sur quelque chose qui se meut.

M. McPHILLIPS: D'après les déclarations faites aux deux Chambres, il s'agit d'une chose tout à fait souhaitable et à l'avantage du Canada en général, et je me suis demandé si vous pouviez appuyer ces déclarations ou si ce n'était qu'une opinion.

M. McLEAN: Nous sommes d'avis que, si nous exploitons une affaire dans la Colombie-Britannique, nous en aurons quelque prestige pour faire des affaires dans le grand Nord, au Yukon et en Alaska. Comme vous le savez, l'Alaska livre une concurrence très forte dans le domaine des services téléphoniques. Des entreprises américaines utilisent un câble sous-marin. Nous voulons faire passer les appels par la Colombie-Britannique, ce qui lui serait avantageux ainsi qu'au Canada, car nous serions en mesure d'aménager les lignes principales vers le nord, de sorte que plus tard, nous pourrions fournir d'autres services, par exemple, la télévision, beaucoup plus tôt que si nous nous contentions de faire des affaires en Colombie-Britannique.

M. MacTAVISH: En outre, je crois que les deux parrains ont pensé qu'il s'agissait de quelque chose qui est propre au téléphone. En améliorant le réseau téléphonique en Colombie-Britannique, on améliore les communications par tout le pays, car une personne de l'Île du Prince-Édouard, mettons, qui veut communiquer avec quelqu'un de la Colombie-Britannique, est mieux servie s'il y a certitude que les gens avec qui elle veut communiquer et bien d'autres ont le téléphone en Colombie-Britannique. Voilà pourquoi, du point de vue provincial, l'on ne saurait trop circonscrire ce que fait une compagnie. Ce qui est à l'avantage de l'abonné, en Colombie-Britannique, est également bon pour tout le pays, parce que les communications se font avec plus de facilité.

M. McPHILLIPS: Je comprends. Monsieur McLean, vous avez parlé plusieurs fois aujourd'hui de l'entreprise comme étant une seule entité. Si cette modification est adoptée, il n'en résultera pas que les deux compagnies ne constitueront qu'une seule entité. Non, une seule compagnie détiendrait les actions de l'autre.

M. McLEAN: En toute franchise, nous présumons qu'avec le temps, les deux compagnies ne formeront qu'une seule entité, pour des raisons d'économie administrative. Au fond, les abonnés des deux compagnies y trouveront leur avantage.

M. McPHILLIPS: Pourquoi n'achetez-vous pas tout simplement l'actif de la *Northwest Telephone Company*, son actif matériel?

M. KENNEDY: C'est ce que nous avons fait en trois occasions différentes à l'endroit de compagnies privées de la Colombie-Britannique, dans le cas des réseaux téléphoniques et télégraphiques du gouvernement fédéral. Nous avons acquis ces actifs depuis dix ans. Il en a été ainsi de la *Mission Telephone Company Limited*, de la *Chilliwack Telephone Company* et de la *Kootenay Telephone Company Limited*. Les abonnés en cause ont retiré de grands bénéfices de l'automatisation, par exemple, et pour d'autres raisons.

L'une des principales raisons pour lesquelles nous devons avoir ce pouvoir, c'est pour que nous puissions acheter tout d'abord les actions. Il y a la question d'impôts. Je ne crois pas qu'il faille entrer dans tous les détails. Les membres du Comité connaissent sans doute la loi sur les services sociaux de la Colombie-Britannique. D'après cette loi, il y a certaines exemptions pour les compagnies qui s'unissent en corporation. Des exemptions sont prévues pour les achats faits de la société-mère ou d'une filiale. Nous avons payé de faibles impôts dans l'achat des autres compagnies, parce qu'il y a certaines exemptions pour le terrain, et ainsi de suite. Voici une compagnie dont le bilan indique un actif de 15 millions de dollars; l'imposition, dans ce cas, serait bien lourde.

M. McPHILLIPS: Monsieur MacTavish, vous avez dit, ce matin, qu'un avocat représentant un syndicat de garantie ferait un examen minutieux des pouvoirs de la compagnie. Cependant, rien ne laisse entendre que la méthode prévue dans le bill supposerait un syndicat de garantie, n'est-ce pas?

M. MACTAVISH: Je pense que oui, de cette façon. Aux fins de la discussion, supposons que la présente loi soit adoptée et que la *British Columbia Telephone Company* devienne propriétaire des actions de la *Northwest Telephone Company*. Supposons qu'à ce moment-là ou peu après, pendant que cette situation existe, que la compagnie veuille faire du financement. J'imagine que l'avocat du syndicat de garantie s'inquiéterait fort de ce que la *British Columbia Telephone Company* ait un tel pouvoir. A mon avis, sans la présente loi, il trouverait à redire à la transaction et serait très probablement porté à aviser le syndicat de garantie de ne pas y participer.

M. McPHILLIPS: Comment cela? Serait-ce parce qu'on a coutume, dans les prospectus publiés dans ces cas-là, de parler de filiales entièrement possédées?

M. MACTAVISH: Oui, parce que, voyez-vous, la garantie, et plus particulièrement s'il s'agit d'emprunter au moyen d'obligations, comprendrait la reconnaissance de l'actif représenté par les actions de la *Northwest Telephone Company* que détient la *British Columbia Telephone Company*. En tout cas, cela serait essentiel à la souscription d'actions ordinaires ou privilégiées.

M. McPHILLIPS: L'incorporation des statuts de 1916 vous est-elle familière?

M. MACTAVISH: D'une façon générale.

M. McPHILLIPS: On a parlé des buts premiers. Ne croyez-vous pas que cette loi de 1916 avait pour objet principal d'assurer à la nouvelle compagnie canadienne la direction de la *British Columbia Telephone Company Limited*? N'est-il pas vrai?

M. MACTAVISH: Oui, telle qu'elle existait alors. Subséquemment, cette loi a été mise en œuvre grâce au présent arrangement.

M. McPHILLIPS: Oui. Le parlement du Canada a approuvé cette loi et a stipulé que la compagnie s'emparerait de tous les pouvoirs que cette loi accordait à la *British Columbia Telephone Company Limited*. Il y était mentionné que cette compagnie pouvait devenir actionnaire de toute compagnie dont les objets

étaient les mêmes, en tout ou en partie. Le parlement du Canada ayant ainsi agi, comment peut-on prétendre que la compagnie présentement en cause ne possède pas les pouvoirs nécessaires?

M. MAC TAVISH: Je crois que c'est parce qu'il y a des doutes sérieux quant à savoir si la *British Columbia Telephone Company* a vraiment hérité de cette sorte de pouvoirs, si tant est qu'ils existaient.

M. McPHILLIPS: N'était-ce pas le seul but de cette constitution en corporation? Il y avait deux objets: placer cette société sous l'empire des autorités fédérales et s'emparer de la société à responsabilité limitée.

M. MAC TAVISH: Oui. En toute franchise je ne saurais me prononcer en connaissance de cause. J'ai toujours cru qu'en 1916 on avait fait constituer cette société en corporation par une loi fédérale en vue d'assurer cet intérêt général. J'ai cru que c'était là le point capital.

M. McPHILLIPS: Oui, l'intérêt général s'est appliqué à une société alors existante. Rien dans sa loi de constitution n'indiquait que cette compagnie était créée de toutes pièces. Cette loi lui a donné les pouvoirs que vous avez indiqués. C'était certainement l'intention du parlement que cette société obtienne tous ces pouvoirs et qu'elle en jouisse pleinement. Vous prétendez maintenant qu'il y avait lacune et qu'en réalité elle ne possédait pas ces pouvoirs. Voici les mots que contient la charte: "ou peut devenir actionnaire dans toute pareille compagnie". A votre avis, les pouvoirs que possédait cette société se seraient donc éteints.

M. MAC TAVISH: Je crois que c'est possible, et je crois que j'ai raison. Cette transaction concernait plutôt l'octroi d'une concession que l'utilisation de pouvoirs, comme nous l'entendons en ce moment. Je crois qu'il y a réellement eu lacune dans l'octroi de pouvoirs tels que nous les entendons présentement et j'ajouterai que cela me préoccupe beaucoup.

M. McPHILLIPS: Un autre point de l'amendement proposé me paraît être encore une répétition: c'est l'approbation à obtenir de la Commission des transports. Si je me souviens bien, la charte de la *British Columbia Telephone Company* dit qu'il faut cette approbation pour que soient émises toutes actions par vente, au comptant ou par quelque autre manière. Au paragraphe 1^{er} de l'article 6, il est dit "la Compagnie n'aura pas le pouvoir d'émettre, vendre ou autrement aliéner son capital social ou une partie de ce capital sans avoir auparavant obtenu l'autorisation de la Commission des transports". Il me semble étrange que cette disposition figure de nouveau.

M. MAC TAVISH: C'est simplement une répétition de ce qui apparaît au présent article 9. Je sais que c'est une répétition, mais cette disposition apparaît dans toute la loi, aux articles 6 et 9, et maintenant au nouvel article 9A. C'est peut-être une redondance, mais c'est le plus qu'on en puisse dire.

M. McPHILLIPS: Lorsque j'ai vu cette disposition, j'ai pensé qu'elle avait été insérée pour fins de publicité, pour prouver votre bonne foi, parce qu'elle existe dans la charte fondamentale. Je me demande si on l'y a insérée afin d'apaiser certaines gens qui pourraient douter de l'à-propos du présent amendement.

M. MAC TAVISH: Voici la meilleure explication que je puisse vous donner: lorsque nous étions au stade de l'examen du projet en comité à l'autre endroit cette question a été soulevée d'une façon différente, et on nous a demandé d'insérer ces mots entre les lignes 15 et 22 de l'article, afin d'assurer qu'il nous faudrait revenir devant la Commission des transports. J'ai alors attiré l'attention sur l'article 6 que vous venez de mentionner, afin de rassurer les membres du

comité qui croyaient qu'il ne nous serait plus nécessaire de nous adresser à la Commission des transports. C'est peut-être une précaution inutile, mais nous l'avons insérée quand même, par mesure de précaution précisément et non pour prouver notre honnêteté. Nous nous rendons parfaitement compte de notre position à l'égard de cette Commission, et je crois que nous désirons modifier nos relations avec la Commission des transports. Nous croyons qu'il est préférable que de toute évidence la phraséologie soit la même, sauf en ce qui concerne les deux points au sujet desquels nous désirons établir une distinction au présent article 9. Je ne l'ai pas rédigé moi-même, alors je puis assurer, sans vantardise d'auteur, que cette rédaction est meilleure.

M. DRYSDALE: Alors pourquoi n'a-t-on pas remanié tout l'article 9? C'eût peut-être été la solution la plus simple.

M. MAC TAVISH: C'eût peut-être été plus simple, mais comme M. Jugn l'a dit aux Communes, nous ne voulions pas que les articles de la loi des chemins de fer, mentionnés à l'article 9, s'appliquent à notre article 9A. J'ai collaboré quelque peu à cette rédaction; nous avons cru que ce procédé serait plus compliqué que d'insérer simplement la clause 9A. En matière de rédaction, vous savez, ce qui semble clair et simple devient parfois des plus compliqués.

M. DRYSDALE: Le sénateur Farris a fait mention de la Compagnie de téléphone Bell. Vous avez là un excellent précédent.

M. MAC TAVISH: Oui, mais comme il ressort de ce qu'on a lu ce matin, c'est un article rédigé de façon toute différente. La dernière partie est très semblable à la disposition que nous proposons ici, mais la première partie de l'article traite surtout de lignes de raccordement.

M. DRYSDALE: Si vous lisez tout l'article concernant la Compagnie de téléphone Bell, ainsi que tout l'article 9, vous constaterez alors que vous possédez tous les pouvoirs nécessaires pour l'obtention et la cession d'actions. Plus tôt aujourd'hui, vous nous avez donné maintes assurances, et c'est tout; elles n'étaient pas appuyées par quelque opinion, mémoire ni déclaration.

M. MAC TAVISH: Si cela peut vous aider, nous pourrions déposer un mémoire énonçant une opinion sur ce sujet. Cependant, je ne suis pas en mesure de le faire maintenant. Nous pouvons le faire plus tard; dans l'intervalle, permettez-moi de dire officiellement que les avocats qui ont discuté ce sujet étaient d'avis qu'une telle disposition s'imposait.

M. DRYSDALE: Quels avocats l'ont discutée? Et est-il possible d'obtenir un mémoire?

M. MAC TAVISH: Le conseiller juridique de la compagnie en a admis la nécessité, et j'étais également de son avis, si cet avis peut signifier quelque chose. Mais, je dois admettre franchement que l'avocat à Montréal, qui était aussi l'avocat du syndicat de garantie, n'a pas été consulté de façon officielle. J'ai simplement discuté la question avec lui et il a approuvé d'emblée mon opinion en pensant qu'il aurait peut-être ultérieurement l'occasion de donner par écrit son opinion juridique.

M. McPHILLIPS: J'aurais une dernière question à poser. On dit ici que cela donnerait à la compagnie le droit d'acheter des actions d'une compagnie située n'importe où au Canada. Est-ce réellement ce que vous avez l'intention de faire? Est-ce pour cette raison que vous voulez des pouvoirs aussi étendus?

M. MAC TAVISH: Permettez-moi de vous répondre d'une façon plutôt négative en vous disant que la compagnie se placerait, à mon avis, dans une situation qui pourrait être embarrassante si une limite lui était imposée, eu

égard à ce que M. McLean a dit précédemment, quant à, ou plus particulièrement en ce qui concerne l'expansion possible dans le nord. Même si je ne suis pas en mesure d'engager la compagnie, je crois qu'il est parfaitement opportun de dire qu'il n'est aucunement possible que la compagnie vienne en Ontario et achète l'une ou l'autre des 4,500 compagnies qu'on dit disponibles. Cela dépasse tout projet.

D'autre part, je crois que, pour parler avec modération, il serait gênant pour la compagnie de se voir imposer des limites et il lui serait aussi difficile de prendre de l'expansion dans ces conditions, car il semble que l'expansion future serait intéressante non seulement du point de vue de la compagnie mais aussi du point de vue du service dont bénéficierait la Colombie-Britannique.

M. DRYSDALE: Le but principal de cette modification, à l'heure actuelle, est l'acquisition d'actions de la *Northwest Telephone Company*, n'est-ce pas?

M. MAC TAVISH: Eh bien!

M. DRYSDALE: Est-ce que le sénateur Farris avait raison de dire, comme il l'a fait à la page 246 (*Débats du Sénat*) que le but du présent bill était de rendre possible l'acquisition d'actions de la *Northwest Telephone Company*? Il ne se pose pas de difficultés sérieuses quant à l'acquisition d'actions et il est très souhaitable que la chose se fasse.

M. MAC TAVISH: Oui, au point de vue de l'objectif immédiat. Je ne veux pas vous répondre franchement et vous dire oui, parce que je ne voudrais pas qu'on supposât que la compagnie n'a aucun espoir ni aucun désir d'acquérir éventuellement plus d'actions.

M. DRYSDALE: Je voulais m'assurer si c'était bien la principale raison d'être du bill. Comment la compagnie s'y prend-elle présentement pour acquérir des actions? Recourt-elle à l'échange?

M. MAC TAVISH: Sauf erreur, le sénateur Farris a laissé entendre, ou que quelqu'un d'autre l'a fait, qu'il serait plus économique dans le cas dont il s'agit ici, c'est-à-dire la *Northwest Telephone Company*, ou dans d'autres cas, de rendre la transaction possible ou suffisamment flexible pour qu'il y ait échange d'actions. Ce serait une bonne façon d'effectuer les transactions.

M. DRYSDALE: Est-ce ce qu'on se propose de faire dans ce cas en particulier?

M. MAC TAVISH: Je ne saurais vous répondre sur ce point parce que je ne crois pas que l'étude de la question en soit à ce stade. Je ne crois pas que la transaction ait été envisagée de cet angle, encore.

M. McLEAN: C'est ce à quoi nous songions.

M. DRYSDALE: C'est-à-dire, simplement échanger des actions? Il ne serait pas question de dépenser du capital pour en faire l'acquisition?

M. McLEAN: C'est une des raisons pour lesquelles nous agirions ainsi.

M. DRYSDALE: La principale raison serait donc que vous n'auriez pas rien à décaisser. Si c'est là la raison, M. MacTavish pourrait peut-être alors nous donner une interprétation de l'article 194, qui est ainsi conçu:

Une compagnie ne peut employer quelque partie de ses fonds à l'achat d'actions d'une autre corporation, sauf dans la mesure où cet achat est formellement autorisé par la loi spéciale.

M. MAC TAVISH: Oui, je m'empresse d'en convenir avec vous.

M. DRYSDALE: Tel est le texte de l'article 194. Ne semble-t-il pas que, en vertu de l'article 4, la compagnie a le droit d'acquérir les actions qu'elle désire?

M. MAC TAVISH: Oui, mais cela nous limiterait à une seule transaction, ce que l'autre avocat a voulu éviter, en se fondant en grande partie, à mon avis, sur l'expérience que j'ai eue, à savoir que lorsqu'on cherche à obtenir l'adoption d'un bill en vue d'une transaction en particulier, on risque de se trouver dans l'embarras. Il m'apparaît très probable qu'en temps d'expansion normale le cas qui nous intéresse peut se présenter de nouveau.

M. DRYSDALE: Vous admettriez qu'en vertu de l'article 9 actuel, la compagnie a le pouvoir d'échanger ses actions et qu'elle n'aurait pas besoin de cette modification particulière?

M. MAC TAVISH: Non, je ne saurais aller si loin.

M. DRYSDALE: Pourquoi pas?

M. MAC TAVISH: Parce que lorsqu'une société échange ses actions contre celles d'une autre, elle en devient actionnaire et là se pose une question.

M. DRYSDALE: L'article 9 prévoit l'acquisition d'actions. C'est un article d'ordre très général, qui se lit comme il suit:

9. La Compagnie a le pouvoir d'acheter, prendre à sa charge, louer, ou autrement acquérir de toute autre compagnie ou toutes autres compagnies ou se fusionner avec elles, ayant des objets en totalité ou en partie similaires à ceux de la Compagnie, la totalité ou partie des biens réels ou personnels, entreprise, affaires, pouvoirs, contrats, privilèges et droits de toutes pareilles compagnie ou compagnies. . .

Et l'article 194 dit que c'est une disposition générale. Il s'agit maintenant de savoir si cette disposition doit faire l'objet d'une loi spéciale ou si elle s'applique seulement lorsque la compagnie doit se servir de ces fonds, ce qui est, je suppose, le cas d'une transaction au comptant.

Par conséquent, dans ce cas particulier,—je ne me soucie pas de la *Northwest Telephone Company*,—vous conviendrez que vous n'avez pas besoin de cette modification pour atteindre votre but?

M. MAC TAVISH: Non, mais deux difficultés se posent: la première est la signification des mots «autrement acquérir». Je ne crois pas qu'il soit hors de tout doute que ces mots permettraient à la compagnie de devenir actionnaire. Voilà pour la première difficulté.

L'autre et la plus importante cependant est, une difficulté que j'aurais dû mentionner plutôt mais je l'ai oublié: au sujet de l'article 194, un avocat a fait savoir à la compagnie que, relativement à l'interprétation de l'article 194,—fonds et actions,—les fonds en question peuvent comprendre les actions.

M. DRYSDALE: Sur quoi cette opinion repose-t-elle? J'ai ici une définition du *Stroud's Judicial Dictionary*, troisième édition, page 1196, qui se lit comme il suit:

(3) Le mot «fonds» peut signifier les ressources réelles en espèces d'un genre particulier, comme la monnaie en caisse ou en banque, ou il ne peut être qu'une simple expression de comptabilité employée pour décrire une catégorie particulière dont une personne se sert pour établir ses comptes.

Cela semble juste. De toute façon c'est le mot employé dans l'article à l'étude. Est-ce qu'on a déjà donné une interprétation de cet article au Canada?

M. MAC TAVISH: Pas que je sache, messieurs. Il va sans dire que je ne suis pas l'auteur de cette opinion; mais un avocat a déclaré que, en vertu de l'article 194, les termes dont nous parlons. . .

M. DRYSDALE: Les fonds signifient les actions?

M. MAC TAVISH: Oui, ils comprennent les actions dans ce cas.

M. DRYSDALE: C'est une interprétation plutôt singulière.

M. MAC TAVISH: On pourrait dire que c'est le cas, sauf que, à mon avis, il est presque implicite même, d'après la définition de Stroud que vous avez lue, que les fonds ne sont pas simplement des espèces. Quand on s'écarte du mot espèces, alors je crois qu'on fait une distinction plutôt étroite entre les mots actions ou argent.

M. DRYSDALE: Au sujet de la *Northwest Telephone Company*, il est stipulé dans cet article en particulier que quelque chose pourra être échangé, et peut-être l'échange d'actions se fera-t-il dans une proportion de six contre une ou de huit contre une ou dans n'importe quelle proportion que la compagnie jugera acceptable. Il n'y a pas d'actions de la *Northwest Telephone Company* sur le marché, n'est-ce pas?

M. MAC TAVISH: Oui, ce sont des actions privilégiées vendues autrement que par des maisons de change officielles. J'ai vu comment ces opérations s'effectuaient.

M. DRYSDALE: Serait-il exact de dire que la plus grande partie des actions ordinaires appartiennent indirectement à des capitalistes américains?

M. MAC TAVISH: Non, elles appartiennent toutes, je crois, à l'*Anglo-Canadian Telephone Company*.

M. DRYSDALE: J'aimerais attirer votre attention sur un point que vous ne semblez pas avoir expliqué trop clairement. Nos voisins du Sud doivent malheureusement subir un impôt sur les plus-values de capitaux et cet échange d'actions serait surtout avantageux aux détenteurs américains d'actions qui pourraient échapper à cet impôt de 25 p. 100, car je ne crois pas qu'il s'applique à l'échange d'actions?

En d'autres termes, si vous effectuiez vos transactions en espèces pour ce qui est des actions, est-ce que les actionnaires américains seraient visés par l'impôt sur les bénéfices provenant de la vente et de l'achat de biens productifs?

M. MAC TAVISH: Oui. Je ne suis pas un expert en droit des États-Unis, mais je crois que cette loi sur les bénéfices porte aussi un article sur les transactions relatives aux actions; c'est cet article de la loi qui bloque les actionnaires pendant six mois, je crois, ou pendant un certain nombre de mois. . .

M. DRYSDALE: Les bénéfices peuvent être réalisés à court terme ou à long terme.

M. MAC TAVISH: Oui. Je ne connais pas tous les détails, mais je ne crois pas qu'il soit juste de dire que les actionnaires américains échappent complètement à cet impôt en effectuant des échanges d'actions. Est-ce que vous en convenez?

M. DRYSDALE: Oui, mais est-ce que les Américains ne devraient pas effectuer une double transaction en payant en espèces et en recevant les actions? S'ils vendaient ensuite les actions, ils seraient de nouveau frappés par la loi sur les bénéfices.

Il me semble que le but premier de cette modification particulière est d'aider les actionnaires américains à se soustraire à l'impôt sur les bénéfices.

M. MAC TAVISH: Oui, sauf que je ne vois pas comment les actionnaires pourraient être mêlés à la transaction même dont nous parlons, car elle doit avoir lieu entre deux compagnies canadiennes, l'*Anglo-Canadian Telephone Company* et la *B. C. Telephone Company*.

M. DRYSDALE: Mais une personne qui serait actionnaire de la *Northwest Telephone Company* deviendrait actionnaire de la *B. C. Telephone Company*. On échangerait les actions les unes pour les autres, que la proportion soit de cinq contre une, de six contre une, ou autre.

M. MAC TAVISH: Mais de toute façon, le triangle se composerait de compagnies canadiennes comme l'*Anglo*, la *B.C.* et la *Northwest*.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Ces compagnies sont enregistrées au Canada, mais les actions appartiennent en grande partie à des gens des États-Unis, n'est-ce pas?

M. MAC TAVISH: Oui, mais non pas de manière à être l'objet de l'impôt sur la plus-value de capital.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Les compagnies sont nominalement canadiennes, en d'autres termes, —légalement canadiennes.

M. MAC TAVISH: Légalement canadiennes.

M. DRYSDALE: Mais quant aux actionnaires des États-Unis, la modification proposée leur serait néanmoins avantageuse au point de vue de l'impôt sur la plus-value de capital, car ils seraient exempts de cet impôt de 25 p. 100? Il n'y a rien de reprochable à cela; je ne veux pas laisser entendre qu'il y a quelque chose d'illégitime.

M. MAC TAVISH: Non. Je ne suis pas très au courant de cela. Je ne puis vous suivre, mais à mon sens il n'y est pas du tout question d'impôt sur la plus-value de capital dans ces cas.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il semble qu'on veuille surtout favoriser les capitaux américains; est-ce exact?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur Herridge.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, mes observations auront surtout trait à l'article 1 et j'aimerais poser quelques questions qui intéressent mes électeurs. Avant cela, permettez-moi de dire comme je suis heureux de voir M. MacTavish assez bien pour pouvoir assister à nos séances.

M. MAC TAVISH: Merci, monsieur.

M. HERRIDGE: Même s'il a passé une bonne partie de sa vie à essayer de détruire le parti politique auquel j'appartiens, il est maintenant à sa retraite et je lui souhaite de poursuivre en santé et avec succès ses passe-temps inoffensifs et la pratique du droit.

M. MAC TAVISH: Je vous remercie.

M. HERRIDGE: Je suis aussi embarrassé lorsque je regarde M. McLean; j'ai l'impression d'être dans la situation de David vis-à-vis Goliath. Mais j'aimerais attirer l'attention du Comité sur le fait que la compagnie en cause a déjà témoigné devant le Comité en 1951 en vue d'obtenir l'adoption d'un bill modificateur.

M. MAC TAVISH: Oui.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Est-ce que M. MacTavish a comparu au nom de la compagnie à cette occasion-là?

M. MAC TAVISH: Je crois que oui, avec un autre avocat.

M. HERRIDGE: Je crois que c'était M. Des Brisay à ce moment-là.

M. McPHILLIPS: Non, pas en 1951.

M. HERRIDGE: La compagnie a déjà témoigné devant le Comité au sujet d'un bill modificateur et, à cette occasion, j'en ai profité pour soumettre à

l'attention des dirigeants de la compagnie les plaintes de mes électeurs, qui étaient assez nombreuses. Elles comprenaient des demandes d'amélioration de service, des demandes en suspens, des plaintes de personnes qui désiraient un service de 24 heures dans certaines petites localités, des plaintes au sujet du trop grand nombre d'abonnés sur une même ligne et ainsi de suite.

A cette occasion, la compagnie a promis de faire ce qu'elle pourrait pour améliorer la situation. Je sais qu'il était assez difficile, dans le temps, d'améliorer certaines de ces installations; si certaines demandes n'ont pas été remplies, c'est, si je comprends bien, à cause de la difficulté d'obtenir des matériaux, et de choses semblables. Il y avait des raisons.

Puis, en 1957, la société a de nouveau témoigné devant le comité, et j'avais des plaintes semblables des chambres de commerce, des agglomérations et des individus, particulièrement à l'égard des grandes agglomérations, qui désiraient obtenir aussitôt que possible le service à cadran automatique. D'autre part, les petites agglomérations désiraient des prolongements. J'avais des plaintes venant de Salmo, New Denver, Nakusp et d'autres petits endroits. On demandait le service pour de petites agglomérations telles que Casino, endroit que j'ai mentionné en 1951 et en 1957, et en outre on se plaignait au sujet du nombre des abonnés qui partageaient les lignes à postes groupés.

J'admets volontiers que la société a accompli des prolongements très considérables et de grandes améliorations dans les circonscriptions de Kootenay et que le service s'est grandement amélioré. Je pense aussi que je devrais dire, en toute justice, que les salaires et les conditions de travail des employés sont bien meilleurs. Je l'ai dit à la Chambre, et je n'hésite pas à le répéter ici, à mon avis la société entretient d'excellentes relations avec ses employés. Je connais un grand nombre d'entre eux dans ma propre circonscription.

Je dois également dire que les équipes affectées aux lignes méritent des éloges pour avoir rétabli le service dans des endroits malcommodes de la campagne, lors de tempêtes de neige qui ont mis les lignes hors d'état. Les membres de ces équipes ont rétabli le service dans des parties rocheuses et difficilement praticables de la campagne, et je les ai vus faire des choses qui dépassaient ce qu'exigeait leur devoir, pour pouvoir rétablir le service aussi rapidement que possible, et je crois que nous devons le reconnaître.

Cependant, des plaintes persistent. J'ai entendu dire dans les grands centres qu'ils désirent toujours obtenir au plus tôt le service à cadran automatique. Il y a plusieurs demandes visant l'amélioration des services dans les petites agglomérations, particulièrement en ce qui concerne celle de Casino, située au sud de Trail, que M. McLean en particulier n'est pas sans connaître.

Je dois dire que le nombre des plaintes au sujet du nombre des abonnés qui partagent les lignes à postes groupés a augmenté ces dernières années. J'ai reçu plusieurs plaintes relativement à ce genre de choses.

Monsieur le président, j'aimerais que le témoin compétent, s'il le veut bien, déclare au Comité,—et je suis certain que certains de ces messieurs sont au courant des conditions présentes,—ce que la société a l'intention de faire bientôt pour améliorer les installations du service à cadran automatique dans les grandes agglomérations et pour accorder ce service aux agglomérations telles que Casino. Je voudrais qu'il nous dise aussi ce qui pourrait être fait même pour améliorer le service accordé aux endroits tels que Deer Park, Renata, Arrow Park, Edgewood, East Arrow Park et autres endroits de ce genre.

En outre, monsieur le président, la société pourrait-elle faire quelque chose pour réduire le nombre des abonnés qui partagent les lignes à postes groupés? C'est parfois très malcommode. Je l'ai mentionné à la Chambre. Je n'ai fait que citer un exemple qui me touchait moi-même, car j'avais fait personnellement l'expérience et j'étais au courant de la difficulté. Je me trouvais dans un autre endroit de ma circonscription et un appel interurbain arriva d'Ottawa. La téléphoniste me dit quand elle put enfin me rejoindre, qu'elle avait tenté pendant une heure de m'atteindre sur une ligne à postes groupés, mais qu'elle n'avait pu le faire à cause du nombre de personnes qui occupaient la ligne et, qui, à juste titre, s'en servaient.

J'ai entendu des sociétés forestières formuler la même plainte, puis certaines maisons d'affaires, des marchands et des personnes vivant dans la région qui désirent communiquer avec des clients, etc.

Le représentant compétent de la société voudrait-il répondre à ces questions?

M. McLEAN: Monsieur Herridge et messieurs, je ne connais votre région que depuis un an environ, mais j'ai ici quelques chiffres qui indiquent ce que nous sommes en train de faire et ce que nous allons entreprendre.

Premièrement, nous allons transformer en services automatiques les services de tous les grands centres: ce sont Trail et Nelson; nous y terminerons le travail cette année ou l'an prochain.

M. HERRIDGE: Je ne connais pas les rouages des services de téléphone. Quelles dépenses cela comporte-t-il?

M. McLEAN: Il faut d'abord trouver une somme d'argent considérable, ce que nous pouvons faire, je crois, puis construire des bâtiments convenables pour loger l'outillage automatique, enlever l'outillage manuel et mettre l'outillage automatique en service; faire des changements à l'égard des appareils de téléphone: dans certains cas, il faut installer des cadrans sur les appareils, et, dans d'autres cas, changer entièrement les appareils.

Je puis dire en même temps que nous nous proposons d'améliorer les lignes à postes groupés. Nous le faisons à une haute échelle. Si nous n'avons pas réussi à faire un travail excellent dans le passé, c'est à cause du manque de facilités et du fait que nous étions tellement occupés à installer de nouveaux services que nous n'avons pas l'outillage ni les usines extérieures voulus pour faire l'amélioration.

Nous nous sommes maintenant rattrapés, et je suis certain que vers l'année prochaine vous constaterez une nette amélioration dans votre région, et ce à deux égards: le relèvement de la qualité des lignes à postes groupés et l'octroi des services à des agglomérations telles que Casino. Relativement à Casino, je puis mentionner que nous projetons de rejoindre cet endroit, vers le mois de juin, avec un service spécial, et que nous avons pris des dispositions de concert avec les habitants de l'endroit pour y installer un petit réseau qui leur soit propre, avec lequel nous nous raccorderons.

Je suis persuadé que la même chose peut se faire dans d'autres agglomérations qui sont trop petites pour qu'on y établisse un échange exigeant une téléphoniste ou un système automatique.

Dans chacun de ces endroits où nous ferons la transformation, nous espérons en même temps relever la qualité des lignes à postes groupés ou nous débarrasser des lignes à postes multiples, sauf en ce qui concerne les lignes les plus longues, où il s'agit sans doute de faire fonctionner ce que nous appelons des postes

payants; c'est-à-dire qu'un magasin à tous les huit ou dix milles aurait un appareil de téléphone.

Pour m'exprimer d'une autre façon: s'il y a une demande de service, nous espérons pouvoir répondre à cette demande de la façon que désirent les habitants, où que ce soit en Colombie-Britannique.

Je puis vous dire ce que nous avons fait dans la région au cours de la dernière décennie.

M. HERRIDGE: Cela serait intéressant.

M. McLEAN: Je parle de l'intervalle écoulé depuis 1950. A Balfour, nous avons augmenté de 336 p. 100 le nombre des appareils de téléphone, c'est-à-dire de 30 à 140. Nous avons à Castlegar augmenté le nombre des appareils téléphoniques de 191 à 1,400; à Fruitvale, de 258 à 754; à Kaslo, de 173 à 265; à Nakusp, de 157 à 415; à Nelson, de 3,072 à 4,400; à New Denver, de 144 à 266; à Rossland, de 943 à 1,222; à Trail, de 3,872 à 6,091.

A Castlegar, Fruitvale et Rossland, nous avons, pendant cette période, converti le service manuel en service automatique.

Ai-je négligé de répondre à quelque point de votre question?

M. Kennedy me signale que nous avons dépensé \$4,248,000 dans la région durant cette période.

M. HERRIDGE: Merci. Ces renseignements sont très intéressants, monsieur McLean.

J'ai seulement une autre question à poser: relativement à ces petites agglomérations riveraines du lac que j'ai mentionnées, vous savez peut-être si elles ont un poste de péage, pensez-vous que ce serait une bonne idée que certaines de ces petites agglomérations forment une coopérative ou une société locale, et le cas échéant, pourriez-vous vous arranger avec elles?

M. McLEAN: Voici, à mon sens, ce que nous ferions: nous serions prêts à leur donner gratuitement de l'outillage que nous mettrions à leur disposition et à leur laisser former leur propre petite société. Puis, nous nous raccorderions avec elle et nous lui dirions comment assurer le fonctionnement de la manière la plus efficace.

Je ne sais pas au juste quelle est l'ampleur de certains de ces endroits, mais dans le cas des très petits, il serait difficile de leur fournir un service intégré exigeant une téléphoniste et un préposé en constante disponibilité, ou un tableau de distribution fonctionnant vingt-quatre heures par jour; toutefois je puis vous assurer que nous trouverions une solution dans ces cas.

M. HERRIDGE: Il y a des agglomérations dont la population varie de cinquante à deux cents âmes.

M. McLEAN: Naturellement, dans une agglomération de deux cents âmes, je suis certain que nous entreprendrions l'aménagement. Je ne savais pas qu'il existât des agglomérations de cette importance non munies d'un service de téléphone approprié.

M. HERRIDGE: Eh bien, dans la région d'Edgewood, il y en a une dont la population est sans doute bien supérieure, mais à cet endroit une coopérative locale travaille de concert avec votre société.

M. McLEAN: Nous avons peut-être négligé certaines de ces régions et vous m'y faites songer. Soyez assuré que nous allons y voir.

M. HERRIDGE: Ces petites agglomérations pourraient s'adresser à vous advenant qu'elles entreprennent quelque chose dans ce domaine. Votre personnel local serait-il disposé à leur dire comment s'y prendre?

M. McLEAN: Si vous leur conseillez de s'adresser à moi directement, je verrai à ce qu'elles obtiennent de l'aide du personnel local et de celui de la région qui s'occupent de ce travail.

M. HERRIDGE: Merci.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président. . .

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur Browne, avant que vous commenciez, puis-je vous signaler que nous avons l'intention de demander l'ajournement à quatre heures.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je pense que ce que j'ai à demander prendra peu de temps.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il y a peut-être d'autres renseignements que le Comité désire obtenir avant que nous nous réunissions de nouveau lundi? Si vous en présentez la demande à nos témoins, je suis certain qu'il s'efforceront de nous les obtenir en fin de semaine.

C'est ce que je voulais proposer maintenant.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, on a posé quelques questions ce matin, mais je ne sais trop si on a dit entre quelles mains se trouve la maîtrise réelle de la société. A-t-on répondu directement à cette question?

Je crois qu'on a dit que l'*Anglo-Canadian* possède 36 p. 100 des actions, et on a demandé si c'était là que se trouve effectivement la maîtrise de la société.

M. MAC TAVISH: J'ai dit que dans une large mesure la question de la direction réelle est affaire d'opinion, mais que j'étais prêt à admettre qu'une proportion de 36 p. 100, outre 8 p. 100, peut signifier, en toute impartialité, la haute main réelle.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Les actions de la *Northwest* sont-elles cotées en bourse?

M. MAC TAVISH: Les actions privilégiées ont un marché; elles se vendent au comptant, mais elles ne figurent pas à la bourse.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Avez-vous un chiffre approximatif pour la valeur totale de l'actif de la part de la société?

M. MAC TAVISH: Monsieur Kennedy en a, je crois, indiqué approximativement la valeur.

M. KENNEDY: J'ai dit que la valeur brute de l'usine inscrite dans le dernier bilan était presque de 15 millions de dollars, abstraction faite de la dépréciation.

M. MAC TAVISH: C'est la valeur de l'actif de la *Northwest*.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): D'autres actions dans la *British Columbia Telephone Company* iraient probablement à l'*Anglo Company*, laquelle aujourd'hui semble avoir réellement la haute main sur la société. Cela augmenterait les valeurs de la *British Columbia Telephone Company* qu'elle a en portefeuille et rendrait plus difficile de placer la maîtrise en Colombie Britannique ou au Canada. Est-ce qu'une maîtrise plus considérable de la société serait un des buts que se propose l'*Anglo-Canadian*?

M. MAC TAVISH: Je crois pouvoir répondre sans hésitation à la dernière partie de la question en disant que cet objectif n'a pas été envisagé. Je ne crois pas que l'*Anglo* vise à s'assurer plus de maîtrise qu'elle n'en a en ce moment. Je ne crois pas que les parties intéressées aient songé à cela.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, puisque nous allons suspendre la séance dans quelques minutes pour ajourner à lundi, je me demande si on ne pourrait pas nous exposer clairement la façon dont les actions sont réparties; ainsi nous verrions comment cette transaction pourrait modifier la direction de la société et si elle tendrait à la placer aux États-Unis plutôt qu'au Canada?

M. MAC TAVISH: Vous voulez parler des actions de la *British Columbia* détenues en portefeuille, les proportions de 36, 8 et 56 p. 100?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'aimerais avoir une idée de la façon dont les actions seraient réparties si cette transaction, l'achat de la *Northwest*, se produit, et de la mesure dans laquelle le portefeuille de l'*Anglo* s'en trouverait augmenté.

M. MAC TAVISH: Je crois que nous pouvons répondre dès maintenant à cette question. M. Kennedy sait quels sont les chiffres.

M. KENNEDY: La valeur des actions transférées correspondrait seulement à l'avoir social de la compagnie, et cette valeur serait loin de sa valeur totale, savoir celle de 15 millions. Si vous voulez jeter les yeux sur le bilan, vous verrez que se trouve engagée dans les actions une somme de 3 millions qui serait d'abord transférée, si le présent bill est adopté. Nous estimons que la *British Columbia Telephone Company* devrait émettre approximativement quelque 120,000 ou 125,000 actions, et cela amènerait la proportion des actions que l'*Anglo* aurait en portefeuille, suivant l'expression de M. MacTavish, à seulement 1 p. 100 ou 1½ p. 100 de plus; ainsi, la proportion demeurerait à peu près la même qu'aujourd'hui, en ce qui concerne la direction réelle.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Relativement aux autres valeurs en portefeuille, y a-t-il quelque autre groupe important dont les valeurs détenues approcheraient la proportion de 36 p. 100 que détient actuellement l'*Anglo*?

M. KENNEDY: Non.

M. McPHILLIPS: J'en conclus qu'il n'y aura pas de marchandage, puisqu'il ne s'agit pas d'une transaction familiale. Avez-vous établi le rapport des actions en cause?

M. KENNEDY: Non, pas encore. Cependant, il y a quelques jours à peine, nous avons remis d'autres actions de la *Northwest* à l'*Anglo-Canadian Telephone Company*. La *Northwest* était endettée de \$1,900,000 envers la société mère, et cela représentait une assez forte valeur. Nous nous sommes présentés à la Commission des services publics de la Colombie-Britannique pour pouvoir émettre 300,000 autres actions, et cela représentait environ \$6.50 l'action. Cette valeur a été établie par deux courtiers indépendants ainsi qu'en fonction du rendement.

M. DRYSDALE: Combien d'actionnaires se partagent les actions de la *Northwest Telephone* évaluées à 3 millions de dollars?

M. KENNEDY: Un seul.

M. DRYSDALE: Uniquement l'*Anglo-Canadian*?

M. KENNEDY: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, avant de suspendre la séance, je voudrais savoir si vous auriez d'autres renseignements à demander aux témoins afin qu'ils puissent vous les procurer pour la prochaine réunion.

M. DRYSDALE: M. MacTavish avait un mémoire à nous présenter.

M. MAC TAVISH: En effet, il s'agit d'un document que je dois obtenir de Vancouver; je ferai l'impossible pour vous le procurer.

M. DRYSDALE: Je crois que vous pourriez le faire vérifier ici même, par une source autorisée.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Si je comprends bien, la présente séance ne porte pas sur les taux; cependant, M. Regier a posé un certain nombre de questions au sujet des taux payés à Vancouver et une comparaison a été établie entre ceux-ci et ceux payés à Winnipeg et Regina. On a laissé entendre qu'ils étaient plus élevés à Vancouver, comme ils le sont, d'ailleurs, dans les régions pourvues de services multiples. Je me demande s'il y aurait moyen d'obtenir un tableau comparatif, y compris les changements survenus, s'il y a lieu.

En second lieu, je voudrais savoir quels sont les avantages additionnels que retire l'abonné dans les grandes régions. Du fait qu'il profite d'un réseau plus étendu et qu'il est abonné mensuel, je suppose qu'il ne paye pas de frais d'appel d'une localité à l'autre?

Vous serait-il possible de nous fournir une explication sur ces deux points afin que nous puissions comparer notre situation avec celle de Winnipeg et de Regina où les taux nous semblent beaucoup moins élevés. Je veux savoir si vraiment nous sommes si mal en point qu'on le prétend à Vancouver.

M. MAC TAVISH: Nous pourrons vous procurer ces renseignements lundi.

M. DRYSDALE: A titre d'information personnelle, vous serait-il possible d'établir une comparaison entre la méthode dont se servait la compagnie auparavant pour se procurer des fonds et cette nouvelle méthode d'échanger les actions? Il faudrait que vous teniez compte d'abord de la dépréciation et ensuite des avantages au point de vue de l'impôt. Cette comparaison entre les deux méthodes m'intéresserait.

M. MAC TAVISH: Vous voulez parler de la transaction proposée?

M. DRYSDALE: Oui. M. Kennedy nous a dit que, au cours des dix dernières années, vous avez acquis l'avoir de trois compagnies et que vous vous proposez de faire l'acquisition de celui de la *Northwest Telephone Company* par un échange d'actions. M. le sénateur Farris a affirmé que la chose était possible mais que la transaction serait compliquée et peu satisfaisante tandis que l'autre méthode serait de beaucoup préférable. Tout le monde assure qu'elle l'est, mais je tiens à un état comparatif démontrant la supériorité de cette méthode et de quel point de vue elle vaut mieux que l'autre.

M. MAC TAVISH: Je crois que nous pouvons le démontrer, du moins du point de vue de l'impôt.

M. CHOWN: Serait-il possible d'obtenir des renseignements sur le mode d'évaluation des actions, à la fin de l'année financière de l'une des compagnies par exemple, du moins ce que vous pouvez recueillir au cours de la fin de semaine?

M. MAC TAVISH: Vous voulez dire en Colombie-Britannique, d'après les tendances du marché?

M. CHOWN: Oui.

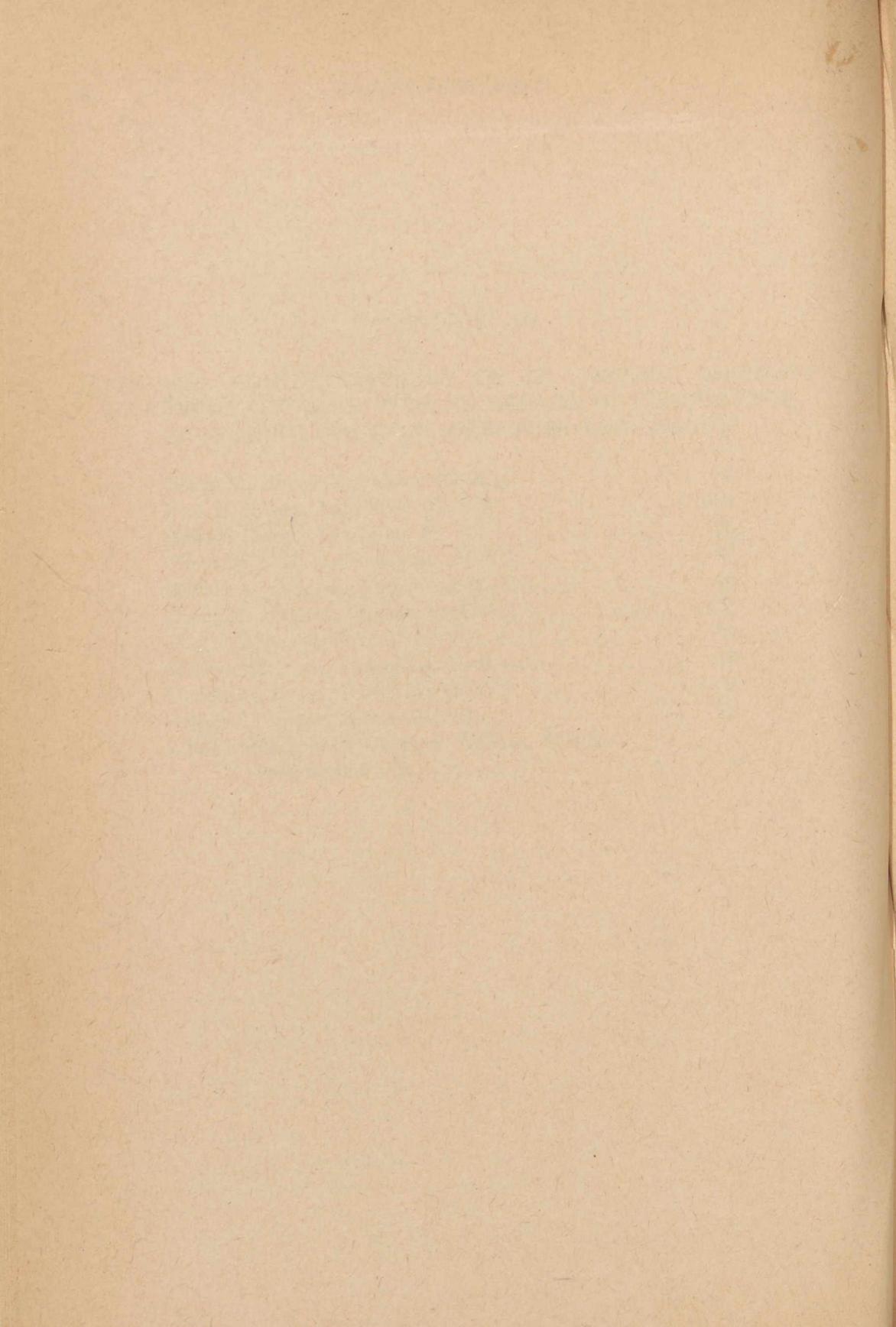
M. MAC TAVISH: Nous avons fourni ces renseignements à la Commission des transports, il n'y a pas longtemps. Nous nous ferons un plaisir de vous les transmettre.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, si vous n'avez plus de questions à poser, nous allons ajourner à lundi, à 3 heures et demie de l'après-midi.

APPENDICE «A»

LISTE DES ADMINISTRATEURS DE LA *BRITISH COLUMBIA
TELEPHONE COMPANY* AVEC, EN REGARD DE CHAQUE NOM,
LE NOMBRE D' ACTIONS DÉTENUES PAR CHACUN

Harry M. Boyce, Vancouver (C.-B.).....	8
Fred B. Brown, Vancouver (C.-B.).....	1,000
Gordon Farrell, Vancouver (C.-B.).....	25
Theodore S. Gary, New-York (N.-Y.).....	21
Gilbert A. Kennedy, Vancouver (C.-B.).....	10
Cyrus H. McLean, Vancouver (C.-B.).....	121
Don G. Mitchell, Summit (N.-J.).....	21
Winfield S. Piper, Vancouver (C.-B.).....	49
Donald C. Power, New-York (N.-Y.).....	1
Arthur S. Torrey, Montréal (P.Q.).....	21
L'honorable colonel Clarence Wallace, C.B.E., Vancouver (C.-B.).....	1



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 8

Bill S-20, Loi concernant la *British Columbia Telephone Company*

SÉANCE DU LUNDI 28 MARS 1960

TÉMOINS:

MM. C. H. McLean, président, G. R. Kennedy, vice-président (finances) et Duncan K. MacTavish, C.R., agent parlementaire, représentants de la *British Columbia Telephone Company*.

COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser,

Vice-président: M. W. Marvin Howe,
et MM.

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

RAPPORT À LA CHAMBRE

MARDI 29 mars 1960.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le bill S-20, Loi concernant la *British Columbia Telephone Company*, et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Ci-joint le texte des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce bill.

Le président,
G. K. FRASER.

(NOTA: Les quatrième et cinquième rapports avaient trait à des bills d'intérêt privé au sujet desquels les témoignages n'ont pas été sténographiés.)

REPORT OF THE

COMMISSIONERS

OF THE LAND OFFICE

IN RESPONSE TO A RESOLUTION

PASSED BY THE HOUSE OF REPRESENTATIVES

ON FEBRUARY 2, 1887

AND A RESOLUTION PASSED BY THE SENATE

PROCÈS-VERBAUX

LUNDI 28 mars 1960.

(14)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 3 heures et 40 minutes de l'après-midi, sous la présidence de M. G. K. Fraser.

Présents: MM. Baldwin, Bell (*St-Jean-Albert*), Brown (*Vancouver-Kingsway*), Cadieu, Chown, Creaghan, Crouse, Fraser, Herridge, Horner (*Jasper-Edson*), Kennedy, MacInnis, MacLean (*Winnipeg-Nord-Centre*), McBain, McPhillips, McGregor, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Rogers, Smith (*Lincoln*), Smith (*Simcoe-Nord*) et Wratten. (22)

Aussi-présents: MM. C. H. McLean, président, G. R. Kennedy, vice-président, et M. D. K. MacTavish, agent parlementaire, ainsi que M. Lionel Kent, C.A., représentants de la *British Columbia Telephone Company*.

Le Comité continue l'étude du bill S-20, Loi concernant la *British Columbia Telephone Company*.

Sur l'exposé des motifs:

Les représentants de la Compagnie déposent les renseignements demandés lors des séances précédentes.

Un document intitulé: «Effet de l'expansion d'un central téléphonique sur le prix de revient par unité»; est déposé et expliqué.

Il est convenu: Que le document susmentionné soit (à l'exclusion des tableaux qu'il contient) incorporé au compte rendu des délibérations du Comité. (*Lire appendice «A» du compte rendu d'aujourd'hui.*)

M. MacTavish signale qu'une légère correction a été apportée au compte rendu de la dernière séance et M. Herridge, député, demande aussi d'y faire une légère modification.

On continue d'interroger les témoins.

L'exposé des motifs, l'article 1 et le titre sont approuvés.

Le bill est approuvé sans modification et le président est prié de faire rapport en conséquence à la Chambre.

Le Comité s'ajourne à 4 heures de l'après-midi jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire suppléant du Comité,
E. W. Innes.

MR. C. S. VERMILION

1894

(1)

The undersigned, Mr. C. S. Vermilion, of the County of ... State of ... do hereby certify that ...

Witness my hand and seal this ... day of ... 1894.

C. S. Vermilion

Notary Public

TÉMOIGNAGES

LUNDI 28 mars 1960.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre et nous allons pour suivre l'étude du bill S-20 concernant la *British Columbia Telephone Company*.

Le préambule a été mis en délibération et les représentants de la compagnie sont ici pour répondre à vos questions.

Je crois que M. McLean ou M. MacTavish ont des documents à déposer.

M. DUNCAN K. MAC TAVISH, Q.C. (*agent parlementaire*): Monsieur le président et messieurs, j'ai plusieurs documents à déposer, et nous pouvons aussi fournir certains renseignements qui ont été demandés.

Il y a d'abord une opinion juridique que je me suis engagé à fournir. Je demande donc à déposer une lettre datée du 25 mars 1960, de MM. Farris, Stultz, Bull et Farris, avocats de Vancouver. La lettre est adressée à la *B.C. Telephone Company* et elle se rapporte à des questions qui ont été discutées vendredi.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous donner lecture de la lettre?

M. MAC TAVISH: Oui, je crois que cela pourrait être utile.

M. CHOWN: L'avocat-conseil pourrait-il en distribuer le texte?

M. MAC TAVISH: Je regrette, mais je n'ai pas assez de copies pour cela. Je n'en ai qu'une ou deux. Je vais toutefois donner lecture de la lettre et je mettrai peut-être une ou deux copies à la disposition de ceux qui pourraient en désirer.

La lettre est adressée à la *B.C. Telephone Company*. En voici le texte:

Messieurs,

Vous nous avez demandé de confirmer les avis que nous vous avons déjà exprimés oralement quant au pouvoir de votre compagnie d'acquérir par l'achat ou autrement et de posséder des actions d'une entreprise constituée en corporation. Nous nous rendons à votre demande.

Nous vous avons avisés et nous croyons comprendre que les avocats dont vous aviez retenu les services auparavant vous ont, eux aussi, avisé que la loi spéciale (George V, c. 66, 6-7) concernant votre compagnie ne prévoit pas expressément, sauf dans le cas des valeurs fiduciaires, l'acquisition ni la possession des actions. A cause de cette omission, l'article 194 de la loi sur les compagnies (Canada) s'applique et l'article en question interdit à une compagnie d'affecter ses fonds à l'achat des actions d'une autre compagnie. C'est pourquoi nous vous avons avisés, et nous confirmons cet avis, que, tant que demeure dans sa forme actuelle la loi spéciale concernant votre compagnie, il est interdit à votre compagnie d'utiliser ses fonds pour acheter ou acquérir des actions d'une autre compagnie. L'article 9A qui est proposé...

C'est l'article qu'étudie le Comité.

... est conçu de façon à ce que l'acquisition et la possession d'actions entrent dans l'exception que comporte l'article 194.

Bien que l'interdiction dont il est question dans l'article 194 ait trait à l'usage des fonds de la compagnie, nous avons dit que selon nous, le mot «fonds», dans le contexte de l'article, pouvait être interprété, dans un sens large, par un tribunal, de façon à faire entrer dans cette interdiction l'achat d'actions qui seraient payées au moyen d'actions émises par votre compagnie. Nous vous avons expliqué que nous avons été incapables de citer directement des auteurs à l'appui de cette interprétation, ajoutant que des déclarations judiciaires relatives à ce mot pourraient fort bien permettre une telle interprétation.

C'est un truisme en droit que d'affirmer qu'une compagnie constituée en vertu d'une loi spéciale doit s'en tenir aux dispositions de cette loi créatrice et ne pas dépasser ce qui y est expressément indiqué ou est absolument nécessaire à l'exécution de ses principaux objectifs.

C'est pour les raisons susmentionnées que nous vous avons bien dit que votre compagnie ne pourrait en toute sécurité faire une transaction de l'ampleur de celle à laquelle vous songez sans avoir le pouvoir clair et explicite de faire ladite transaction, comme le prévoit le nouvel article 9A qui est proposé.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos meilleurs sentiments,

Farris, Stultz, Bull and Farris,

(Par E. B. Bull.)

Monsieur le président, cette lettre est à déposer.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser, messieurs?

M. CHOWN: Il y a ici quelqu'un qui n'était pas là à la dernière séance. Il n'en est pas fait mention. Pourrait-il être présenté et pourrait-on nous dire à quel titre il est ici?

M. MACTAVISH: Celui dont vous parlez fait partie de la maison qui vérifie les livres de la compagnie. Il n'est pas l'un de nos témoins; c'est M. Lionel Kent, expert-comptable breveté, qui assiste simplement à la séance. Nous n'avons pas l'intention de l'appeler comme témoin.

Le PRÉSIDENT: L'exposé des motifs est-il adopté?

M. McPHILLIPS: Un instant, monsieur le président. D'autres documents devaient être produits au sujet de la valeur marchande des actions.

M. MACTAVISH: Oui.

Le prochain document que je vais produire est la réponse à une question que M. Chown a posée à M. Kennedy, lui demandant de fournir le relevé de la valeur marchande des actions ordinaires de la *B. C. Telephone Company*, pour les dernières années. Nous avons les chiffres de 1954 au 25 mars 1960.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas long. Auriez-vous l'obligeance de donner lecture des chiffres pour qu'ils soient versés au compte rendu?

M. MACTAVISH: Je vais d'abord indiquer l'année et ensuite la cote du marché. Il s'agit de dollars, dans chaque cas.

Année	Cote du marché
1954.....	44 $\frac{1}{2}$
1955.....	50
1956.....	46
1957.....	38 $\frac{1}{8}$
1958.....	43
1959.....	42 $\frac{1}{2}$
Janvier 1960.....	42 $\frac{3}{8}$
Février 1960.....	42 $\frac{1}{2}$
25 mars 1960.....	43 $\frac{1}{4}$

Ce document est aussi versé au dossier.

Monsieur le président et messieurs, j'aimerais vous signaler une correction dans le compte rendu de la dernière séance. C'est un détail sans grande importance, à mon avis; mais, pour fins de clarté, je crois qu'on doit signaler que...

M. McPHILLIPS: A quelle page?

M. MacTAVISH: A la page 352 (*version anglaise*). Il s'agit d'une réponse à une question qu'a posée M. Regier:

«Combien y a-t-il de Canadiens parmi les membres du conseil d'administration de la *B.C. Telephone Company*?» Et la réponse de M. McLean est la suivante:

«Au sein de la *B.C. Telephone Company*, la majorité doit être de six, de sorte qu'il y en a sept ou huit. De fait, il y en a huit sur onze.»

M. McLean a dit «treize», mais il s'était trompé, et nous avons pris sur nous-mêmes de faire la rectification. Je veux attirer l'attention du comité sur ce qu'il a dit «treize» au lieu de «onze». Dans le compte rendu imprimé, c'est le chiffre «onze» qui figure, comme cela se devait. Il est bien clair que, du point de vue mathématique, l'addition donne onze.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Des exemplaires du compte rendu sont-ils disponibles? Je ne crois pas qu'on en ait encore distribué.

Le PRÉSIDENT: Ils étaient à la poste à midi. Nous en ferons distribuer des exemplaires aux membres du Comité, dans un instant.

Monsieur MacTavish a-t-il autre chose à déposer?

M. MacTAVISH: Monsieur le président, j'ai un autre document à déposer; je ferai ensuite une remarque et ce sera tout.

A la suite d'une question de M. Regier, je veux déposer un document intitulé: «Effet de l'expansion d'un central téléphonique sur le prix de revient par unité». M. Regier a attaché de l'importance à cette question et le document que je soumetts a été préparé sous la direction de M. McLean, non pas en vue du présent Comité, mais en vue d'une audience à la Commission des transports. De fait, le document en question est dans les dossiers de la Commission; je crois qu'il faudrait en donner lecture. Toutefois, monsieur le président, je tiens à dire que, à la page deux, il y a des diagrammes qui ne ressortiront peut-être pas à l'impression. Avec votre permission, j'expliquerai les diagrammes sans avoir à donner lecture du document. Je crois que l'explication des diagrammes donnera une bonne idée du contenu du document. Vous vous rappelez sans doute que M. Regier soutenait que, dans la plupart des entreprises de service public, une augmentation de la production entraîne à vrai dire une diminution du prix de revient. Mais le téléphone fait exception à la règle, et c'est ce que ce document cherche à

prouver. Le diagramme, qui ne figurera peut-être pas dans le compte rendu, est expliqué par ce que je vais tirer du texte du document.

Le PRÉSIDENT: De quelle page du compte rendu voulez-vous parler?

M. MAC TAVISH: De la page 365 (*version anglaise*). M. Regier a dit que l'une des plus vieilles lois de l'économie consiste en ce que, dans le domaine des services publics, plus il y a d'abonnés plus bas est le prix de revient pour chaque abonné. C'est à ce propos que je me permets de vous demander de déposer ce document et de donner lecture de brefs extraits.

Voici une vignette, dont la légende indique bien le principe en cause dans le diagramme. Il faut un raccordement pour que A puisse parler à B. Il en faut trois pour que A, B et C puissent converser entre eux. Nous sommes donc passés d'un à trois. Il faut six raccordements pour que A, B, C et D puissent converser ensemble. Cela représente six raccordements. Il en faut 28 pour que A et sept de ses voisins puissent se parler ensemble. Voilà l'explication du diagramme. Je remets ce document pour le déposer, mais il ne sera peut-être pas reproduit dans le compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il que ce document et les diagrammes soient déposés?

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Le document paraîtra en appendice, mais le diagramme n'y sera pas inclus. (*Lire l'appendice «A»*).

M. MAC TAVISH: Monsieur le président et messieurs, avant que je demande à M. Kennedy de répondre à la question de M. Browne, il y a encore une affaire qui n'a pas été complètement terminée.

M. Drysdale a demandé une comparaison que nous n'avons pas été capables de produire, malgré nos efforts à ce propos durant la fin de semaine. Il a demandé une comparaison entre les transactions qui ont abouti à l'achat de plusieurs compagnies de téléphone au cours des dernières années, d'après l'achat de l'actif et la transaction proposée au sujet de la *Northwest Telephone Company*. Cette question a suscité plusieurs difficultés. Par exemple, la transaction relative à la *Northwest Telephone Company* n'étant pas encore négociée, il est difficile d'établir des comparaisons. Ce qui est peut-être encore plus difficile, c'est de comparer des données qui n'ont pas de fondement commun, parce que, depuis que ces compagnies ont été achetées, les lois fiscales ont subi de grandes modifications quand au fond et quant à leur application, surtout dans le calcul de la dépréciation qui est un élément vraiment déterminant.

Je m'excuse auprès de M. Drysdale, mais nous n'avons pas pu préparer des données qui aient quelque valeur. Nous pourrions mentionner ici, comme nous l'avons dit, les transactions qui ont eu lieu, et, dans chaque cas, le montant versé en vue de l'acquisition de l'avoir des compagnies en cause. Mais il semble bien impossible de préparer un document compréhensible qui permettrait de comparer la transaction des actions.

C'est tout ce que j'ai à dire, sauf que M. Kennedy pourrait maintenant s'occuper de la question qu'a posée M. Browne et qui me semble le seul point à discuter.

M. McPHILLIPS: Monsieur le président, avant de passer à cette question, M. MacTavish aurait-il l'obligeance de nous dire ce qu'il pense du point que voici: supposons que, en vertu des pouvoirs que cette compagnie cherche à

obtenir présentement, la *British Columbia Telephone Company* achète les actions de la *Northwest Telephone Company*: la compagnie pourrait-elle ensuite vendre ses actions ou les garderait-elle à tout jamais?

M. MAC TAVISH: Elle les garderait certainement.

M. McPHILLIPS: Légalement parlant, aurait-elle le droit de les vendre?

M. MAC TAVISH: Oui, je le crois. Ces actions entreraient, pour ainsi dire, dans le porte-feuille de la compagnie qui, en théorie, pourrait les vendre.

M. McPHILLIPS: Je me demandais si la compagnie aurait le droit de les revendre.

M. MAC TAVISH: Je le crois, monsieur McPhillips, du point de vue légal. Si vous voulez bien me donner un instant, je vais m'assurer si le règlement de la compagnie comporte des restrictions ou quelque chose du genre; mais, en théorie je dirais oui quant à la compagnie «A» et à la compagnie «B». Je ne crois pas qu'il y ait d'interdiction. Oui, la compagnie a ce droit.

Je prie maintenant M. Kennedy de répondre à la question de M. Browne.

M. KENNEDY (*vice-président (finances)* «*British Columbia Telephone Company*»): Avant de passer à la question de M. Browne, j'aimerais donner lecture de détails relatifs aux renseignements qu'a demandés M. Regier avant son départ, vendredi après-midi. Il a dit qu'on n'avait pas répondu à certaines de ses questions. J'ai fouillé le compte rendu et je n'ai pu trouver les questions en cause. Il s'agit peut-être encore une fois de sa question relative à la proportion des frais d'expansion que doivent acquitter les consommateurs, c'est-à-dire les usagers du service en cause. Il voulait savoir quelle proportion du montant de \$6.25 qu'il verse est employée à des fins d'expansion, car je vois qu'il est revenu plusieurs fois là-dessus.

La réponse à cette question est que pas un sou n'est débité au compte de dépenses de la compagnie pour le coût d'expansion et donc à celui des usagers, ou précisément à celui de M. Regier.

Dans le relevé des dépenses servant de base à l'établissement des taux, le coût d'expansion ne figure nulle part. Il va sans dire que nous nous ressentons comme n'importe quelle autre compagnie, de la hausse des prix qui amène une augmentation de nos dépenses. Mentionnons les salaires, le matériel, les impôts et la dépréciation qui représentent le revenu tiré des capitaux immobilisés dans l'outillage pendant qu'il sert à donner le service téléphonique.

Je serais d'avis que la confusion, si confusion il y a, est due aux mentions maintes fois faites de montants qui auraient été gagnés en une année quelconque en excédent des besoins pour les dividendes de l'année en cause. De tels fonds, au moment de leur acquisition, sont la propriété de l'actionnaire et peuvent servir à constituer des dividendes ordinaires lorsque les bénéfices sont insuffisants, à assurer la continuité des dividendes, à rendre la compagnie plus en mesure de se financer ou à d'autres fins légitimes ou avantageuses aux actionnaires et tout probablement aussi aux abonnés.

J'en arrive maintenant à la question de M. Browne. Avant d'y donner une réponse précise, toutefois, j'aimerais me reporter à une autre déclaration de M. Regier.

A propos des taux du téléphone, les membres du Comité seraient peut-être intéressés d'apprendre qu'ils sont établis d'après ce que l'industrie appelle un régime de taux collectifs, le calcul se faisant d'après le nombre d'abonnés qu'il

est possible d'atteindre dans une région à taux uniforme. En Colombie-Britannique, nous avons neuf groupes de taux:

		Taux
Groupe 1	Centraux sans service continu.....	3.35
" 2	1 à 1,000 téléphones.....	3.85
" 3	1,001 à 2,000 "	4.10
" 4	2,001 à 5,000 "	4.35
" 5	5,001 à 10,000 "	4.60
" 6	10,001 à 20,000 "	4.85
" 7	20,001 à 50,000 "	5.10
" 8	Victoria et vastes régions.....	5.40
" 9	Vancouver et vastes régions.....	6.25

Près de 4,000,000 d'appareils téléphoniques sont mis en service au Canada par les principales compagnies de téléphone qui paient des impôts. Ces entreprises versent plus de 72 millions de dollars par année au gouvernement du Canada en impôts sur le revenu et sur les biens. En faisant une simple division, on en arrive à une moyenne de \$18 par année ou de \$1.50 par mois pour chacun des téléphones installés, ce qui contribue pour beaucoup à combler tout écart qui pourrait exister entre les taux imposés par les services de téléphone du gouvernement et ceux des compagnies qui paient des impôts.

M. Regier dit que le taux de base de son service téléphonique était monté de \$5.35 à \$6.25 en moins de deux ans. Mais M. Regier ignore qu'en janvier 1956 la compagnie a augmenté de 44 à 196 milles carrés la région d'appels considérée urbaine qui le dessert. Une telle mesure augmentait de 21,275 à 280,500 le nombre d'appareils téléphoniques dont il pouvait disposer sans frais d'interurbain. A supposer que M. Regier devait faire chaque mois un certain nombre d'appels, à Vancouver, à 10c. chacun, avant cette concession de la compagnie, il est possible que lui, ainsi qu'un grand nombre d'autres abonnés de New-Westminster, aient véritablement bénéficié d'une réduction dans le coût global de leurs services téléphoniques.

M. Browne m'a demandé de comparer brièvement les taux de téléphone. Voici:

Comparaison des taux de téléphone

Ville	Taux	Nombre d'appareils téléphoniques dans une région à taux uniforme
Winnipeg.....	3.90	183,000
Regina.....	3.50	45,300
Calgary.....	3.50	113,600
Vancouver.....	6.25	311,500

Le taux pour Vancouver se compare favorablement avec les taux de \$6.45 et de \$6.30 respectivement des services téléphoniques des villes avoisinantes de Seattle et de Portland, qui acquittent aussi des impôts.

Je pourrais ajouter que dans ces deux villes le nombre des abonnés dépasse légèrement celui de Vancouver, dans un cas, et n'atteint pas tout à fait le tarif de cette ville, dans l'autre.

M. CREAGHAN: Avez-vous les taux pour Montréal et Toronto?

M. KENNEDY: Ils sont les mêmes. Je crois que celui de Toronto est de \$5.85.

M. CREAGHAN: Ce sont les mêmes à Toronto et à Montréal?

M. KENNEDY: Oui monsieur.

(Suit une correction qui n'intéresse par la version française.)

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'ai posé une question vendredi. Comme je n'ai pas encore eu la chance de lire la copie dactylographiée, j'ignore si on lui a répondu. Je me demandais qui avait effectivement la haute main sur cette compagnie. Est-ce l'*Anglo-Canadian*, qui détient 36 p. 100 des actions? Je voulais savoir si l'acquisition des actions de la *Northwest* changerait quoi que ce soit à la régie elle-même et me renseigner sur la manière dont les actions étaient présentement distribuées, afin que nous puissions voir quel effet, si effet il y avait, cela pourrait avoir sur la direction même de la compagnie. J'ignore s'il s'est dit autre chose.

M. MAC TAVISH: Il y a la proportion de 56 p. 100 entre les mains du public?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Oui. Je voulais savoir s'il existait un gros paquet d'actions.

M. MAC TAVISH: Je crois que non. Le partage est très grand. Cela n'est-il pas mentionné dans le rapport annuel?

M. KENNEDY: Non.

M. MAC TAVISH: Je crois qu'il faut répondre que le partage est très grand. Nous avons récemment présenté à la Commission des transports du Canada des renseignements à ce sujet. Je peux parler d'après ce dont j'ai été moi-même témoin il y a quelques semaines seulement et dire que le partage est très grand.

M. KENNEDY: Seriez-vous satisfaits si je vous donnais le nombre d'actionnaires ordinaires qui détiennent ces actions?

Le PRÉSIDENT: Ordinaires ou privilégiées?

M. KENNEDY: Des actions ordinaires dont il est question dans ce partage. Il y en a 3,672 en Colombie-Britannique, 68 dans la zone sterling, 26 en d'autres régions du monde, 2,258 au Canada ailleurs qu'en Colombie-Britannique, et 819 aux États-Unis, soit en tout 6,843 détenteurs d'actions ordinaires.

M. MAC TAVISH: Ce qui représente 56 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il approuvé? Y a-t-il des objections?

(L'article 1^{er} est approuvé.)

Le préambule est approuvé.

Le titre est approuvé.

Le bill est-il approuvé?

(Assentiment.)

Dois-je faire rapport du bill sans modifications?

(Assentiment.)

Je vous remercie, messieurs; le bill est approuvé.

Le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président. Comme je l'ai déjà dit, je crois que ce sera le 4 avril, car le Comité des chemins de fer, de la marine marchande et des lignes aériennes du Canada siège demain, mercredi et jeudi.

Je vous remercie beaucoup d'être venus malgré l'important débat qui se déroule à la Chambre.

APPENDICE "A"

EFFET DE L'EXPANSION D'UN CENTRAL TÉLÉPHONIQUE SUR LE PRIX DE REVIENT PAR UNITÉ

Le principe généralement accepté et portant que le prix de revient baisse à mesure que le volume d'affaires augmente ne s'applique pas dans le cas des services téléphoniques. Les données suivantes permettront d'établir que dans les opérations du téléphone, le prix de revient par unité (coût par appareil) augmente avec l'expansion du central.

Les appels téléphoniques ne peuvent être fabriqués en vrac et entreposés pour une livraison future; il faut y répondre sur-le-champ, d'après l'engagement pris de satisfaire aux besoins de l'abonné. Une installation téléphonique doit donc être conçue de façon à fournir le service requis et à répondre aux besoins aux heures de pointe, ce qui exige un personnel et de l'outillage toujours en disponibilité. Par conséquent, les économies qu'il est généralement possible de faire grâce à un volume d'affaires toujours plus élevé ne sont pas réalisables dans l'entreprise téléphonique.

Une des principales raisons pour laquelle une expansion des installations téléphoniques entraîne une augmentation du prix de revient par unité d'exploitation et d'outillage est qu'une compagnie de téléphone doit être prête à relier un téléphone à un autre en tout temps et en tout lieu.

Les complications de l'intercommunication sont relativement rares dans les petits centraux, surtout si une seule téléphoniste suffit à s'occuper de toutes les lignes. Lorsque le nombre des lignes augmente à tel point que l'opératrice ne peut plus à elle seule exécuter tout le travail, il devient nécessaire de recourir aux services d'une deuxième, d'une troisième, et ainsi de suite. Comme chaque opératrice doit être capable de relier les lignes qui lui sont confiées à n'importe quelle autre du central, chaque ligne d'abonné doit aboutir à chaque section de commutateur. En d'autres termes, dans les petits bureaux munis d'outillage manuel, il y a lieu de faire en sorte que chaque ligne d'abonné ne soit raccordée qu'une seule fois au commutateur, alors que plus de 20 raccords peuvent être nécessaires dans les grands centres de téléphone manuels. Aussi les tableaux deviennent de plus en plus compliqués et le prix de revient par unité augmente sans cesse, vu le plus grand nombre de lignes que doit desservir un central particulier. Dans les bureaux à installations automatiques, le même principe général s'applique.

Cette tendance à installer des canalisations de plus en plus compliquées et, par conséquent, à faire monter les prix de revient est beaucoup plus grande lorsqu'un central atteint des proportions telles qu'il est nécessaire d'avoir plus d'un bureau central. Chaque central doit avoir des jonctions directes avec chacun des autres centres du réseau, ce qui exige un vaste réseau d'intercommunication. Ci-après sont décrites quelques-unes des difficultés que rencontrent les centraux d'intercommunication.

Lorsqu'il s'agit de ne relier que deux centraux, un seul faisceau de jonctions est requis. L'addition d'un troisième bureau, toutefois, requiert l'installation de trois faisceaux d'intercommunication. Autrement dit, le nombre des centraux a augmenté de 50 p. 100, mais le nombre des faisceaux de jonctions s'est accru de 200 p. 100. Pour relier 5 centres téléphoniques, 10 faisceaux de jonctions sont nécessaires, tandis que pour l'intercommunication entre 10 centraux, comme dans

le cas de Vancouver, il faut 45 faisceaux de jonctions. Si nous comparons les troisième et quatrième cas, nous constatons que le nombre des centraux a doublé, mais que celui des faisceaux de jonctions est quatre fois et demie plus élevé.

En outre, dans les grands centraux, non seulement est-il requis une plus grande quantité de fils pour l'intercommunication, mais, étant donné que la région à desservir est plus grande, les fils nécessaires au service de chaque abonné sont en moyenne beaucoup plus longs. Les conditions des régions urbaines, où se trouvent la plupart des grands centraux, tendent également à susciter cet état de choses. En premier lieu, la population a tendance d'habitude à se répartir plus également dans la région desservie par les grands centraux, contrairement à ce qui se produit dans le cas des petits centraux ordinaires, où la plupart des gens se trouvent généralement à peu de distance d'un unique centre d'achat, ce qui fait que la longueur des lignes est relativement courte par rapport aux abonnés. Puis, le service téléphonique dans les centraux urbains est en très grande partie fourni individuellement ou à deux personnes, le nombre des abonnés desservis en groupe étant relativement minime. Dans les centraux ruraux, par contre, le service de groupe est beaucoup plus en demande que les autres services de meilleure catégorie. Par conséquent, la quantité de fils requis par abonné pour assurer le service dans les centraux urbains est beaucoup plus considérable que dans le cas des centraux ruraux.

Il est donc manifeste que, contrairement à d'autres entreprises, le prix de revient par unité augmente avec l'importance des installations téléphoniques. En même temps, il faut se dire que la valeur du service téléphonique s'accroît avec l'importance d'un central. En principe, la valeur d'une denrée ordinaire réside dans la denrée elle-même, c'est-à-dire que sa valeur n'est pas augmentée parce qu'il existe des produits semblables. La valeur principale du service téléphonique, toutefois, vient de ce qu'il est possible d'établir la communication avec d'autres abonnés du téléphone. Il s'ensuit donc que plus il y aura de gens dans une collectivité qui peuvent être atteints par téléphone, plus grande sera la valeur du service pour chaque abonné de cette collectivité.

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 9

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

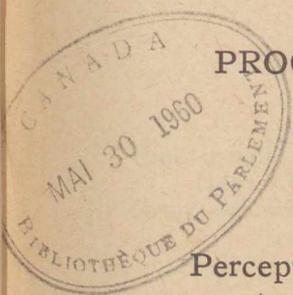
SÉANCE DU MARDI 5 AVRIL 1960

TÉMOINS:

MM. Maurice Archer, président; G. Beaudet, directeur du port de Montréal;
J. B. Phair, agent du Trésor; J. F. Finlay, conseiller juridique; et
J.-A. Clément, surintendant des ponts, tous du Conseil des ports
nationaux.

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960

22846-0-1



COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser

Vice-président: M. W. Marvin Howe

et MM.

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

Secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

LUNDI 4 avril 1960.

Que le nom de M. Fisher soit substitué à celui de M. Regier sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
L.-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 5 avril 1960

(15)

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*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Chown, Denis, Deschatelets, Drysdale, Fisher, Fraser, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*), Keays, Kennedy, Martin (*Essex-Est*), Martini, McGregor, McPhillips, Pascoe, Payne, Pigeon, Pratt, Rapp, Rogers, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Lincoln*), Smith (*Simcoe-Nord*) et Wratten (31).

Aussi présents: L'honorable George Hees, ministre des Transports et, du *Conseil des ports nationaux*, MM. Maurice Archer, président; R. J. Rankin, vice-président; G. Beaudet, directeur du port de Montréal; J. F. Finlay, conseiller juridique; J. B. Phair, agent en chef du Trésor, et J.-A. Clément, surintendant des ponts, port de Montréal, et, du *National Canadien*, M. Walter Smith, représentant de l'exécutif, Ottawa.

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

Le président nomme M. Bourbonnais pour remplacer M. Creaghan au sous-comité du programme et de la procédure.

M¹¹⁰ Paulette Cyr, interprète, est assermentée. Le président rappelle aux témoins du Conseil des ports nationaux qu'ils demeurent sous serment.

Le président rapporte que le sous-comité du programme et de la procédure s'est réuni la veille au soir et a de nouveau examiné la question de savoir si l'on devait exiger la remise au Comité de certaines lettres "personnelles et confidentielles". Le secrétaire du Comité donne lecture des recommandations faites par le sous-comité:

1. Que les dossiers du conseil des ports nationaux et de ses hauts fonctionnaires, contenant des lettres personnelles et confidentielles au sujet de l'emploi au pont Jacques-Cartier, à Montréal, depuis le début, soient fournis au sous-comité pour qu'il les étudie et qu'il renvoie au Comité principal les lettres qu'il pourra désigner.

2. Que lesdits dossiers et documents soient placés sous la garde du secrétaire du Comité, et qu'il soit ordonné qu'aucune personne ne les ouvre ni ne les examine, sauf les membres du sous-comité.

Après délibération, M. Smith (*Calgary-Sud*), appuyé par M. Pigeon, propose:

Que les deux recommandations du sous-comité soient approuvées.

Cette proposition, mise aux voix, est approuvée.

MM. Archer, Beaudet et Phair, toujours sous serment, sont appelés.

Le Comité approuve, à la demande de M. Archer, qu'on apporte certaines corrections au fascicule 6 des procès-verbaux et témoignages, en date du 24 mars.

Les trois témoins répondent, de vive voix ou au moyen de documents, à des questions qui leur ont été posées à des séances antérieures. Des exemplaires des documents servant de réponse sont distribués aux membres présents. Le Comité consent à ce que les documents servant de réponse soient imprimés en appendice au compte rendu des délibérations du jour. Les appendices sont les suivants:

Appendice Document

- “A” 1. Correspondance et rapports, en développement des alinéas a), b) et c) de la page 13, fascicule 2, procès-verbaux et témoignages du Comité (demandé par M. Drysdale, selon qu’il appert à la page 31 des procès-verbaux et témoignages, fascicule 6), y compris:
- a) Lettre adressée à M. Alex. Johnston, sous-ministre de la Marine, par M. T. W. Harvie, gérant général de la Commission du havre de Montréal, en date du 9 octobre 1928;
 - b) Extraits du rapport de vérification émanant de *Price, Waterhouse & Co.*, en date du 21 juillet 1931.
- “B” 2. Document indiquant la représentation de la ville de Montréal au comité consultatif du pont, de novembre 1924 au 31 décembre 1929 (demandé par M. Drysdale, page 31 des procès-verbaux et témoignages, fascicule 6).
- “C” 3. Loi provinciale relative au pont Jacques-Cartier (document demandé par M. Drysdale, voir page 31 des procès-verbaux et témoignages, fascicule 6).
- “D” 4. Documents se rattachant à l’emprunt de conversion de 1949 (demandés par M. Johnson, voir page 47 des procès-verbaux et témoignages, fascicule 6), y compris:
- a) Lettres échangées entre M. W. C. Clark, sous-ministre des Finances, et M. B. J. Roberts, membre du Conseil des ports nationaux;
 - b) Procès-verbaux du Conseil au sujet du rachat des obligations 1949-JCB-13 et 1949-JCB-17A: autorisation d’emprunter \$20,049,750 du gouvernement du Canada;
 - c) Copie d’une lettre de M. Roberts adressée à M. Clark, renfermant un certificat de dette relatif à l’emprunt;
 - d) Copie du certificat de dette;
 - e) Identification du crédit.
- “E” 5. Renseignements tirés des dossiers du Conseil, au sujet de l’achat et du loyer des appareils de péage, et recommandation du Conseil adressée au ministre à l’intention du conseil au sujet de l’accord de location à bail (demandé par M. Baldwin, voir page 47 des procès-verbaux et témoignages, fascicule 6).
- “F” 6. Liste des candidats à l’emploi de péager, et recommandation du député ou d’une autre personnalité: du 1^{er} juillet 1954 au 8 septembre 1959.
- “G” 7. 102 lettres de recommandation écrites par des députés ou d’autres personnalités en faveur des candidats à l’emploi de péager.
- “H” 8. État indiquant le nombre des billets de voyageurs vendus pour les voitures particulières, les camions et les autobus payant le taux régulier pour un seul passage: de 1930 à 1959.

- "I" 9. État indiquant le nombre des voyageurs transportés dans des autobus traversant aux taux d'abonnement: de 1939 à 1959.
- "J" 10. État indiquant le nombre des voyageurs transportés dans les autobus traversant suivant un horaire régulier et payant au prix de 100 passages.
- "K" 11. Rapports de tous les cas d'excédents ou de déficits des péagers, dépassant \$10, et rapports types indiquant les mesures disciplinaires prises contre les péagers dans le cas d'excédents ou de déficits inférieurs à \$10 mais supérieurs à \$5: du 1^{er} janvier 1946 à ce jour.
- "L" 12. Copies des factures, des états financiers et des lettres confirmatives envoyés à la province de Québec, pour réclamer, aux termes de l'accord tripartite, sa part relative au déficit du pont Jacques-Cartier: de 1930 à 1949 inclusivement. Les mêmes documents, s'appliquant à la même période, ont été envoyés à la ville de Montréal.
- "M" 13. Relevés des excédents ou des déficits des péagers: de 1947 à 1959 inclusivement.
- "N" 14. État indiquant le relevé des vérifications et des enquêtes faites au sujet de la perception des péages, et 17 appendices.
- "O" 15. Sommaire des accords conclus entre le Conseil des ports nationaux et des sociétés privées ou des particuliers, au sujet du passage des camions et des autobus sur le pont Jacques-Cartier: du 20 mai 1930 à ce jour.
- "P" 16. État concernant la réduction annuelle de \$445,000 dans le service de la dette.
- "Q" 17. Placements relatifs à l'entreprise du pont Jacques-Cartier: au 24 mars 1960.
- "R" 18. Intérêt sur la dette d'établissement et sur la dette de déficit pour l'année 1959.

Les trois témoins sont de nouveau interrogés sur les questions que soulève le mémoire relatif au pont Jacques-Cartier, que M. Archer avait présenté au Comité le 14 mars 1960.

A midi et 8 minutes, le Comité s'ajourne jusqu'à ce que la Chambre soit à l'ordre du jour, cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 5 avril 1960

(16)

A 3 heures et 20 minutes de l'après-midi, le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques reprend l'examen de la perception des péages au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal (Québec), sous la présidence de M. Gordon K. Fraser.

Présents: MM. Asselin, Baldwin, Bourque, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Chown, Denis, Deschatelets, Fisher, Fraser, Horner (*Acadia*), Howe, Keays, McBain, McGregor, McPhillips, Pascoe, Payne, Pigeon, Pratt, Rogers, Smith (*Simcoe-Nord*), Valade et Wratten—(24).

Aussi présents: Les mêmes personnes qu'à la séance du matin, sauf M. Walter Smith, représentant exécutif à Ottawa des chemins de fer Nationaux.

MM. Archer, Beaudet, Finlay et Clément, toujours sous serment, sont appelés et de nouveau interrogés sur les questions que soulève le mémoire sur le pont Jacques-Cartier que M. Archer a présenté au Comité le 14 mars.

A 4 heures et 40 minutes de l'après-midi, le Comité s'ajourne au jeudi 7 avril 1960, à 9 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

MARDI 5 avril 1960,
9 heures et demie du matin

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons quorum, mais nous attendons le sténographe de langue française. Il devrait être déjà ici. Cependant, le secrétaire du Comité est allé à sa recherche.

M. CHOWN: Monsieur le président, si l'on doit procéder à quelques distribution de document, peut-être pourrait-on le faire maintenant.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais d'abord saisir cette occasion de remercier M. McBain d'avoir agi à titre de président vendredi dernier, alors que le bill de la compagnie de téléphone de la Colombie-Britannique était étudié. Je sais que c'était un bon président et qu'il a accompli une bonne besogne.

M. DESCHATELETS: Monsieur le président, me permettriez-vous d'invoquer le Règlement?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. DESCHATELETS: Il va de soi que nous sommes tous en faveur d'une enquête très complète sur l'administration des deux ponts; mais comme des accusations ont déjà été portées et que quelques-uns des accusés comparaissent ce matin devant le tribunal à Montréal, le président pourrait-il nous dire s'il est bien sûr, après s'être informé auprès du ministre de la Justice, qu'il est convenable pour nous de nous réunir et d'étudier cette administration alors que la question des péagers du pont Jacques-Cartier est actuellement en litispendance? Nous voudrions nous en assurer. Cependant, je désire répéter ici ce que j'ai déjà dit: nous sommes tous en faveur d'une enquête aussi complète que possible, mais nous ne voudrions pas que ce que nous accomplissons ici nuise à un accusé et l'empêche de présenter une défense complète devant les tribunaux.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Deschatelets, j'ai parlé de cette question au ministre de la Justice. Il me dit qu'il n'y a pas de raison pour nous empêcher de poursuivre cette enquête. La seule chose, c'est que la Gendarmerie royale du Canada fait enquête au sujet des péagers, ce que nous ne faisons pas. Pour le moment, nous faisons enquête sur l'administration du pont. Il y avait un seul témoin que nous avons l'intention de citer au Comité qu'il préférerait que nous n'appelions pas actuellement. C'est le chef de la police du pont. Autrement, m'a-t-il dit, tout serait dans l'ordre.

M. DESCHATELETS: Votre explication me satisfait.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Puis-je dire que le Comité est très reconnaissant au président de la rapidité avec laquelle il a agi sans même de recommandations de la part d'un membre du Comité au sujet du problème que M. Deschatelets a soulevé à propos. Le ministre de la Justice, qui est vraisemblablement en possession de tous les détails à ce sujet, a dit au président qu'il ne voit pas pourquoi le comité ne poursuivrait pas son travail à cause des poursuites actuellement intentées. Je présume que, vu l'extrême délicatesse du sujet, le président ne perdra pas de vue que même si, pour le moment, il ne semblait pas y avoir de rapport entre les révélations que nous supposons, il y a toujours la possibilité qu'il existe un rapport non apparent; et parce que nous désirons tous que justice soit bien rendue, nous considérons que le président va conserver cette attitude de vigilance dont il nous a donné une si bonne

preuve ce matin. Et maintenant qu'il est appuyé par le ministre des Transports, qui évidemment ne voit pas l'application de la loi du même œil que le ministre de la Justice, je suis sûr que nous sommes entre bonnes mains au sujet de ce problème très important

Le PRÉSIDENT: Ce sujet a été mentionné à l'une de nos réunions précédentes et je suis convaincu que le ministre de la Justice m'informerait s'il désire autre chose.

M. CHOWN: Je veux dire un mot au sujet du rappel au Règlement, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je vous en prie.

M. CHOWN: Pour faire suite au savant exposé de mon ami d'Essex-Est, j'ai demandé à M. Beaudet, à la fin de notre dernière séance, quelques renseignements qui pouvaient incriminer l'un des accusés et ces renseignements avaient trait à un échantillonnage des reçus quotidiens, qui indiquaient les excédents et les déficits dans la perception des billets, et j'ai également demandé une série de rapports annuels aussi loin que l'on puisse remonter, sur ce même sujet. Je pense, à l'occasion du rappel au Règlement, qu'il y a lieu de s'assurer qu'aucun de ces particuliers ne soit considéré à titre d'exemple des employés qui remettaient leur rapport quotidien comportant des excédents ou des déficits.

M. Beaudet pourrait peut être répondre à cette question maintenant.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaudet, avez-vous quelque chose à ajouter à ce sujet?

M. G. BEAUDET (*directeur du port, port de Montréal, Conseil des ports nationaux*): Monsieur le président, je ne crois pas que les documents que nous avons préparés en rapport avec les surplus, et les déficits et le rapport annuel qui embrasse la situation quotidienne aient quelque rapport avec les accusations formulées par la Gendarmerie royale.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, on vient de me signaler que nous devrions faire prêter serment à l'interprète. Cela a été fait auparavant; c'est une formalité. Je suis convaincu que, si l'interprète, pour une raison quelconque, ne rendait pas la pensée du membre du Comité qui a posé la question de la façon dont celui-ci voudrait qu'elle fût interprétée, l'interprétation pourrait être interrompue mais je vais demander au secrétaire d'assermenter l'interprète. Je profite de cette occasion pour rappeler aux membres du Conseil des ports nationaux qu'ils sont toujours sous la foi du même serment.

(M^{lle} Paulette Cyr, interprète, est assermentée.)

Le PRÉSIDENT: Maintenant messieurs, il y a la question des lettres personnelles et confidentielles qui a été soumise au sous-comité. Je dois signaler que le sous-comité a tenu trois séances à ce sujet, de longues séances. Nous avons étudié le pour et le contre, et je vais demander au secrétaire de donner lecture du rapport de la réunion de notre sous-comité tenue hier soir.

Le secrétaire du comité:

Le sous-comité du programme et de la procédure étudie la méthode en vertu de laquelle le comité pourrait le plus facilement expédier les affaires qui lui sont présentées; il accepte de recommander que l'on continue d'entendre les témoignages de fonctionnaires du Conseil des ports nationaux tant qu'il n'aura pas épuisé tous les sujets qu'a signalés M. Archer dans son mémoire inaugural.

Le sous-comité étudie alors d'avantage la question de savoir si l'on peut exiger que soit fournies au Comité des lettres marquées "personnel et confidentiel". Le sous-comité s'est déjà réuni deux fois précédemment à ce même sujet qui lui a été renvoyé par le Comité principal.

Durant l'étude de ce problème par le sous-comité, l'honorable E. D. Fulton, ministre de la Justice, s'est joint au sous-comité pour examiner ce point, à l'invitation du président.

A la suite d'un débat prolongé, le comité désire faire rapport comme il suit:

1. Que les dossiers du Conseil des ports nationaux et de ses hauts fonctionnaires, contenant des lettres personnelles et confidentielles au sujet de l'emploi au pont Jacques-Cartier, à Montréal, depuis le début, soient fournis au sous-comité pour qu'il les étudie et qu'il renvoie au Comité principal les lettres qu'il pourra désigner.

2. Que lesdits dossiers et documents soient placés sous la garde du secrétaire du Comité, et qu'il soit ordonné qu'aucune personne ne les ouvre ni ne les examine, sauf les membres du sous-comité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur, vous venez de prendre connaissance des recommandations du comité directeur et j'aimerais connaître votre opinion à ce sujet.

M. McPHILLIPS: Monsieur le président, je crois qu'il s'agit d'une décision plutôt extraordinaire. Je m'attendais bien à une décision dans un sens ou dans l'autre, mais une décision qui établit le comité directeur en qualité d'arbitre en ce qui a trait à la production des lettres personnelles et confidentielles est réellement une chose que je ne peux pas comprendre. Voici ce que je veux dire: évidemment, elles seront produites ou elles ne le seront pas. Dès lors, je ne peux pas comprendre pourquoi nous recourons à cette espèce d'examen et pourquoi le Comité a droit d'en voir quelques-unes, mais non les autres. Ce n'est pas une question de principe, c'est une question de censure.

Le PRÉSIDENT: Déjà en 1926, lors de la tenue de l'enquête sur les douanes, des lettres, rapports et documents (la Gendarmerie royale du Canada s'occupait alors de l'affaire), ont été demandés et il a été ordonné que ces rapports et documents soient confiés à la garde du secrétaire du comité avec instruction qu'ils ne soient ouverts aux fins d'examens par personne, sauf les membres du comité, et qu'ils ne soient pas sortis du bureau du secrétaire du comité ou de la salle où le comité tenait ses séances. Nous avons un précédent à cet égard.

M. CHOWN: Puis-je savoir si une telle manœuvre n'est pas de nature à couper les ponts, vis-à-vis du Comité général, en ce qui a trait à toute la correspondance?

Le PRÉSIDENT: Cela relève entièrement du Comité. Il s'agit d'une recommandation du comité directeur à notre Comité.

M. PRATT: Il me semble que, si quelqu'un a le droit d'inscrire "personnel et confidentiel" sur ses lettres, sa correspondance ne devrait jamais être communiquée à un comité parlementaire. Dans ce cas, il me semble que notre Comité n'a pas le droit de prendre connaissance de ces lettres.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pratt, l'impression du sous-comité était que le comité directeur devrait prendre connaissance de ces lettres et choisir celles qui pourraient être utiles à notre Comité.

M. PRATT: Qui désire-t-on protéger?

Le PRÉSIDENT: C'est précisément pour cette raison que l'on demande de fournir les lettres pour que personne ne soit protégé, absolument personne. Il s'agit ici d'un Comité d'enquête et nous voulons enquêter. Nous ne voulons rien cacher.

M. PRATT: Alors pourquoi laissez-vous votre comité prendre connaissance de ces lettres?

M. DRYSDALE: Si les lettres contenaient des renseignements diffamatoires et qu'elles étaient déposées au bénéfice du Comité avant qu'un comité directeur

ait eu le temps d'en prendre connaissance, il pourrait en résulter des dommages inutiles. C'est pour cette raison que nous voulions en prendre connaissance d'abord. Il peut se trouver dans quelques-unes d'entre elles des renseignements qui ne se rapportent pas à notre enquête et qui pourraient nuire à certaines personnes. Il s'agit simplement d'une mesure de précaution et le comité directeur a pensé que le Comité général devrait lui faire confiance à ce sujet. Ce n'est pas pour cacher quelque chose, protéger quelqu'un contre les accusations et les déclarations qui sont absolument nécessaires pour nos séances du Comité; mais il pourrait s'y trouver des déclarations diffamatoires qui, d'après le comité, ne devraient pas être mentionnées en public.

M. DESCHATELETS: A-t-on demandé l'opinion du ministre de la Justice en ce qui a trait à la sagesse de déposer ces lettres et, si cela a été fait, quel est son avis?

Le PRÉSIDENT: Au point de vue de la légalité du geste?

M. DESCHATELETS: L'opinion du ministre de la Justice à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Il assistait à notre réunion d'hier soir.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): C'est une question que j'étais sur le point de poser. D'abord, a-t-il oui ou non donné son opinion; a-t-il exprimé ses vues dans un sens ou dans l'autre. Deuxièmement, je trouvais intéressante la remarque de M. Drysdale, selon qui il peut se trouver des remarques diffamatoires dans ces lettres; je voudrais savoir si, selon le comité directeur, il y a de telles lettres.

M. DRYSDALE: Non, nous n'en avons pas vu.

Le PRÉSIDENT: Le comité n'a encore pris connaissance d'aucune lettre.

M. DESCHATELETS: Si l'on a pas demandé l'opinion du ministre de la Justice, ne serait-il pas sage de laisser le problème en suspens jusqu'à ce que nous ayons son avis au sujet de la légalité ou de l'opportunité de déposer ces lettres?

Le PRÉSIDENT: Il assistait à la réunion du comité directeur.

M. MCGREGOR: Nous avons l'opinion du ministre de la Justice. Il assistait à la réunion et il a dit que nous en avons le droit. Il existe des précédents à cette affaire.

M. BALDWIN: Monsieur le président, comme question de principe, si l'on voulait que ces lettres fussent confidentielles et si elles étaient marquées "privé et confidentiel", je ne crois pas qu'on devrait les déposer. Cependant, vous ne pouvez porter un jugement qu'après avoir pris connaissance des lettres. Je crois qu'on devrait laisser le comité directeur prendre connaissance des lettres et les classer. Quelques-unes sont peut-être des lettres qui, par leur nature, ne devraient jamais être révélées, et si tel était le cas et qu'elles sont marquées dans ce sens, elles ne le seraient pas. Cependant, après que le sous-comité en aura pris connaissance, je crois qu'il serait en état de les classer en catégories. Alors le comité pourrait se représenter devant nous et, grâce à son rapport, nous pourrions en venir à une conclusion bien ferme.

Le PRÉSIDENT: C'était l'intention du comité directeur.

M. BALDWIN: Nous pourrions prendre une décision à ce propos plus tard.

Le PRÉSIDENT: Plus tard, vous pourrez décider tout ce que vous voudrez; mais actuellement nous voulons savoir des membres du Comité s'il faut ou non appuyer les décisions de notre comité directeur.

M. PRATT: Je ne vois aucun avantage à continuer de siéger à un comité si l'on me demande de remettre mes privilèges à un sous-comité. Nous ferions aussi bien de remettre toute la chose entre les mains d'un sous-comité et épargner du temps.

M. FISHER: A ce sujet, je ne sais pas très bien si vous comprenez que le secrétaire du Comité et les membres du sous-comité ont consacré beaucoup de temps à consulter les anciens dossiers. Il existe des précédents en la matière.

Le PRÉSIDENT: Je l'ai déjà dit.

M. FISHER: En 1908, j'ai découvert un cas où un Comité de la Chambre des communes a déposé des lettres privées et confidentielles. Lors de l'enquête sur les douanes de 1926, on a étudié la question à fond et l'on a décidé dans le même sens que nous le faisons dans ce cas-ci. Je l'ai dit, nous sommes le comité directeur. Personne ne sait ce qui se trouve dans les dossiers privés et confidentiels et il n'y a pas raison de croire qu'il soit nécessaire de révéler à qui que ce soit tout ce qui s'y trouve.

L'intention du comité directeur n'était pas de protéger les personnes qui ont écrit ces lettres venant de vous ou d'autres membres du Comité, mais de faire une espèce de classification, je dis bien une classification, afin de découvrir ce qui nous intéresse. Nous pensions que les membres du Comité manifesterait leur confiance envers le sous-comité dans l'accomplissement de cette tâche et que nous pourrions vous présenter des lettres puisées aux dossiers. Ces dossiers seront probablement volumineux et nous avons l'impression qu'une classification sommaire des lettres intéressantes s'imposait. Si je comprends bien l'intention du comité directeur, il n'était pas question de cacher quoi que ce soit aux autres membres du Comité; il voulait, après avoir pris conseil du ministre de la Justice, faire une classification.

Le ministre nous a dit que, d'abord, un comité de la Chambre des communes a entièrement le droit de demander le dépôt de tout document ou mémoire qu'il désire; deuxièmement, qu'il existe deux sortes de documents privés et confidentiels: ceux qui ont trait directement à la chose publique et ceux qui sont privés et confidentiels parce qu'ils se rapportent à des questions personnelles au sujet desquelles un membre de la fonction publique n'est pas tenu de se prononcer, s'il ne le veut pas. Il croit que, dans chaque cas, on doit protéger les documents de cette seconde catégorie. C'est pourquoi nous avons l'intention de tenter de faire cet examen. Notre but, au comité directeur, était de consulter ces dossiers, de les parcourir et de choisir les lettres qui valaient la peine d'être déposées en rapport avec la tâche que le Comité a l'intention d'accomplir. Il n'a jamais été question, comme M. Pratt l'a dit, que nous tentions de dissimuler quoi que ce soit au reste du Comité. C'est une question de méthode plus qu'autre chose, et également jusqu'à un certain degré, une certaine protection relative pour ceux qui ont fait parvenir des lettres personnelles et confidentielles et qui n'avaient rien à faire avec ce que nous cherchons.

M. PRATT: En ce qui a trait aux membres du sous-comité et aux membres du Comité principal, je voudrais savoir quelle protection spéciale on accorde quand ces lettres sont examinées par un sous-comité au lieu d'un Comité général?

M. DRYSDALE: M. Beudet a dit que, dans la correspondance personnelle et privée, il y a des lettres à sa femme lorsqu'elle était en voyage et également à son frère. Je ne crois pas que ces lettres intéressent notre Comité. D'après M. Pratt, toutes les lettres devraient être imprimées et publiées.

M. PRATT: Je dis que nous devrions les examiner nous-mêmes plus tard; elles pourraient être examinées en secret par le Comité.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devrions prendre un vote à ce sujet.

M. HORNER (*Acadia*): M. Fisher a proposé que les lettres qui nous intéressent soient soumises au Comité. M. Baldwin a parlé des lettres et dit qu'elles devraient être classées. Je suppose qu'il parlait de celles qui sont en réalité

confidentielles, non de celles qui ne le sont pas. Je me demande ce que le sous-comité a l'intention de faire. A-t-on l'intention de les classer en "confidentielles" et "non confidentielles" ou va-t-on déposer celles qui nous intéressent, sans nous préoccuper de savoir si elles sont confidentielles ou non?

Le PRÉSIDENT: Voici comment je comprends la chose: le sous-comité va parcourir ces lettres et choisir celles qui, d'après lui, contiennent "quelque chose", c'est-à-dire quelque chose qui puisse nous aider et qui intéresse le Comité. Ces lettres devront être soumises au Comité.

M. PRATT: N'est-il pas vrai que les seules lettres qu'on a demandées étaient les lettres des députés ou des membres du cabinet dans lesquelles on pouvait prouver des demandes de reconsidération dans le cas de renvoi et de congédiement?

Le PRÉSIDENT: Les députés n'ont pas été mentionnés au sous-comité. Cette recommandation intéressait les lettres personnelles et confidentielles au sujet de l'emploi au pont Jacques-Cartier; elle ne dit rien des députés.

M. CAMPBELL (*Stormont*): En outre, je m'intéresse à quiconque a eu quelque chose à faire avec les renvois et à ceux qui ont tenté de faire réengager des gens.

Le PRÉSIDENT: Le terme *emploi* s'applique à tout cela.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Une fois qu'il a été proposé que nous devrions appuyer les recommandations du comité directeur, je crois que nous devrions également lui faire confiance, nous réservant le droit de demander d'autres documents, si ce que nous recevons ne nous satisfait pas.

M. PIGEON: J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: M. Smith (*Calgary-Sud*) propose, appuyé par M. Pigeon, que les deux recommandations du comité directeur soient adoptées.

M. BALDWIN: Cela nous obligerait-il à faire savoir au Comité comment les lettres ont été classées?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Évidemment.

Je veux qu'il soit bien entendu que nous obtiendrons du comité directeur un rapport complet au sujet de la façon dont il s'est acquitté de sa tâche et, après avoir reçu les renseignements qu'il nous aura communiqués, nous aurons le droit de demander tout autre renseignement désiré.

M. DESCHATELETS: Nous n'avons pas d'objection à ce que le comité procède à cette compilation.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui approuvent cette proposition? Ceux qui s'y opposent?

(La proposition, mise aux voix, est acceptée.)

Le PRÉSIDENT: Maintenant, M. Archer aurait quelques réponses à vous donner et des documents à déposer.

M. MAURICE ARCHER (*président, Conseil des ports nationaux*): Monsieur le président, j'ai quelques documents à déposer. M. Beaudet et M. Phair, notre agent en chef du Trésor, ont aussi quelques renseignements à donner. Je vais déposer mes documents; ensuite, ce sera le tour de M. Beaudet et, enfin, de M. Phair.

(Suit une rectification qui n'intéresse pas la version française.)

Si vous le permettez, monsieur le président, je vais déposer les documents suivants:

(Les documents en question sont reproduits en appendice aux délibérations d'aujourd'hui.)

Appendice Document

- "A" 1. Correspondance et rapports, en développement des alinéas a), b) et c) de la page 13, fascicule 2, procès-verbaux et témoignages du Comité (demandé par M. Drysdale, selon qu'il appert à la page 31 des procès-verbaux et témoignages, fascicule 6), y compris:
- a) Lettre adressée à M. Alex Johnston, sous-ministre de la Marine, par M. T. W. Harvie, gérant général de la Commission du havre de Montréal, en date du 9 octobre 1928;
 - b) Extraits du rapport de vérification émanant de *Price, Waterhouse & Co.*, en date du 21 juillet 1931.
- "B" 2. Document indiquant la représentation de la ville de Montréal au comité consultatif du pont, de novembre 1924 au 31 décembre 1929 (demandé par M. Drysdale, page 31 des procès-verbaux et témoignages, fascicule 6).
- "C" 3. Loi provinciale relative au pont Jacques-Cartier (document demandé par M. Drysdale, voir page 31 des procès-verbaux et témoignages, fascicule 6).
- "D" 4. Documents se rattachant à l'emprunt de conversion de 1949 (demandés par M. Johnson, voir page 47 des procès-verbaux et témoignages, fascicule 6) y compris:
- a) Lettres échangées entre M. W. C. Clark, sous-ministre des Finances, et M. B. J. Roberts, membre du Conseil des ports nationaux;
 - b) Procès-verbaux du Conseil au sujet du rachat des obligations 1949-JCB-13 et 1949-JCB-17A: autorisation d'emprunter \$20,049,-750 du gouvernement du Canada;
 - c) Copie d'une lettre de M. Roberts adressée à M. Clark, renferment un certificat de dette relatif à l'emprunt;
 - d) Copie du certificat de dette;
 - e) Identification du crédit.
- "E" 5. Renseignements tirés des dossiers du Conseil, au sujet de l'achat et du loyer des appareils de péage, et recommandation du Conseil adressée au ministre à l'intention du Conseil visant l'accord de location à bail (demandé par M. Baldwin, voir page 47 des procès-verbaux et témoignages, fascicule 6).

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Archer. Maintenant, M. Beudet va déposer certains documents.

M. BEAUDET: En voici la liste:

Appendice Document

- "F" 6. Liste des candidats à l'emploi de péager, et recommandation du député ou d'une autre personnalité: du 1^{er} juillet 1954 au 8 septembre 1959.
- "G" 7. 102 lettres de recommandation écrites par des députés ou d'autres personnalités en faveur des candidats à l'emploi de péager.
- "H" 8. État indiquant le nombre des billets de voyageurs vendus pour les voitures particulières, les camions et les autobus payant le taux régulier pour un seul passage: de 1930 à 1959.
- "I" 9. État indiquant le nombre des voyageurs transportés dans des autobus fonctionnant aux taux d'abonnement: de 1930 à 1959.
- "J" 10. État indiquant le nombre des voyageurs transportés dans les autobus suivant un horaire régulier et payant au prix de 100 passages.

- “K” 11. Rapports de tous les cas d'excédents ou de déficits des péagers, dépassant \$10, et rapports types indiquant les mesures disciplinaires prises contre les péagers dans les cas d'excédents ou de déficits inférieurs à \$10, mais supérieurs à \$5: du 1^{er} janvier 1946 à ce jour.
- “L” 12. Copies des factures, des états financiers et des lettres confirmatives envoyés à la province de Québec, pour réclamer, aux termes de l'accord tripartite, sa part relative au déficit du pont Jacques-Cartier: de 1930 à 1949 inclusivement. Les mêmes documents, s'appliquant à la même période, ont été envoyés à la ville de Montréal.

Vu que les documents sont exactement les mêmes, nous ne les déposons pas aujourd'hui, car nous estimons que cela n'est pas nécessaire.

Ces documents sont déposés en réponse à une question de M. Johnson.

Appendice Document

- “M” 13. Relevés des excédents ou des déficits des péagers: de 1947 à 1959 inclusivement.
- “N” 14. États indiquant le relevé des vérifications et des enquêtes faites au sujet de la perception des péages, et 17 appendices.

Ce document est déposé en réponse à une question de M. Drysdale, laquelle figure dans le fascicule 5 des procès-verbaux et témoignages.

- “O” 15. Sommaire des accords conclus entre le Conseil des ports nationaux et des sociétés privées ou des particuliers, au sujet du passage des camions et des autobus sur le pont Jacques-Cartier: du 20 mai 1930 à ce jour.

Ce document est déposé en réponse à une question de M. Fisher, qu'on trouvera dans le fascicule 5 des procès-verbaux et témoignages.

J'aimerais maintenant répondre à une question posée par M. Denis, qui figure dans le fascicule 6 des procès-verbaux et témoignages, à la page 14.

Nous avons de nouveau examiné nos dossiers et la liste des péagers. Je m'excuse, j'aurais dû dire “dans le fascicule 4 des procès-verbaux et témoignages, à la page 41”. Aucun des péagers énumérés n'a été recommandé par un député. Je crois avoir expliqué à la dernière séance le cas de M. W. Gagné. Quant aux autres péagers, aucun d'entre eux n'a été recommandé par un député.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout? S'il en est ainsi, M. Phair déposera la réponse à des questions.

M. J. B. PHAIR (*agent en chef du Trésor, Conseil des ports nationaux*): J'aimerais déposer une réponse à une question posée par M. Browne et qui apparaît à la page 29 du fascicule 6 des procès-verbaux et témoignages; elle se rapporte à la réduction annuelle de \$445,000 sur le service de la dette.

(Voir le document “P” n° 16, en appendice au présent compte rendu.)

L'intérêt annuel de 5 p. 100 sur les obligations de la Commission du port de Montréal s'élevait à \$950,000; à cela s'ajoute la prime de 10½ p. 100 pour le change en devises américaines, taux qui était en vigueur en 1949, au moment où le rapport annuel du Conseil a été rédigé, dans lequel on mentionne une réduction de \$99,750 dans les frais nets de l'année; le total est de \$1,049,750.

De ce total, il faut déduire: intérêt annuel à 2¾ p. 100 sur le certificat de dette de \$20,049,750, émis pour racheter des obligations de 19 millions de la Commission du port de Montréal, soit \$551,368, pour l'amortissement des dépenses de rachat, \$52,488, ce qui représente, estime-t-on, une réduction de \$445,894 au chapitre du service de la dette.

J'aimerais aussi répondre à une question qu'a posée M. Keays (fascicule 6) au sujet de la valeur marchande des titres que possédait le Conseil, le 24 mars 1960:

	Valeur à l'échéance	Valeur marchande
Bons du Trésor du Canada.....	\$ 600,000	\$ 600,000
Obligations du Canada à 2 $\frac{3}{4}$ p. 100, échéant le 1 ^{er} avril 1960.....	950,000	949,810
Obligations du Canada à 5 $\frac{1}{2}$ p. 100, échéant le 1 ^{er} octobre 1960.....	500,000	503,750
Obligations du Canada, à 3 p. 100, échéant le 1 ^{er} mai 1961.....	500,000	498,000
	<u>\$2,550,000</u>	<u>\$2,551,560</u>

(Voir aussi le document n° 17, à l'appendice "Q" du présent compte rendu.)

J'aimerais aussi répondre à une autre question, qui a été posée par M. Browne, même fascicule, au sujet de l'intérêt sur la dette d'établissement et sur la dette de déficit pour l'année 1959.

Dette d'établissement: \$14,926,000

Intérêt d'un an sur \$14,926,000, à 2 $\frac{3}{4}$ p. 100 par année..... \$ 410,465

Dette de déficit:

Principal \$6,489,605

Intérêt 7,020,691

\$13,510,296

Intérêt d'un an sur \$6,489,605, à 5 p. 100 par année..... 324,480

Intérêt total pour l'année 1959.....\$ 734,945

Remarques:

1. L'intérêt sur la dette d'établissement pour l'année 1959, soit \$410,465, a été payé le 31 décembre 1959.
2. L'intérêt sur la dette de déficit pour l'année 1959, soit \$324,840, n'est pas encore payé et est inclus dans l'intérêt sur la dette de déficit de \$7,020,691.

(Voir aussi le document n° 18, à l'appendice "R" du présent compte rendu.)

M. BROWNE (Vancouver-Kingsway): Autrement dit, le gouvernement fédéral ne retire pas d'intérêt sur sa mise de fonds d'environ \$7 millions?

M. PHAIR: L'intérêt n'est pas composé.

Le PRÉSIDENT: Si c'est tout, merci. Messieurs, nous en sommes au financement du pont Jacques-Cartier, à la page 13 du fascicule 2 de nos procès-verbaux. Avez-vous des questions à poser?

M. CHOWN: Monsieur le président, relativement aux rapports concernant les excédents et déficits comme ils sont indiqués, j'ai jeté un coup d'œil très rapide sur le document, mais ce que j'ai de la difficulté à m'expliquer, c'est le peu d'importance de ces déficits et de ces excédents et la façon dont ils peuvent cadrer avec le montant mentionné dans les accusations qu'on a portées récemment contre certains péagers; il était question de \$4,600 dans un cas, de \$3,600, de \$1,500, de \$2,500 et de \$3,600 dans divers autres cas.

Cela indique, à mon avis, et il en est ainsi sans doute pour tous les autres membres du Comité, qu'il y avait moyen de réduire la perception à un point tel que certains percepteurs pouvaient recueillir de forts montants dont il n'était jamais rendu compte.

J'aimerais que M. Beaudet nous explique comment, d'après lui, ces personnes ont pu s'y prendre pour frauder de cette façon.

M. BEAUDET: La réponse à votre question n'est pas facile; si je la connaissais, je crois qu'aucun percepteur n'aurait été arrêté hier.

Je ne veux accuser personne d'avoir volé, à moins d'en avoir la preuve. Toutefois, je vais tâcher d'expliquer ce document relatif aux déficits et aux excédents.

Je ne peux vous donner qu'une opinion, si vous le désirez, au sujet de ce dont vous parlez. L'exposé représente le total des déficits et des excédents quotidiens, pour chaque péager.

Nous avons dit, l'autre jour, qu'une fois son poste terminé, le péager déposait son argent dans un sac qui était ensuite scellé et placé dans une chambre forte, pour être après transporté au bureau du Trésor et y être compté.

Nous avons aussi expliqué comment le commis calculait le montant qui avait dû être perçu d'après les billets et les reçus. Toujours, sauf dans de rares cas, il y avait des excédents ou des déficits; si les deux balançaient parfaitement, je dirais que c'était une chose remarquable, étant donné les sommes considérables que manipulaient ces péagers.

Nous avons les rapports indiquant la perception moyenne par équipe, et vous pouvez voir qu'elle varie de \$249, en 1947, à \$335, en 1958.

L'année 1959 est incomplète, en ce sens qu'il y a eu perception manuelle et perception automatique. Les rapports qui viennent d'être déposés indiquent donc le total des excédents et des déficits de la manière qui a été décrite, il y a un instant, pour chaque péager.

Vous aimeriez peut-être parler des journaux du matin; mais je préférerais n'en rien dire.

Le PRÉSIDENT: Je suis de votre avis au sujet des journaux.

M. BEAUDET: Je vous remercie.

M. McPHILLIPS: Monsieur Beaudet, vous avez bien voulu émettre une opinion en réponse à M. Chown.

M. BEAUDET: Si je donne une opinion, ce n'est qu'une opinion.

M. McPHILLIPS: Précisément.

M. BEAUDET: Elle se rapportera aux journaux d'aujourd'hui dont nous parlons.

M. CHOWN: Je pense qu'il pourrait exposer au Comité au moins une ou deux méthodes qu'on aurait pu utiliser pour nous dire comment les écarts se sont produits. Comme il est dit dans le fascicule numéro 6 des témoignages, les montants qui ont été perçus, en septembre 1959, ont accusé une augmentation moyenne de \$2,140 par jour sur ceux de septembre 1958, si l'on compare les deux années. Voici l'augmentation pour les autres mois: octobre 1958 et octobre 1959: augmentation de \$3,040 par jour; novembre 1958 et novembre 1959: \$2,600 par jour; décembre 1958 et décembre 1959: \$2,790 par jour; décembre 1958 et décembre 1959, \$2,440 par jour.

Voilà le nœud de notre enquête, ce que nous voulons savoir. Je pense que nous avons droit à des explications de cet état de choses et, s'il le faut, qu'on réfute les accusations de mauvaise administration.

Le PRÉSIDENT: J'avais pensé que M. Beaudet mentionnerait les noms qui ont paru dans les journaux; je ne voulais pas qu'il porte préjudice à qui que ce soit dans cette affaire en mentionnant les noms qui ont paru dans les journaux.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Selon moi, nous demandons à M. Beaudet de nous dire comment, à son avis, l'argent a été volé au pont Jacques-Cartier; si cela ne se rapporte pas directement aux accusations en cours, je ne sais pas trop ce qui pourrait s'y rapporter.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur le président, je soutiens que n'importe qui peut émettre des théories.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Mais, M. Beaudet n'est pas n'importe qui. Il est le directeur du port de Montréal. Vous et moi pouvons émettre des théories, non pas M. Beaudet.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il a le droit autant que vous et moi de faire des conjectures sur ces questions.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Non.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Pourquoi pas?

M. HORNER (*Acadia*): Dans le fascicule 6, on a présenté une série de chiffres qui indiquent les montants perçus en 1958 et en 1959. Mais ces séries de chiffres varient d'un montant aussi considérable que \$10,000 pour le même mois de la même année. Pourquoi le Conseil présente-t-il deux séries de chiffres pour les mêmes mois et pourquoi les chiffres varient-ils presque à chaque mois?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des explications à fournir là-dessus, monsieur Beaudet?

M. BEAUDET: Oui, mais je tiens à répéter aux membres du Comité que je ne fais, ici encore, qu'exprimer une opinion.

M. Chown a parlé des excédents et des déficits des péagers, faisant ressortir qu'il y avait probablement des excédents et des déficits plus considérables par rapport à l'exposé qui paraît dans le fascicule 6.

Eh bien! à mon avis, la réponse est que, si le péager n'a pas émis de reçu, il n'y avait pas moyen de rendre compte de ce revenu. Deuxièmement, si un péager n'a rien exigé pour un véhicule, il était impossible à l'administration de rendre compte de ce revenu.

Est-ce clair ou si vous voulez que j'explique de nouveau?

M. CHOWN: Je comprends bien votre deuxième point, c'est-à-dire que, si rien n'a été exigé, le péager n'a rien reçu, en théorie. J'aimerais toutefois avoir plus d'explications ou d'éclaircissements au sujet de votre premier point.

M. BEAUDET: Si vous voulez bien jeter un coup d'œil sur un autre document qui a été déposé aujourd'hui, vous allez voir que j'ai expliqué longuement l'enquête du National-Canadien. Cela m'aidera à expliquer ce que je veux dire.

M. CHOWN: Je crois que j'ai ici le document en question.

M. BEAUDET: Puis-je me reporter à la page 7 de ce document?

A la page 7, il est question de l'enquête du National-Canadien qui a eu lieu du 13 août au 3 septembre 1958. Sous le percepteur portant la plaque n° 6, vous verrez que huit vérifications ont été faites et vous trouverez ensuite les violations.

Quatre violations constituent l'absence d'un reçu pour le prix du passage, catégorie a). Une autre violation visait l'absence d'un reçu pour le prix du passage, catégorie b). Les catégories a) et b) signifient que, dans le cas de la catégorie a), trois voitures ont été utilisées aux fins de la vérification. Il s'agit du "jeu du coïncement" que j'ai expliqué au Comité, il y a quelque temps.

Voulez-vous que je vous explique de nouveau en quoi consiste cette méthode?

M. CHOWN: S'il vous plaît.

M. BEAUDET: On utilise trois voitures pour vérifier les actes d'un percepteur. Elles renferment un agent de police et parfois deux ou davantage. La première voiture avance dans la zone de péage et présente l'argent au péager comme prix du passage. On insiste pour obtenir un reçu.

La deuxième voiture suit immédiatement et donne au même percepteur le prix du passage par autobus. Si on lui donne un reçu, il le prend; mais si on ne lui en présente pas, il poursuit sa route.

La troisième voiture suit immédiatement, se présente au percepteur, lui offre le prix du passage et insiste pour avoir un reçu.

Ces reçus sont numérotés d'avance de sorte que, si le reçu de la troisième voiture suit, par numéro, le reçu émis pour la première voiture, cela veut dire que le percepteur, dans le cas de la deuxième voiture, n'a pas donné le reçu à cette deuxième voiture ou n'a pas jeté le reçu dans la boîte à mutiler.

Pour revenir à ce que j'ai essayé de vous expliquer au sujet des péagers, si aucun reçu n'a été émis ou n'a été jeté dans la boîte à mutiler, le surveillant des péagers ou le bureau du Trésor sont incapables de rendre compte de cet argent.

M. CHOWN: N'y avait-il pas un calculateur automatique dans la chaussée à la station de péage?

M. BEAUDET: Pas à ce moment-là.

M. CHOWN: Quand le calculateur automatique a-t-il été installé?

M. BEAUDET: En même temps que les appareils de perception automatiques.

M. CHOWN: Avant cette installation, on ne comptait pas le nombre de véhicules?

M. BEAUDET: Non.

M. CHOWN: D'après ces chiffres, des centaines de véhicules sont passés sur le pont sans qu'on puisse en rendre compte. Autrement dit, vous n'avez pas vérifié le nombre de voitures qui ont passé sur le pont, d'après ces études?

M. BEAUDET: Eh bien! nous n'avons pas de chiffres relatifs au nombre de véhicules qui ont passé sur le pont quotidiennement durant chaque poste ou à chaque heure. Les raisons sont évidentes. La première est que ces appareils n'existaient pas en 1930, c'est-à-dire un appareil vraiment digne de ce nom, qui aurait pu enregistrer avec une exactitude de 10 p. 100 près; ces appareils n'ont été inventés que vers 1952, ou entre 1950 et 1952.

Avant 1952, vous avez peut-être vu sur les routes des appareils à calculer le nombre de véhicules, mais ils n'étaient pas précis, même pas à 10 p. 100 près. Même les machines perfectionnées que nous avons installées sur le pont, en même temps que les appareils de perception automatiques, ne sont pas absolument parfaites. Une marge d'erreur est toujours possible; mais le fabricant dit qu'elle n'est pas plus de 1 p. 100.

M. PRATT: Puis-je poser une question complémentaire?

M. CHOWN: M. Beaudet n'a pas fini.

M. BEAUDET: J'avais fini cette partie-là de la question; mais vous m'avez aussi demandé d'où provenaient tous ces écarts, et je n'ai pas encore répondu à cela.

M. CHOWN: Voulez-vous continuer, s'il vous plaît?

M. BEAUDET: Il est évident que ces immenses augmentations posent un gros point d'interrogation. Ici encore, j'énonce seulement des opinions, il ne s'agit pas de faits. J'aimerais bien connaître les faits.

Voici comment j'établis le lien entre tout cela:

Premièrement, la zone de péage est aujourd'hui bien mieux aménagée; plus de voitures sont attirées vers le pont, parce qu'elles n'ont pas à subir des retards comme cela arrivait au temps de la perception manuelle.

Deuxièmement, à peu près à cette époque-là, une cinquième allée a été ouverte au pont Jacques-Cartier, ce qui a facilité le passage sur le pont. Voilà deux choses très importantes en ce qui a trait au pont.

Troisièmement, il y a l'appareil de perception qui est naturellement plus exact qu'une personne quand il s'agit de péage.

Enfin, en quatrième lieu, il y a l'augmentation de la circulation qu'on remarque d'année en année.

Pour revenir à ces deux derniers points principaux, je dirai que, quand j'ai vu la première fois le fabricant de machines perceptrices, il m'a dit que, si nous installions un appareil de péage, nous pourrions nous attendre immédiatement à une augmentation de 10 à 15 p. 100. On m'a dit: "Voici ce qui va arriver: ce sera comme partout où des appareils ont été installés. Cet écart de 10 à 15 p. 100 ne signifie pas qu'il y a eu malhonnêteté de la part des péagers. Ce n'est que normal, car un appareil est plus exact qu'un être humain pour la perception du péage."

Quant à l'autre point, c'est-à-dire l'augmentation de la circulation, elle représente peut-être de 8 à 10 p. 100 des revenus plus élevés. Il y a une augmentation normale de la circulation, comme on peut le constater en jetant un coup d'œil sur les diagrammes qui ont été déposés, surtout celui-ci. Cela indique une augmentation normale de la circulation. Naturellement, il y a eu des diminutions qui ont été causées par l'aggravation de la situation, à la fin de l'année 1957 et en 1958, comme je l'ai déjà signalé au Comité.

Il y a un autre document que je n'ai pas déposé, un diagramme qui indique seulement le revenu du péage. On ne l'a pas encore demandé. Celui-ci fait mieux voir ce qu'il en est.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaudet, je crois que nous avons le diagramme dont vous parlez.

M. BEAUDET: Il ressemble à l'autre, mais il est plus grand. Ce document devrait faire voir l'augmentation normale de la circulation, soit 5 ou 6 p. 100. Une meilleure installation de péage signifie 5 p. 100 de plus.

Le PRÉSIDENT: Le fascicule 2, en regard de la page 21, renferme un diagramme à ce sujet.

M. CHOWN: Si la composition de ce diagramme est différente, comme on le laisse entendre, ne pourrait-on pas le déposer?

M. BEAUDET: J'en ai quelques exemplaires, qu'on peut distribuer.

Le PRÉSIDENT: Sont-ils tellement différents?

M. BEAUDET: Il s'agit des mêmes renseignements, mais sous une autre forme.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que nous désirions faire imprimer cela.

M. CHOWN: Très bien.

M. DRYSDALE: Le témoin expliquerait-il le diagramme en regard de la page 21? Je n'y comprends pas grand-chose.

M. HEES: Pouvez-vous expliquer le diagramme?

M. BEAUDET: Le diagramme entre les pages 20 et 21 sert à expliquer ce que je veux dire par une augmentation normale ou par une tendance à l'augmentation de la circulation. Si l'on tire une ligne parallèle à la ligne de tendance, on trouve qu'en 1960 le revenu ou la circulation devrait atteindre un certain niveau. La tendance pour l'année précédente représente une augmentation d'environ 5 à 6 p. 100.

M. DRYSDALE: Avez-vous une comparaison avec les revenus du pont Victoria à une demi-échelle? Je ne puis voir, sauf de très loin, le lien qu'il y a entre l'enregistrement des véhicules à moteur et l'impôt sur l'essence, d'une part, et le nombre de voitures qui passent sur un pont donné, d'autre part.

M. ARCHER: Je pourrais peut-être en dire un mot?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Archer.

M. ARCHER: Nous n'avons pas d'habitude les chiffres du National-Canadien; ils ne sont pas publiés. Mais dans l'appendice "M", à la page 44 du fascicule 3, il est dit relativement au comité qui avait été constitué à l'époque de M. Marler:

Besoins d'améliorations aux ponts.

Le PRÉSIDENT: Est-ce dans le fascicule 3?

M. ARCHER: Oui.

Au cours des neuf années écoulées depuis 1945, la circulation sur le pont Jacques-Cartier a augmenté en moyenne de $14\frac{1}{2}$ p. 1\$0 par année...

Et voici les chiffres qu'a fournis le représentant du pont Victoria à ce comité:

... et, sur le pont Victoria, en moyenne de 12 p. 100 par année. Dans le cas du pont Jacques-Cartier, le barème d'augmentation a peu varié au cours de chacune de ces neuf années, sauf en 1954, alors qu'il est tombé à 6 p. 100. Dans le cas du pont Victoria, l'augmentation annuelle a été plus irrégulière, dans les premières années, mais elle est devenue également régulière de 1949 à 1953, pour tomber d'une façon abrupte à 3 p. 100, en 1954.

M. DRYSDALE: A toutes fins pratiques, nous pourrions donc ne tenir aucun compte de l'enregistrement des véhicules à moteur, ni des impôts sur l'essence? Il n'y a aucun lien?

M. BEAUDET: C'est simplement un indice.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Denis, allez-vous parler du même sujet?

M. DENIS: Ma question a trait à l'argent du péage?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaudet n'a pas encore fini.

M. CHOWN: C'est moi qui ai la parole, monsieur le président, et je l'ai cédée à un autre, ce qui a eu pour résultat de nous faire prendre une légère tangente. Je ne veux pas perdre le fil de mes pensées.

Monsieur Beaudet, vous aviez quelque chose à ajouter?

M. BEAUDET: Oui. Voici le dernier point que je veux mentionner: au cours des dernières années, comme l'indique la courbe, les péagers se sont évidemment révélés inefficaces.

M. CHOWN: Monsieur Beaudet, vous avez dit que l'aménagement d'une meilleure zone et l'ouverture d'une autre voie, l'augmentation naturelle de la circulation et les appareils de perception automatiques ont tous contribué à augmenter les revenus dont vous avez parlé en réponse à l'une de mes questions antérieures.

Je voulais signaler qu'après le parachèvement des nouveaux abords et avant l'installation d'appareils de perception automatiques, il s'est écoulé neuf mois, et qu'au cours de six de ces neuf mois, les revenus ont diminué par rapport à ce qu'ils avaient été l'année précédente, alors que durant les trois autres mois, ils ont augmenté.

Deuxièmement, après l'ouverture de la nouvelle voie, et avant l'installation des nouveaux appareils, il y a eu trois mois au cours desquels les revenus du péage ont été inférieurs à ceux de l'année précédente.

Comment pouvez-vous donc utiliser les deux éléments que vous avez mentionnés, savoir l'installation des appareils automatiques et l'ouverture d'une autre voie, pour expliquer l'augmentation des revenus?

M. BEAUDET: Monsieur Chown, je répondais à l'une de vos questions en essayant de vous donner mes vues ou mes opinions au sujet des écarts de péage,

l'augmentation considérable du péage de septembre 1949 à janvier 1959. Je connais les chiffres que vous nous avez donnés pour les mois en question. Il m'ont beaucoup inquiété. La réponse est évidente: l'inefficacité des péagers.

M. CHOWN: Pour faire suite à la question que j'ai posée plus tôt...

Le PRÉSIDENT: Sur le même sujet?

M. CHOWN: Oui, sur le même sujet, les compteurs de circulation.

Monsieur Beaudet, étant donné que vous avez commencé à étudier cette question du point de vue des revenus, pourriez-vous nous dire à votre connaissance, quelle est l'année où ce compteur de circulation s'est révélé efficace et pourquoi on n'en a pas installés lorsque vous vous êtes rendu compte de leur efficacité?

M. BEAUDET: Ces appareils ont fait leur apparition sur le marché sous forme de tubes et leur fabricant a déclaré qu'ils avaient une efficacité de 10 à 15 p. 100. Nous avons alors songé à installer ces machines. Mais elles n'auraient pas produit les résultats que nous aurions été en droit d'attendre pour la raison suivante: nous voulions connaître le nombre de passages payés par rapport au nombre de véhicules qui traversaient le pont. Pour cela, il aurait fallu comparer un certain nombre de véhicules qui traversaient le pont et qui étaient enregistrés par ce compteur avec le nombre de reçus vendus ou remis ou émis par les péagers, en plus des passes employées, du nombre des véhicules du gouvernement et la question des essieux. Je vais expliquer chacun de ces points.

Nous savions exactement combien de reçus étaient émis par les péagers, mais nous avons estimé, après essai, qu'il était impossible de compter les billets des abonnés dont 20,000 traversaient le pont tous les jours à cette époque-là, ce qui veut dire que nous aurions eu 20,000 billets à compter.

M. CHOWN: Comment en êtes-vous arrivés à ce chiffre?

M. BEAUDET: En nous fondant sur le nombre de livrets vendus par mois. Ce chiffre a été vérifié. On me dit qu'aujourd'hui on en compte 24,000 ou 25,000.

Nous avons constaté qu'il fallait cinq jours à dix commis pour compter ce qui, en un jour, représentait les 25,000 billets qui étaient dans la boîte à multiplier, en plus de tout ce que l'on pouvait y jeter en fait de reçus de toutes sortes et des billets des clients du pont qui n'acceptent pas leur reçu, soit quelque 15,000 à 20,000 billets par jour. Nous n'avions aucun local pour cette armée de commis nécessaire à une telle comptabilité. Pour cette raison, et pour d'autres que j'expliquerai plus tard, nous n'avons pas installé ces appareils.

En outre, l'appareil en question tenait compte du nombre d'essieux, en ce sens que deux essieux représentaient un véhicule. Le genre de circulation sur le pont Jacques-Cartier ne consiste pas exclusivement en véhicules à deux essieux; il existe nombre de camions qui en ont trois, quatre ou même cinq.

Je vous ai également dit qu'il existait des passes sur le pont à cette époque et que nombre de véhicules appartenant au gouvernement avaient le droit de passage sans payer. Lorsque les véhicules étaient bien identifiés comme tel, d'après le règlement du gouvernement, il devenait ou il était considéré impossible, en vertu du taux alors exigé, de faire correspondre le nombre de véhicules avec les recettes, parce que, en plus de la question des essieux, des billets, de passes pour les véhicules, il se posait la question du classement. On comptait environ 55 classes. Il y avait les camions à \$2.05, des véhicules à 25c., quelques camions à 40c., 60c., 65c. et 70c., même jusqu'à \$2.35.

Ce que vous pouvez trouver de mieux, c'est un indice que nous avons obtenu en recourant à une méthode supérieure ou au mécanisme que vous suggérez, et qui consistait à compter les véhicules. Je crois que l'un des documents déposés aujourd'hui signale en résumé le but de ce calcul des véhicules et du but que nous tentons d'atteindre.

M. CHOWN: Pour revenir un moment à ce problème du comptage des reçus, se servait-on du même reçu pour chaque catégorie de véhicule, ou d'un reçu différent?

M. BEAUDET: Non. Il y avait des reçus de 5c. et de 10c. pour les occupants, des reçus de 25c. pour les automobiles, des reçus de 25c. pour les camions d'une tonne, de 40c. pour les camions, de 60c. pour les camions, de 70c. pour les remorques, et d'un dollar pour les camions. J'en ai omis un, 75c. pour les camions.

Il existe également un reçu qui s'appliquait aux diverses classes de ces 55 taux qui ne faisaient pas l'objet de l'un des reçus disponibles dans la boîte du péager.

M. CHOWN: Il me vient deux questions à l'esprit au sujet de ce que vous avez dit. Sur les terrains de stationnement, on se sert d'appareils à reçus, un appareil receveur si vous voulez l'appeler de cette façon. Ce sont des appareils qui servent à recevoir, dans lesquels vous déposez le billet dans une fente où il est marqué. N'auriez-vous pas pu utiliser une formule de reçu et recourir à un appareil à oblitérer?

M. BEAUDET: Vous voulez dire le genre d'appareil dont on se sert dans les débits d'essence?

M. CHOWN: Sur n'importe quel terrain de stationnement, celui du Château Laurier, par exemple.

M. BEAUDET: Je crois qu'il aurait été matériellement impossible de demander à un péager d'employer ce genre de reçu à cause de la grande densité de la circulation.

M. CHOWN: C'est en même temps un compteur automatique. Je veux dire qu'il perfore le billet en même temps, comme on fait à l'aéroport de Toronto, par exemple.

M. BEAUDET: Quand ces appareils ont-ils été inventés?

M. CHOWN: Je n'en sais rien, je pensais que vous vous feriez fort de le savoir vous-même.

M. BEAUDET: Non.

M. PRATT: Ce non signifie-t-il que peu vous importe de n'en savoir rien?

M. BEAUDET: Non, j'ai dit que je ne le savais pas.

M. PRATT: Je pensais que peu vous importait de n'en rien savoir.

M. BEAUDET: Tout ce que je veux dire, monsieur Pratt, c'est que je n'ai pas vu d'appareils de ce genre sur aucun pont payant, sur aucune autoroute ni promenade.

Au cours de nos recherches au sujet de différentes sortes d'appareils employés tant aux États-Unis qu'au Canada, je n'ai jamais vu d'appareils de ce genre en usage sur un pont. Je ne dis pas que cela ne ferait pas l'affaire, mais je ne sais pas si ce genre d'appareils serait à employer.

M. CHOWN: Que diriez-vous alors d'un compteur comme celui dont se servent la Commission de Transport de Toronto et d'autres commissions de transport à travers le pays pour compter leurs recettes quotidiennes? Ne se servent-elles pas d'appareils à compter?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. CHOWN: Ces appareils étaient-ils en vente sur le marché?

M. BEAUDET: Ils le sont aujourd'hui.

M. CHOWN: Comment ces services publics établissaient-ils le rapport entre les billets déposés dans les boîtes de leurs autobus et tramways et l'argent reçu, au cours des années passées? Avez-vous pensé à cela?

M. BEAUDET: Je crois comprendre que même aujourd'hui le National-Canadien effectue le comptage des billets à la main, mais le nombre n'est pas

suffisamment grand pour empêcher que cela ne puisse matériellement se faire. On les compte à la main.

M. CHOWN: Pouvez-vous me décrire les appareils utilisés par ces services d'utilité publique pour compter leurs billets à la fin du jour?

M. BEAUDET: Le seul appareil que je connaisse, celui que nous avons aujourd'hui au pont, est un appareil qui était d'abord destiné à compter la monnaie de papier. Cet appareil a été légèrement modifié et il peut compter les tickets, à condition qu'ils soient d'une certaine catégorie, c'est-à-dire d'une certaine dimension, et aussi qu'une espèce uniforme de papier soit employée et que les billets ne soient pas tordus, déchirés en tout ou en partie.

M. CHOWN: En réalité, au point de vue administratif, vous êtes-vous intéressé aux autres formes d'appareils à ce sujet, depuis le temps où vous avez pu vous procurer des caisses enregistreuses, des compteurs automatiques?

M. BEAUDET: Oui.

M. CHOWN: Est-ce que cela a fait l'objet d'une enquête?

M. BEAUDET: Oui, à compter de 1954, cela a fait l'objet d'une étude continue. Mais l'article 1, où il est question d'automatisation ou de l'emploi d'appareils, portait sur un nouveau taux, car après une étude approfondie de plusieurs genres d'appareils automatiques, j'en ai conclu (j'ai présenté un rapport au directeur du port à ce moment-là) que pour installer une machine, la première chose à faire était de moderniser les taux, car aucun appareil ne pourrait s'appliquer aux taux qui existaient à ce moment-là.

M. CHOWN: Cela veut-il dire que l'appendice "O" de la page 51, qui contient le nombre de véhicules de diverses classes dont vous avez fait rapport, est absolument inexact, puisque vous ne possédez aucun moyen précis de compter les véhicules comme il se doit?

M. BEAUDET: Cet appendice...

M. CROWN: D'après votre témoignage, le Comité est porté à croire que l'appendice "O", de la page 51 des témoignages, ne peut être exact, puisque vous ne possédiez aucun moyen de compter les diverses classes de véhicules qui figurent dans cet appendice.

M. BEAUDET: Ce rapport est un compte rendu de l'argent perçu, non un compte rendu du nombre de véhicules. C'est un rapport portant sur les revenus, non sur les véhicules.

M. CHOWN: Je le regrette. Vous avez remis un appendice au Comité. Je me rappelle que M. Fisher étudiait une grande feuille un peu plus tôt au cours des délibérations et que la circulation des véhicules figurait sur cette feuille. Est-ce que je fais erreur?

M. BEAUDET: Il s'agissait de voyageurs.

M. CHOWN: De voyageurs seulement?

M. BEAUDET: Oui. D'après le document que M. Fisher a demandé et qui a été déposé, nous établissons toujours nos calculs d'après le nombre de voyageurs. Nest-ce pas exact?

M. CHOWN: On ne peut donc trouver jusqu'ici dans les témoignages, un état du nombre de véhicules par classes?

M. BEAUDET: Je ne crois pas qu'il existe un document indiquant le nombre de véhicules qui ont traversé le pont.

M. FISHER: Monsieur le président, j'aimerais poser une question. Vous pouvez obtenir ces renseignements, n'est-ce pas? Convenez-vous que vous pouvez obtenir ces renseignements pour chaque année en puisant les données dans votre rapport annuel?

M. BEAUDET: Le nombre de véhicules?

M. FISHER: Oui. Ce nombre figure dans votre rapport annuel, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'on ait répondu à votre question M. Horner.

M. HORNER (*Acadia*): Non. Ma question a trait au procès-verbal qui figure à la page 48, dernière page du fascicule 3. Pour les mois de septembre, octobre, novembre et décembre, les chiffres donnés dans ce tableau, en dollars et en cents diffèrent de \$10,000 avec ceux qui figurent pour les mêmes mois à la page 43 du fascicule 6.

Je me demande pourquoi ces chiffres accusent une telle différence.

M. BEAUDET: Je croyais avoir répondu à votre question. Je le regrette, si je ne l'ai pas fait. La seule explication que je puisse vous donner, c'est l'inefficacité des péagers et cela m'a causé beaucoup de soucis.

M. HORNER (*Acadia*): Pourquoi les tableaux contiennent-ils des montants différents pour les mêmes mois?

M. BEAUDET: Je m'excuse, mais je n'ai pas très bien compris votre question.

M. HORNER (*Acadia*): Dans le fascicule n° 3, page 48, sur l'endos de la couverture, les mois de septembre, octobre, novembre et décembre des années 1958 et 1959...

M. BEAUDET: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Les chiffres donnés dans ce tableau diffèrent de ceux du fascicule 6, page 43, pour les mêmes mois des mêmes années.

M. BEAUDET: Il y a quelques jours que j'attends cette question. J'ai même préparé une réponse, mais elle est compliquée.

L'état déposé sous forme d'appendices (appendices "N" et "O" du fascicule n° 3), en date du mercredi 16 mars 1956 et intitulé "Pont Jacques-Cartier, Montréal—Statistique des finances et de l'exploitation du pont, années 1930-1959", est un exemplaire de l'état financier officiel qui a été révisé par le Bureau de l'auditeur général.

La deuxième colonne de cet état donne les revenus totaux provenant de la perception des péages qui ont été comptés et enregistrés dans les livres de comptabilité du pont par les employés du contrôleur du Trésor à Montréal.

L'état déposé comme pièce 14 et intitulé: "Relevé comparatif des recettes mensuelles afférentes aux droits de péage, selon la catégorie de véhicules, pour les années 1953-1959 inclusivement" (appendice "O", fascicule n° 3), n'est pas un état financier. C'est un état de la circulation mensuelle exprimée en dollars et en cents et préparé sous cette forme, à la demande du président du Comité pour fins de comparaison seulement et en vue d'établir la tendance de la circulation.

Lorsque mon président m'a demandé de déposer ce document, j'ai immédiatement répondu: "Il y aura certainement des chiffres qui ne correspondront pas. Est-ce que nous pourrions donner l'état de la circulation des véhicules pour qu'il corresponde avec l'état financier?" Le président du Conseil a dit que le président du Comité voulait l'état exprimé en dollars et en cents et nous l'avons préparé ainsi. Je vais maintenant vous expliquer comment nous avons procédé.

La statistique relative au pont est établie d'après le nombre de véhicules traversant le pont, non d'après les recettes obtenues du péage. Avant le 8 septembre 1959, la statistique était fondée sur le nombre de reçus ou de billets émis pour chaque classe de véhicules. A compter du 8 septembre 1959, aucune statistique relative à la circulation n'a été fondée sur le nombre réel des divers genres de véhicules qui ont traversé les voies de péage, d'après les compteurs automatiques.

Le président ayant demandé que l'état comparatif soit préparé d'après les recettes mensuelles afférentes aux droits de péage, on a multiplié le nombre de véhicules qui figure dans nos données relatives à la circulation, pour chaque classe de véhicule, par le droit de péage de chacune de ces classes. On aurait pu préparer un état des rapports financiers officiels qui indiquent les recettes mensuelles provenant des droits de péage, mais on n'aurait pas eu les recettes provenant des diverses classes, vu qu'on ne pouvait tenir un état financier de cette façon.

Est-ce que cela répond à votre question ou désirez-vous de plus amples renseignements?

M. HORNER (*Acadia*): Cette réponse m'éclaire un peu. Je n'ai peut-être pas saisi la réponse correctement, mais il me semble que le premier tableau peut contenir des surplus et des déficits et que l'autre n'en contiendrait pas étant donné qu'il est fondé sur les billets multipliés par le taux de péage. Est-ce que j'ai raison de faire cette supposition?

M. BEAUDET: Oui. Mais vous trouverez, un peu plus loin, les surplus et les déficits. La banque est fermée le samedi et le dimanche; le bureau du trésor est fermé aussi ces jours-là; par conséquent, les recettes du samedi et du dimanche sont remises au bureau du Trésor le lundi. Je vais peut-être vous donner le pire exemple. C'est celui du 1^{er} juillet, qui est un jour férié, et le lendemain d'un lundi. Les recettes du vendredi après-midi, du samedi, du dimanche et du lundi n'ont été remises que le mardi au bureau du Trésor. Ces recettes sont considérées comme recettes du mois de juillet, parce qu'elles sont remises à l'agent du Trésor en juillet. Mais le nombre de véhicules enregistrés jusqu'au 30 juin à minuit fait partie des données de juin. Ainsi, si nous prenons le nombre de véhicules et que nous le multiplions par le taux, le produit ne correspondra pas à l'argent perçu par l'agent du Trésor. Est-ce que ce point est clair?

M. HORNER (*Acadia*): Oui.

M. DENIS: Monsieur Beudet, avant l'installation des appareils automatiques, avez-vous eu l'occasion d'étudier les autres modes de perception manuelle en vigueur dans la province de Québec ou aux États-Unis? Pourriez-vous aussi nous dire si le fonctionnement de notre mode de perception manuelle était différent, meilleur ou pire que ceux que vous connaissiez à ce moment-là?

M. BEAUDET: Oui, nous avons fait une étude et je voudrais parler particulièrement du mode de perception de la caisse enregistreuse Taller et Cooper. Sauf erreur, la province avait ce genre d'appareil lorsque les droits de péage ont été abolis sur le pont Legardeur, Montréal-Est.

Je me suis rendu sur les lieux à peu près six mois avant l'abolition des droits et, pendant que j'étais dans le bureau à parler de cet appareil avec le surintendant, deux péagers sont entrés et ont déposé leur argent sur la table. Le caissier a compté l'argent. A l'un des péagers, il a dit: "Vous êtes à court de \$12". Le péager a mis la main dans sa poche, il en a sorti \$12 qu'il a posés sur la table.

Au deuxième péager, le caissier a dit: "Vous avez \$2 en trop". Il a pris \$2 et les a remis au péager. Je suis parti convaincu que l'appareil Taller et Cooper n'était pas meilleur que notre mode de perception.

M. DENIS: Est-ce que le mode de péage du Pont Jacques-Cartier diffère de celui du pont Victoria?

M. BEAUDET: A l'heure actuelle?

M. DENIS: Je veux dire lorsque vous aviez le mode de perception manuelle?

M. BEAUDET: Il était exactement le même.

M. DENIS: Est-ce que vous avez eu l'occasion de vous rendre aussi aux États-Unis, lorsque vous avez fait une enquête au sujet des appareils de perception automatiques?

M. BEAUDET: Oui, je crois que j'en ai parlé au cours de la dernière réunion.

M. DENIS: Existe-t-il d'autres modes de perception manuelle que celui que vous aviez avant l'installation des nouveaux appareils de perception?

M. BEAUDET: Non. Là où le mode de perception manuelle était en vigueur, ce mode était le même que le nôtre, les péagers donnaient un reçu en échange du prix du passage.

M. DENIS: Si je comprends bien, vous avez installé l'appareil de perception automatique en même temps que la chose s'est faite aux États-Unis, je crois, pour ce qui est des autoroutes Everett et Parkway?

M. BEAUDET: Non, peu après.

M. DENIS: Avez-vous essayé de savoir des exploitants de ces autoroutes si la différence de mode s'est traduite par une différence comme celle que nous connaissons?

M. BEAUDET: Ils ont tous déclaré que des augmentations ont été réalisées après l'installation des appareils automatiques.

M. DENIS: Est-ce que la moyenne est la même que la nôtre, ou est-elle supérieure ou inférieure à la nôtre?

M. BEAUDET: Je crois vous avoir déjà dit qu'il n'est pas possible d'obtenir des données relatives aux installations des États-Unis, parce que leurs appareils n'ont pas été installés en même temps. J'ai parlé d'un de ces cas, celui du pont George-Washington. Sur ce pont, on compte seulement quatre appareils de perception automatiques; le reste des voies est exploité au moyen d'un autre système électronique très compliqué appelé du nom du fabricant, la compagnie Mosler.

Chaque fois que je suis allé aux États-Unis, j'ai fait une visite aux autorités du port de New-York qui sont responsables de l'administration des ponts des États-Unis et des tunnels Holland et Lincoln. Elles ont éprouvé les mêmes difficultés que nous au sujet de la perception des droits de péage. Elles ont admis que l'appareil de perception automatique était le meilleur mode et graduellement elles l'ont adopté.

M. PRATT: Pourrais-je poser une autre question, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Un instant. Laissez M. Denis terminer et vous aurez ensuite la parole, M. Pratt.

M. DENIS: Êtes-vous en mesure de nous dire si, depuis l'installation des appareils de perception automatiques, le prix des billets a différé de ce qu'il était?

M. BEAUDET: Je le regrette, monsieur Denis, mais je n'ai pas compris votre question.

M. DENIS: Je veux savoir si les droits de péage sont actuellement les mêmes qu'ils étaient auparavant, avant l'installation des appareils?

M. BEAUDET: Nous ne pouvons pas dire qu'ils sont les mêmes.

M. DENIS: Avez-vous ce genre de carnet de billets à l'usage des personnes qui voyagent tous les jours?

M. BEAUDET: Non, ces billets ont été remplacés par des jetons?

M. DENIS: Je veux dire, avant l'installation des appareils de perception, aviez-vous des carnets de billets pour ceux qui traversaient le pont tous les jours pour se rendre à leur travail?

M. BEAUDET: Oui.

M. DENIS: A un taux moins élevé?

M. BEAUDET: Oui.

M. DENIS: Pourriez-vous nous dire quelle était la différence?

M. BEAUDET: Il y avait une différence de \$6 pour un livret de 50 passages.

M. DENIS: Si le voyageur n'achetait pas ce carnet...

M. BEAUDET: Je m'excuse, j'ai dit \$6, alors que la différence était de \$3.

M. DENIS: Est-ce \$3 pour un carnet?

M. BEAUDET: C'est exact. Soit dit en passant, ce renseignement se trouve dans les documents.

M. DENIS: Si le voyageur n'avait pas acheté son carnet à \$3 et s'il avait payé le prix régulier chaque fois, quel aurait été le prix du passage?

M. BEAUDET: On demandait 25c. pour l'auto...

M. DENIS: Je veux dire, que représenterait ce montant de \$3 pour le voyageur? Je voudrais savoir combien un voyageur devait payer s'il n'avait pas acheté ce carnet?

M. BEAUDET: C'est ce que j'essaie de dire: 25c. pour l'automobile; 2½c. pour le passager. S'il achetait une bande de dix billets, c'était 5c. pour un passager; s'il n'achetait pas la bande...

M. DENIS: Vous comparez \$3 avec 25c. Ce carnet de \$3 représente combien de voyages?

M. BEAUDET: J'ai dit cinquante billets.

M. DENIS: Autrement, il aurait fallu payer 25 fois 50c.

M. BEAUDET: Vous voulez dire que, si les voyageurs n'utilisaient pas les carnets d'abonnement, ils auraient dû payer \$12.50 au lieu de \$3?

M. DENIS: Oui.

M. BEAUDET: C'est vrai.

M. DENIS: Cela n'existe plus aujourd'hui avec le mode de perception automatique du péage?

M. BEAUDET: Les billets ont été remplacés par des jetons qui valent \$4 les cinquante. Le petit carnet de 50 billets, qui coûtait autrefois \$3, a été remplacé par 50 jetons.

M. DENIS: Qui coûtent \$4?

M. BEAUDET: Qui coûtent \$4.

M. DENIS: Et autrefois, quand on n'avait pas de carnet, le même nombre de voyages coûtait \$12.50?

M. BEAUDET: C'est exact.

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

M. DENIS: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Béaudet, M. Horner demande si vous pourriez déposer les renseignements que vous avez donnés au sujet des finances.

M. HORNER (*Acadia*): Il y a un passage que vous n'avez pas consigné au compte rendu. Vous avez dit que vous aviez préparé votre réponse, mais vous ne l'avez pas donnée en entier.

Le PRÉSIDENT: Ce passage sera consigné au compte rendu.

M. BEAUDET: Vous voulez que je dépose ces renseignements?

M. HORNER (*Acadia*): Je croyais que vous les aviez fait dactylographier.

M. BEAUDET: Non, ces notes sont écrites à la main. Si vous voulez, je puis les faire dactylographier.

Le PRÉSIDENT: C'est compris dans le compte rendu.

M. HORNER (*Acadia*): Il me semblait que vous aviez dit que vous aviez préparé votre réponse.

M. BEAUDET: Si le Comité le permet, je pourrai vous retrouver après la réunion et vous fournir quelques exemples.

M. HORNER (*Acadia*): Très bien; les détails seront compris dans le rapport.

M. PRATT: Monsieur Beudet, vous estimiez qu'il était de votre devoir d'entretenir des relations étroites avec les autorités américaines au sujet de la perception des droits de péage?

M. BEAUDET: Je ne crois pas avoir dit cela, monsieur Pratt, et je n'ai pas été d'avis qu'il fallait rester en relations étroites avec ces autorités. J'ai trouvé qu'il était de mon devoir de me tenir au courant de ce qu'elles faisaient, mais pas nécessairement que je devais rester en contact avec elles.

M. PRATT: Par "relations étroites", je peux dire que vous estimiez qu'il était de votre devoir de vous tenir au courant de ce qui se faisait dans d'autres parties du monde par rapport à la perception efficace des droits de péage?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. PRATT: Y compris les États-Unis, sans doute?

M. BEAUDET: C'est cela.

M. PRATT: Pouvez-vous nous dire si les montants perçus par les Américains, après qu'ils eurent installé des appareils semblables à ceux que vous avez en ce moment sur le pont Jacques-Cartier, ont augmenté de façon marquée?

M. BEAUDET: Je viens de répondre à cette question: il est impossible de connaître ces chiffres, parce qu'on n'a pas installé tous les appareils de perception automatiques en même temps. Je crois que sur le pont George Washington, on a installé des appareils dans quatre sur 32 voies qu'il y a là, si je ne me trompe.

M. PRATT: Je crois que nous pourrions économiser du temps, monsieur le président, en nous contentant de la réponse de M. Beudet, savoir que, selon lui, les montants perçus aux États-Unis n'ont pas augmenté de façon marquée.

M. BEAUDET: En effet. Le seul...

M. PRATT: Cette réponse me suffit, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: C'est tout, monsieur Pratt?

M. PRATT: Non, j'ai d'autres questions à poser.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. BEAUDET: Puis-je finir de répondre à votre autre question?

M. PRATT: Si vous avez autre chose à dire, je ne vais certainement pas vous en empêcher, monsieur Beudet. Veuillez poursuivre, je vous prie.

M. BEAUDET: Je vous remercie. Il y a eu une seule exception, celle du *Garden State Parkway*. On nous a dit verbalement que là il y avait eu, pour un emplacement sur neuf ou dix, je crois, une augmentation de 20 p. 100 environ.

M. PRATT: Monsieur le président, M. Beudet a dit qu'avant qu'on installât des appareils sur le pont Jacques-Cartier, il n'existait aucun appareil qui permettait de compter le nombre de véhicules qui y circulaient.

Je suis sûr que les membres de notre Comité savent très bien que des appareils à compter les véhicules qui passaient et que l'on faisait fonctionner à la main existaient bien avant qu'on ait songé à construire ce pont. On se sert de ce genre d'appareils depuis bien des années aux endroits de récréation, pour les manifestations sportives, pour compter les véhicules.

Je voudrais demander à M. Beudet si l'on s'est servi de ces appareils manuels pour les vérifications courantes, pour celles que l'on pratique assez régulièrement. Si l'on ne s'en est pas servi, j'aimerais bien savoir pourquoi.

M. BEAUDET: Oui, on s'en est servi. C'est sans doute un appareil; mais, selon moi, un appareil automatique est uniquement celui qui fonctionne sans qu'on ait besoin d'y toucher chaque fois qu'un véhicule passe dessus. Mais on s'est certainement servi d'un appareil manuel pour compter le nombre de véhicules qui circulaient et il en est question dans le document dont je vous ai parlé il y a quelques instants, dans le registre des vérifications et des enquêtes sur la perception des droits de péage. Au quatrième paragraphe de la page 3 de ce document, il est question du dénombrement des véhicules. Ce travail se faisait avec un compteur manuel.

M. PRATT: Bon. Puisqu'on en utilisait, j'aimerais savoir si l'on s'en servait souvent et, si l'appareil était satisfaisant, pourquoi on ne s'en est pas servi plus souvent?

M. BEAUDET: Du mois d'octobre 1952 au mois d'août 1959, on s'en servait chaque mois pendant trois jours de suite. On s'en servait trois heures le matin, aux heures d'affluence, et trois heures le soir, aux heures où la circulation atteignait son maximum.

M. PRATT: Pourquoi ne vous en serviez-vous pas plus souvent, mettons, une fois par semaine?

M. BEAUDET: Les résultats que nous avons obtenus avec ces compteurs ont indiqué, pour la même raison que celle que je vous ai donnée lorsque je vous ai expliqué comment on comptait les véhicules par d'autres moyens, qu'on ne pouvait nullement s'y fier entièrement. Néanmoins, nous avons continué de le faire pour deux raisons que j'ai expliquées ici: déterminer les tendances de la circulation en fonction de la conception du pont et élargir le pont, si nécessaire. Mais à moins de pouvoir établir un rapport entre les revenus et le nombre de véhicules qui circulent, il ne sert pas à grand-chose de compter ces véhicules. Aussi, comme je l'ai expliqué en répondant à M. Chown, il nous était impossible d'établir ce rapport à cause des billets d'abonnés.

M. PRATT: Mais pourquoi ces employés ne pouvaient-ils établir ce rapport, puisqu'on parvient à le faire de façon très satisfaisante dans d'autres domaines où il y a des clients? Ces automobiles et ces camions sont sans doute différents; mais ils représentent néanmoins des clients. Pourquoi ne pouvait-on pas appliquer cette méthode pour compter le nombre de clients de façon efficace et pour établir un rapport entre leur nombre et celui des billets vendus? Il y a là quelque chose que je ne comprends pas.

M. BEAUDET: Je vois où vous voulez en venir, monsieur Pratt. On aurait pu avoir un contrôleur à un bout du pont et une autre personne à l'autre bout. C'est cela que vous voulez dire, n'est-ce pas?

M. PRATT: C'est possible.

M. BEAUDET: Une personne à l'autre bout du pont à qui les reçus auraient été remis. C'est ce que l'on a fait à San-Francisco; mais les contrôleurs ont trouvé le moyen de contourner la difficulté.

M. PRATT: De quelle façon?

M. BEAUDET: Ils se sont entendus pour ne prendre qu'une moitié du reçu pour un véhicule au lieu des deux moitiés d'un reçu pour deux véhicules.

M. PRATT: Par conséquent, pour empêcher ces hommes de faire des combinaisons, vous avez complètement abandonné cette façon de procéder et vous leur avez permis d'agir en toute liberté?

M. BEAUDET: Oui.

M. PRATT: Cela n'a pas de sens.

M. BEAUDET: Je songe à quelque chose; ce n'est pas un fait, mais simplement une question d'opinion. Croyez-vous que la circulation sur ce pont aurait

permis qu'on agisse de cette façon? Ensuite, il aurait fallu mettre des barrières aux deux extrémités du pont, du côté de Montréal et du côté de la rive sud du fleuve.

M. PRATT: Mais puisqu'un million de dollars environ a été perdu, ne croyez-vous pas que cela aurait valu la peine?

M. BEAUDET: Êtes-vous bien sûr qu'on ait perdu un million de dollars?

M. PRATT: Apparemment, il y a un écart d'un million de dollars, d'après l'augmentation qui a eu lieu au mois de septembre 1959.

M. BEAUDET: Apparemment.

M. PRATT: Puisqu'il semble y avoir eu une perte de cette importance, ne croyez-vous pas qu'il aurait fallu poser des barrières à chaque extrémité du pont?

M. BEAUDET: Pas à cette époque-là.

M. PRATT: Vous vous rendiez compte qu'il y avait des fuites?

M. BEAUDET: Je me suis rendu compte qu'il y avait des pertes en 1958.

M. PRATT: Pas avant 1958?

M. BEAUDET: Si, j'ai dit au Comité que ces fuites avaient commencé en 1957.

M. PRATT: Mais vous avez trouvé qu'il était inutile de poser des barrières?

M. BEAUDET: Non, en 1956, le Conseil est convenu en principe qu'il y avait lieu d'installer des appareils de péage automatiques. A ce moment-là, on était en train de surélever le pont et, comme je viens de le dire, il était matériellement impossible d'installer le genre de barrière dont vous parlez à chaque extrémité du pont. Je ne crois pas que les automobilistes de Montréal auraient accepté qu'on en installe; mais ce n'était sans doute pas une raison pour ne pas le faire. En somme, à quoi cela aurait-il servi?

M. PRATT: Excellente question, monsieur Beaudet. Maintenant, il y a une autre question que j'aimerais poser. M. Beaudet prétend que c'est en partie à cause de la voie supplémentaire qu'il y a eu cette énorme augmentation en 1959. Or, il me semble qu'une voie supplémentaire améliore simplement la circulation. Je ne vois pas du tout pourquoi, à cause de cette voie supplémentaire, il y aurait une seule voiture de plus qui traverserait le pont. Voulez-vous nous expliquer comment la circulation pourrait augmenter parce qu'on aurait augmenté le nombre de voies? Si c'est effectivement le cas pourquoi ne pas ajouter dix voies et faire des affaires d'or? Puisque vous ne dites rien, je suppose qu'il n'y a pas de réponse à cela.

M. BEAUDET: Je pourrais sans doute blaguer, moi aussi; mais j'estime que je dois simplement répondre à vos questions.

M. PRATT: Je n'ai pas dit cela pour blaguer.

M. BEAUDET: Il y a quelque 45,000 ou 50,000 véhicules qui traversent sous le régime de l'abonnement, comme l'on dit, entre Montréal et la rive sud. Ces véhicules peuvent emprunter le pont Jacques-Cartier ou le pont Victoria. S'ils peuvent circuler plus facilement sur le pont Jacques-Cartier, il est tout à fait normal qu'un plus grand nombre d'abonnés se servent de ce pont.

M. PRATT: Est-ce que, depuis septembre 1959, il y a eu des pertes pour le pont Victoria, de sorte qu'on puisse dire que les automobilistes qui empruntaient auparavant ce pont se servent maintenant du pont Jacques-Cartier et que la circulation sur ce dernier a augmenté en conséquence?

M. BEAUDET: C'est une question qu'il faudrait poser aux dirigeants du National-Canadien.

M. PRATT: Il me semble qu'étant donné votre situation vous devriez connaître ces chiffres qui, après tout, ont assez d'importance.

M. BEAUDET: Nous avons quelques chiffres sur la circulation sur les ponts qui indiquent que, pendant la période de construction, les abonnés empruntaient tantôt le pont Jacques-Cartier, tantôt le pont Victoria, selon l'état des travaux lorsque le pont Jacques-Cartier a été surélevé et le pont Victoria, modifié. Mais nous n'avons pas de chiffres sur le revenu.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur Beudet, lorsque vous prépariez les barèmes des taux de péage que vous soumettiez au gouvernement du Québec et au gouvernement fédéral, est-ce que vous n'essayiez pas de prévoir, si d'après l'un ou l'autre chiffre dont vous disposiez, les revenus augmenteraient ou baisseraient?

M. BEAUDET: Oui, nous avons essayé de le faire. Nous avons essayé; mais c'est tout ce que nous pouvions faire. Je vais vous donner quelques précisions à cet égard. Tout d'abord, nous savions que nous perdriions \$200,000 ou plus en supprimant le prix du passage des occupants, mais cette perte devait être compensée par l'augmentation du prix des abonnements qui passerait de \$3 pour cinquante billets à \$4 pour cinquante jetons. Dans certains cas, c'était plus difficile à faire. Dans le cas des camions, par exemple, selon notre ancien barème, il y en avait qui payaient 40c., d'autres 60c., et ainsi de suite. Incidemment, ces taux sont fondés sur la capacité de chargement ou le poids de charge des véhicules. Je puis vous dire que c'était assez difficile à évaluer. J'ai moi-même eu l'occasion de voir bien des véhicules. Le surveillant des péagers me demandait parfois: "Ce camion appartient-il à la catégorie des 40c. ou à celle des 60c.?" Il m'était impossible de lui répondre. J'ai écrit aux fabricants et aux sociétés pour essayer d'obtenir des renseignements qu'on aurait pu donner aux péagers. Même les fabricants étaient incapables de me dire si tel ou tel camion appartenait à la catégorie des 40c. ou des 60c., car si l'on en modifie la boîte d'essieu un camion peut transporter davantage. En tout cas, les nouveaux taux étant établis selon le genre d'essieu, nous essayions d'établir un rapport entre ces essieux et les divers genres de véhicules et de catégories de véhicules. Nous essayions de faire payer 50c. aux camions qui, avant payaient 40c., et d'obtenir 50c. de ceux qui jusqu'alors avaient payé 60c. Ce n'était guère facile, toutefois, parce que les deux taux étaient fondés sur des bases complètement différentes; le taux en vigueur était fondé sur la capacité de chargement des véhicules et l'autre, le plus récent, sur le nombre d'essieux.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): A combien avez-vous évalué le montant net en vous fondant sur la même densité de circulation?

M. BEAUDET: Selon nos prévisions, le nombre de camions aurait augmenté de 10 à 12 p. 100.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Le revenu net aurait augmenté de combien?

M. BEAUDET: Il y aurait eu une diminution générale de \$100,000.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous prévoyiez qu'avec le nouveau taux fondé sur l'année 1956 le revenu diminuerait de \$100,000 nets?

M. BEAUDET: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Donc, d'après les données statistiques que vous avez fournies, il y aurait eu une diminution nette de \$100,000 dans les revenus après l'application du nouveau taux en 1956.

M. BEAUDET: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Par conséquent, l'écart qui s'est produit plus tard est à certains égards encore plus surprenant qu'on n'aurait pu le croire de prime abord.

M. BEAUDET: Je suis de votre avis.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur Beudet, n'a-t-on jamais pensé que ces péagers qui manipulaient les deniers publics auraient dû fournir un cautionnement?

M. ARCHER: Mais si.

M. J. F. FINLAY (*conseiller juridique du Conseil des ports nationaux*): A l'heure actuelle, ils sont protégés par la loi sur l'administration financière.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Est-ce que cette loi les protégeait avant l'installation d'appareils de péage automatiques?

M. FINLAY: Oui, tout au moins elle était censée les protéger.

M. CAMPBELL (*Stormont*): N'a-t-on jamais pensé à obtenir un cautionnement de ceux qui demandaient un emploi de péage?

M. FINLAY: D'après ce que je comprends, on ne l'a jamais fait.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Savez-vous pourquoi on ne l'a pas fait? Il me semble que, pour des gens qui devaient manipuler des fonds publics, il aurait été tout à fait normal d'exiger qu'ils versent un cautionnement pour obtenir ce genre d'emploi, ne trouvez-vous pas?

M. FINLAY: Non, il y aurait eu chevauchement, si l'on avait procédé de cette façon. Du point de vue juridique tout au moins, la caisse de garantie des fonctionnaires suffisait.

M. CAMPBELL (*Stormont*): A-t-on réclamé des paiements de cette caisse?

M. FINLAY: Non.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Est-il possible qu'on formule de telles réclamations? Est-ce qu'on s'y attend?

M. ARCHER: Je crois que cela dépendra en grande partie des résultats des enquêtes de la Gendarmerie royale. Il n'y a eu aucune preuve de malhonnêteté.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Savez-vous s'il y a des endroits, autres que le pont Jacques-Cartier, où l'on donne des reçus et où ceux-ci ne sont pas remis? Si l'on donne des reçus n'est-ce pas avant tout pour qu'on les remette?

M. BEAUDET: On procédait de la même façon au pont Victoria et au pont Jacques-Cartier.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Est-ce que vous avez déjà vu qu'on remettait des reçus donnant accès à un théâtre, à un terrain de jeu ou à tout autre endroit, et qu'on ne les recueillait pas? N'est-ce pas justement pour cela qu'on remet des reçus?

M. BEAUDET: Oui, c'est ainsi que l'on procède à tous les endroits que vous venez de mentionner.

M. PRATT: En d'autres termes, on ne remet pas ces reçus aux fins de l'impôt sur le revenu.

M. BEAUDET: Je ne vous ai peut-être pas bien compris, monsieur Campbell.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Vous avez dit tout à l'heure que vous vous étiez renseigné au sujet des ponts, des tunnels et autres choses de ce genre aux États-Unis (du moins que vous étiez au courant) et que la plupart du temps des reçus étaient donnés pour les droits de passage que l'on percevait. Il me semble, et c'est certainement ce que j'ai toujours vu, que lorsqu'on donne des reçus ils doivent être recueillis par quelqu'un.

M. BEAUDET: Par celui qui les remet?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Non; par un autre employé, afin d'effectuer une vérification. Autrement, il n'y a pas de vérification possible.

M. BEAUDET: Je ne suis pas de votre avis. A ma connaissance, le seul pont où l'on remettait aux automobilistes un reçu qu'ils devaient remettre à la sortie, est le pont Victoria, et je crois que cela se faisait avant 1920.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Pour tirer les choses au clair, vous avez cité certaines raisons possibles de l'écart entre les revenus avant et après l'installation des appareils automatiques et le *Star* de Montréal, que nous connaissons bien, a analysé ces chiffres. Le journal est d'avis que, d'après son analyse de

la situation, il y avait un écart d'environ 30 p. 100 pour le pont Jacques-Cartier et de 5 p. 100 approximativement pour le pont Victoria. Trouvez-vous que cela soit vraisemblable?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que M. Beudet puisse faire une comparaison entre le pont Jacques-Cartier et le pont Victoria, monsieur Campbell, puisqu'il ne dispose pas de chiffres se rapportant à ce dernier pont.

M. CAMPBELL (*Stormont*): J'ai des questions à poser à M. Beudet; mais il y en a quelques-unes que je désire poser au comptable.

Monsieur Phair, vous êtes expert-comptable, n'est-ce pas?

M. PHAIR: Comptable public attitré.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je suppose que tous les comptables qui s'occupent du pont Jacques-Cartier, des livres du Conseil des ports nationaux, ou qu'ils travaillent comme agents du Trésor, sont des experts comptables?

M. PHAIR: Non, pas tous.

M. ARCHER: Ce n'est pas nous qui les engageons, mais la Commission du service civil.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Les chefs de comptabilité qui s'occupent du pont Jacques-Cartier ne sont-ils pas des comptables de carrière ou des experts comptables?

M. PHAIR: Non, monsieur.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il y a deux groupes de comptables qui s'occupent des comptes du pont Jacques-Cartier, n'est-ce pas? Certains sont des fonctionnaires qui travaillent pour le compte du Conseil des ports nationaux et d'autres pour celui du receveur général, n'est-ce pas?

M. PHAIR: C'est le personnel du contrôleur du Trésor qui s'occupe de ces comptes.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Qui était responsable de la comptabilité?

M. PHAIR: Les employés du contrôleur du Trésor.

M. CAMPBELL (*Stormont*): En accomplissant votre travail, au cours des années, avez-vous eu des doutes ou quelque appréhension au sujet, d'abord, de la façon dont on tenait les comptes du pont Jacques-Cartier et, ensuite, au sujet des chiffres qu'on vous soumettait? Vous êtes-vous demandé si tout était en ordre? Vous semblait-il que cette façon de procéder était à l'épreuve des fausses manœuvres, comparée aux méthodes de comptabilité que l'on employaient ailleurs?

M. PHAIR: Nous nous occupons simplement de la comptabilité. C'était le Conseil des ports nationaux qui s'occupait de la perception.

M. CAMPBELL (*Stormont*): C'est entendu, mais en tant qu'expert comptable vous deviez savoir si la méthode de comptabilité qu'on employait était satisfaisante. Étiez-vous convaincu que la méthode que l'on employait pour le pont Jacques-Cartier était, autant que cela ce pouvait, à l'épreuve de fausses manœuvres?

M. PHAIR: Encore une fois, nous ne travaillons pas comme vérificateurs pour le compte du Conseil des ports nationaux. Nous nous occupons simplement de la comptabilité.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je sais cela. Mais, comme vous vous occupiez de la comptabilité, c'était vous qui vous occupiez directement du mode de comptabilité que l'on employait et tout ce que les vérificateurs avaient à faire était d'étudier vos chiffres et les rapports que vous leur soumettiez. Puisque vous vous occupiez de la comptabilité, étiez-vous bien sûr que le mode de comptabilité que l'on employait pour le pont Jacques-Cartier était satisfaisant, aussi satisfaisant qu'il pouvait l'être? Aviez-vous des doutes quant à la méthode que l'on employait?

M. PHAIR: Pour ma part, je n'en avais pas.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Saviez-vous si d'autres en avaient.

M. PHAIR: Non.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Personne n'avait le moindre soupçon?

M. PHAIR: Non, monsieur.

M. CAMPBELL (*Stormont*): En d'autres termes, vous étiez alors convaincu que ce système de comptabilité était entièrement à l'épreuve de toute fraude et qu'il n'aurait pas été possible d'en installer un meilleur pour ce genre de travail? Vous étiez entièrement satisfait du fonctionnement de ce système?

M. PHAIR: Je précise que je n'occupe mon poste actuel que depuis le mois de décembre 1957.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Qui étaient vos prédécesseurs?

M. PHAIR: M. R. E. Davis était mon prédécesseur.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Autant que vous sachiez, ni M. Davis, ni personne d'autre s'occupant de la comptabilité n'a jamais mis en doute l'efficacité du système employé au pont Jacques-Cartier, et tous étaient raisonnablement convaincus que ce système était aussi sûr et à l'épreuve de toute fraude que n'importe quel autre?

M. PHAIR: Je ne sais pas qu'on ait jamais douté de l'efficacité de ce système de comptabilité.

M. CAMPBELL (*Stormont*): S'il y avait eu quelque doute à ce sujet, vous, ou les préposés à ce moment, n'auraient-ils pas dû faire connaître ce doute?

Le PRÉSIDENT: Puis-je dire un mot? Je crois qu'il appartiendrait à l'agent du trésor à Montréal de répondre à ces questions.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je vous remercie. Je lui poserai ces questions lorsqu'il comparaitra devant nous.

M. BALDWIN: Monsieur Beaudet, je crois que vous avez été engagé en 1954.

M. BEAUDET: Oui.

M. BALDWIN: Et quelque temps après, en 1955, vous avez eu des doutes au sujet de la perception du péage au pont Jacques-Cartier.

M. BEAUDET: Oui.

M. BALDWIN: Vous vous êtes formé une opinion bien claire et vous avez essayé de substituer un système de perception par appareils automatiques au système de perception manuelle.

M. BEAUDET: Oui.

M. BALDWIN: Et vous êtes allé aux États-Unis étudier des systèmes semblables?

M. BEAUDET: Oui.

M. BALDWIN: Et je crois qu'en 1956 vous avez exprimé votre opinion lorsque vous avez fortement recommandé au Conseil des ports nationaux d'installer un certain genre d'équipement?

M. BEAUDET: Oui.

M. BALDWIN: Vous connaissez le rapport que M. Archer a présenté et vous avez sans doute grandement aidé à la préparation de ce rapport relatif à l'enquête de notre Comité?

M. BEAUDET: De quel rapport voulez-vous parler?

M. BALDWIN: Le rapport du Conseil des ports nationaux. Vous le trouverez à la page 12 du fascicule 2. Voulez-vous vous reporter aux pages 14 et

15? J'y trouve certains énoncés que j'estime importants. Vers la fin de la page 14, on lit ce qui suit:

Il devient évident en 1955 qu'il convenait de faire quelque chose pour accélérer la circulation des véhicules sur le pont et pour faciliter la perception des péages et en accroître les mesures de sauvegarde.

Au haut de la page 15, on lit ce qui suit:

Une revision complète du tarif s'imposait afin...

Et à l'alinéa b):

de permettre la surveillance de la perception des péages au moyen de dispositifs mécaniques afin de s'assurer que le péage est reçu de chaque véhicule traversant le pont et que la taxe voulue est appliquée à chaque sorte de véhicule;

Et plus bas, page 15, on lit:

et que ces derniers (les péagers) devaient continuer à percevoir les péages

Et finalement:

on avait remis à plus tard la décision à prendre sur cette affaire, vu qu'il semblait que l'appareil le plus efficace serait celui qui supprimerait l'élément humain dans les transactions.

Je crois qu'à ce moment-là vous croyiez que ce mode de perception des péages laissait à désirer à cause de la faiblesse humaine.

M. BEAUDET: Certainement.

M. BALDWIN: Lorsque vous avez fortement recommandé l'installation d'appareils automatiques, vous croyiez, dans une certaine mesure,—et j'emploie cette expression intentionnellement,—qu'il existait certaines irrégularités concernant la perception des péages.

M. BEAUDET: Oui.

M. BALDWIN: Vous aviez des doutes à ce sujet depuis déjà quelque temps?

M. BEAUDET: 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. C'est également à ce moment, ou peut-être un peu plus tard, en 1955, alors que j'ai entendu dire que certains péagers menaient un train de vie absolument incompatible avec leur salaire annuel. Cependant, je désire exprimer une autre opinion: je n'ai jamais cru que cette situation, en 1958 et en 1959, était aussi grave qu'on nous l'a démontré.

M. BALDWIN: Lorsque vous avez comparu devant le Conseil des ports nationaux, avez-vous dit aux commissaires pourquoi vous désiriez des appareils automatiques de perception du péage?

M. BEAUDET: Certainement.

M. BALDWIN: Croyiez-vous qu'ils entretenaient les mêmes soupçons que vous, ou avez vous eu cette impression après leur avoir parlé?

M. BEAUDET: De mon mieux, j'ai essayé d'expliquer la situation. Je puis même aller plus loin et avouer que, lorsque j'ai eu des doutes au sujet de cette affaire du pont, j'ai cru plus ou moins que les percepteurs soutiraient quelque menue monnaie. Mais l'enquête conduite par les chemins de fer Nationaux a révélé que la chose pouvait être beaucoup plus grave. Bien qu'aucune de ces enquêtes n'ait été poussée à fond, je ne crois pas que l'on ait prouvé que les reçus n'étaient pas déposés dans la boîte à mutiler. Cependant, aux commissaires, j'ai expliqué de mon mieux les raisons pour lesquelles je croyais que tout n'allait pas bien et qu'il nous fallait adopter un système de perception mécanique.

M. BALDWIN: Monsieur Archer, lorsque M. Beudet a soumis ces recommandations au mois d'octobre 1956, soupçonnez-vous, ou les autres commissaires soupçonnaient-ils qu'il existait des irrégularités au sujet de la perception du péage sur ce pont?

M. ARCHER: J'ai toujours eu des doutes lorsque des gens manipulent de l'argent dans un système de péage. Lorsque j'ai été nommé membre du Conseil, je me suis occupé des questions techniques et d'autres sujets concernant les autres ports, et lorsque l'affaire a été soumise, j'ai cru qu'il était excellent de vouloir simplifier les taux. J'ai accompagné M. Beudet lors du deuxième voyage qu'il a fait aux États-Unis en vue d'étudier le système automatique, et j'ai cru que ce système était excellent. J'étais alors du même avis que M. Beudet. Je ne croyais pas que la situation était aussi grave qu'en 1957, ou qu'en 1958 et 1959.

M. BALDWIN: Au mois d'octobre 1956, le Conseil des ports nationaux s'est réuni deux fois, et M. Beudet a dit qu'il entretenait certains doutes.

M. ARCHER: Il voulait installer ce système, et nous y avons consenti lors de l'assemblée que la Commission a tenue au mois d'octobre 1956.

M. BALDWIN: A-t-on dit au ministre qu'on désirait installer des appareils automatiques de perception de péages?

M. ARCHER: Je n'étais pas le président à cette époque. L'ancien président en a causé avec le ministre, et je crois qu'il pourrait mieux vous répondre.

M. BALDWIN: Rien n'a été fait avant le mois de juillet 1958?

M. ARCHER: Certaines mesures ont été prises. Il nous fallait tout d'abord réviser les taux. Lorsque nous avons approuvé ce système en principe, nous désirions connaître le coût exact de l'installation, ainsi que tous les détails afférents.

M. BALDWIN: Le coût de l'installation temporaire est mentionné dans le procès-verbal de l'assemblée que vous avez tenue le 24 octobre 1956; c'est-à-dire que cette résolution indique le coût de l'installation et de la location des appareils.

M. ARCHER: C'est le système temporaire; mais nous désirions connaître le coût du système entièrement automatique.

M. BALDWIN: Cette résolution recommandait une installation immédiate, à titre temporaire.

M. ARCHER: A ce moment-là, il nous fallait réviser les taux. Je crois que M. Beudet a fait d'autres recherches concernant le coût total réel de l'installation d'appareils automatiques.

M. BALDWIN: Je comprends; et vous avez dit dans votre résolution qu'il existe un décalage de 4 à 6 mois entre la date où la commande est placée et la date de livraison. Si vous lisez votre résolution, je crois que vous constaterez que ces appareils pouvaient être installés de façon temporaire et subéquemment installés de nouveau après les améliorations apportées au pont. Cependant, il n'est pas nécessaire d'insister sur ce sujet.

D'après le procès-verbal, rien n'a été entrepris avant le mois de juillet 1958 aux fins d'obtenir l'acte de caution du gouvernement de Québec.

M. ARCHER: Nous avons révisé les taux qu'on exigeait alors. Nous ne pouvions nous adresser au gouvernement de la province, parce que, tout d'abord, il fallait substituer des jetons aux livrets de billets. Nous songions à abolir le péage à l'égard des passagers, ce qui aurait baissé nos revenus de \$200,000.

Comme l'a dit M. Beudet, nous avons déjà commencé à réviser les taux; mais il fallait les réviser au complet. Nous nous sommes adressés au gouvernement de la province, au mois de mai 1958.

M. BALDWIN: J'ai ici un document qu'à ma demande vous avez eu l'obligeance de déposer. On y lit ce qui suit:

Le 26 avril 1958, le Conseil a autorisé le directeur du port de Montréal à commander à la *Quebec Electro Control Limited* tout l'équipement requis pour faire fonctionner les appareils automatiques de perception du péage. Cette commande a été donnée le 20 mai 1958.

Je présume que les premières démarches réellement faites à ce sujet l'ont été au mois de mai 1958.

M. ARCHER: En ce qui concerne les appareils, oui; mais non à l'égard des taux et des recherches relatives à ces taux.

M. BALDWIN: Je comprends.

M. ARCHER: Nous prévoyions que les taux seraient approuvés, car nous avons commandé l'équipement avant même de savoir s'ils le seraient.

M. BALDWIN: Il se serait écoulé probablement de six à huit mois avant que vous ayez pu placer ces commandes. Ainsi vous avez pris une avance d'environ huit mois?

M. ARCHER: Environ six mois.

M. BALDWIN: C'est vers la fin de 1957 que vous avez entrepris de placer votre commande?

M. ARCHER: Je crois que nous en avons alors parlé au ministre, ainsi que de la révision des taux, que nous avons changés trois ou quatre fois. Au début, je crois que nous avons fixé le prix du jeton à 10c, ou 50 jetons pour \$5; sub-séquemment, nous l'avons réduit à 50 pour \$4. Nous avons étudié l'à-propos de vendre ces jetons à n'importe qui, ou d'en restreindre la vente aux usagers d'une certaine zone, les abonnés de banlieue. Mais nous avons conclu que cela n'était pas pratique.

M. BALDWIN: Vous vous êtes adressé au ministre actuel au mois d'avril 1958?

M. ARCHER: Oui, en ma qualité de président.

M. BALDWIN: Deux ou trois semaines après votre entrevue, vous avez obtenu l'autorisation de procéder?

M. ARCHER: Oui, très peu de temps après.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Keays.

M. KEAYS: Monsieur Beudet, je crois que vous faisiez faire le rapport quotidien des percepteurs?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. KEAYS: Et parfois des rapports concernant les vérifications à l'improvisiste?

M. BEAUDET: Oui.

M. KEAYS: Parfois, vous faisiez faire une vérification-éclair?

M. BEAUDET: Oui.

M. KEAYS: En examinant la statistique que vous nous avez donnée ce matin...

Le PRÉSIDENT: Sont-ce les montants excédentaires et les déficits des péagers?

M. KEAYS: Non, c'est la statistique relative aux excédents et déficits des péagers?

M. BEAUDET: Oui, j'ai ces documents.

M. KEAYS: P. Normoyle, en 1947...

Le PRÉSIDENT: Je vous prierais de ne pas mentionner les noms des péagers.

M. KEAYS: Je vous remercie.

Au bas de la liste, il est indiqué qu'en 1947 un péager a eu un déficit de \$77.60, le plus élevé de l'année.

M. BEAUDET: Oui.

M. KEAYS: En 1948, le même péager avait le déficit le plus élevé de l'année, soit \$86.20.

M. BEAUDET: Oui.

M. KEAYS: En 1949, le déficit de cette personne était élevé, mais ne venait qu'en quatrième lieu. En 1950, ce péager tenait le second rang des déficits de l'année.

M. BEAUDET: Oui.

M. KEAYS: En 1951, il était en cinquième place.

M. BEAUDET: Oui.

M. KEAYS: En 1952, il s'est amélioré; son déficit n'était pas aussi élevé.

En 1953, il s'améliore encore, car il occupe le dixième rang sur la liste. En 1954, son déficit est très élevé. En 1955, ainsi qu'en 1956, il a encore des déficits, mais il est muté pour raison d'incompétence.

M. BEAUDET: Oui.

M. KEAYS: Il me semble que de 1947 à 1957, ce péager avait les déficits les plus élevés, et il a fallu dix années avant que l'on constate qu'il était incompétent.

M. BEAUDET: Je ne crois pas que, sur la foi de ces rapports, on l'aurait congédié pour raison d'incompétence.

M. KEAYS: Pourquoi pas? La même chose se produisait tous les ans. Pareil déficit pourrait survenir occasionnellement, mais non pas durant dix années de suite.

M. BEAUDET: Pouvez-vous me dire où vous avez vu que ce percepteur a été congédié à cause de son incompétence?

M. KEAYS: Dans votre rapport, qui paraît dans le fascicule n° 3.

M. BEAUDET: Oui?

M. KEAYS: Je vous demande pardon, mais il a été mis à pied.

Je citerai un autre cas qui apparaît en 1947. Les recettes de ce péager accusent un déficit annuel constant, sauf au cours d'une seule année.

M. BEAUDET: Pouvez-vous m'indiquer le numéro à partir du haut?

M. KEAYS: Le numéro 2 sur la liste.

M. BEAUDET: Oui.

M. KEAYS: Et maintenant, je passe à un autre qui apparaît en 1949, et qui est le troisième sur la liste. Il a un déficit net tous les ans. D'après le fascicule 3, rien n'indique qu'on l'ait inquiété.

M. BEAUDET: Cet homme est maintenant un commis.

M. KEAYS: Il avait un déficit net chaque année qu'il a été employé comme péager?

M. BEAUDET: C'est fort possible.

M. KEAYS: Quelqu'un vient de dire que les épiceries Steinberg ne toléreraient pas pareille situation.

M. BEAUDET: Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'un rapport annuel. Il y a quelque 200 périodes de huit heures durant cette année. Un déficit de 25c. par poste représente une somme de \$40 pour l'année.

M. KEAYS: De la menue monnaie pour le lunch?

M. BEAUDET: Je ne crois pas qu'ils se payaient des lunches de 25c.

Je ne crois même pas que M. Steinberg congédierait une de ses employées au sujet d'un déficit de 25c. Puisque vous avez mentionné ces épiceries, je puis

vous dire que, samedi dernier, j'ai causé avec le gérant du magasin Steinberg de ma localité.

M. PRATT: Pourquoi, monsieur Beaudet?

M. BEAUDET: Simplement pour savoir quels étaient les déficits et les excédents de la caisse. Il m'a dit que ces montants varient de 5c. à \$20 par équipe. Et je lui ai demandé exactement: "Lorsqu'il y a un déficit de \$20, recouvrez-vous cette somme, ou congédiez-vous l'employé?" Il m'a répondu qu'il ne congédiait pas l'employé. Ces déficits de \$20 sont ordinairement le fait de nouveaux employés, alors qu'avec les employés plus anciens, ils peuvent ne s'élever qu'à \$10; mais ces sommes ne sont pas recouvrées.

M. KEAYS: Ne croyez-vous pas qu'il faudrait porter une attention spéciale à ces incidents, surtout lorsqu'ils se répètent chaque année durant une période assez prolongée?

M. BEAUDET: Comment savez-vous qu'on n'y porte pas une attention particulière?

M. KEAYS: Par exemple, dans ce cas du 14 avril, votre surveillant des péagers a soumis un rapport au directeur du port.

M. BEAUDET: Quel document est-ce?

M. KEAYS: 1947.

M. BEAUDET: Puis-je préciser que je n'étais pas en fonction à cette époque.

M. KEAYS: De toute façon, le directeur dit ce qui suit au sujet du n° 19:

M. Oliver, l'agent du Trésor, m'informe aujourd'hui qu'il existe un écart de \$25 ... (à l'égard de) le 18 mars.

Plus loin, dans un troisième paragraphe, on lit ce qui suit:

Lorsqu'on lui a demandé d'expliquer ce déficit ... M... n'a pu le faire de façon satisfaisante; il a simplement dit qu'il ne se rappelait pas de faits aussi éloignés.

Et la phrase suivante continue ainsi, avec ces quelques mots:

... faisant ainsi fi du règlement qui interdit formellement pareille pratique.

Voilà comment, ce jour-là, il a équilibré ses recettes en espèces avec son rapport de ventes.

A cause de cette irrégularité, je recommande que ... M... soit suspendu pour une période de 15 jours, du 18 avril au 2 mai 1947, inclusivement.

Il a été suspendu en 1947, mais il a continué d'exercer ses fonctions durant plusieurs années, et il avait toujours un déficit. Il semble qu'on n'ait pas porté une attention spéciale à ce cas.

M. BEAUDET: C'est un cas où des mesures disciplinaires s'imposaient décidément.

M. KEAYS: Après 10 ans.

M. BEAUDET: Cet incident s'est produit en 1947, et ce n'est pas après 10 ans.

M. KEAYS: Il travaillait encore en 1957.

M. BEAUDET: Encore une fois, je dois dire qu'un déficit de \$100 réparti parmi quelque 200 périodes de huit heures n'est certainement pas anormal, parce que ces mêmes hommes qui ont des déficits présentent également des montants excédentaires.

M. KEAYS: Lorsque la totalité de vos perceptions est déficitaire dans une mesure d'environ 10 p. 100, vous dites que c'est un bon profit?

M. BEAUDET: Non, ce déficit n'est pas de 10 p. 100.

M. KEAYS: Chaque feuille indique le nombre moyen de perceptions par poste, et il s'établit à environ \$200.

M. BEAUDET: Vous voulez dire que la totalité du déficit annuel équivaldrait à un déficit quotidien de 10 p. 100?

M. KEAYS: Oui.

M. BEAUDET: Cela ne m'impressionne guère.

M. DESCHATELETS: Quel est le montant total pour une année?

Le PRÉSIDENT: Laissez M. Keays terminer.

M. KEAYS: J'ai parlé de ceux qui avaient des déficits.

M. BEAUDET: Oui.

M. KEAYS: Je parlerai maintenant du péager qui est indiqué au n° 1 de la liste de 1947. Vous remarquerez que cette année-là il avait les plus hauts montants excédentaires.

M. BEAUDET: Oui.

M. KEAYS: En 1948, il avait encore les montants les plus élevés.

M. BEAUDET: Oui.

M. KEAYS: En 1949, il tenait le second rang. En 1950, il était premier; en 1951, troisième; en 1952, il a baissé quelque peu, mais on l'a mis à sa retraite. Il détenait la moyenne la plus élevée des montants excédentaires, au cours des années qu'il a occupé ce poste, et heureusement, on l'a mis à sa retraite. Apparemment, il ne touchait pas beaucoup d'argent de poche.

M. BEAUDET: Je crois qu'il était un peu plus habile lorsqu'il faisait la monnaie.

M. BALDWIN: Cela me paraît un genre de sécurité sociale à effet rétroactif.

M. KEAYS: Je voudrais demander à M. Beudet s'il est convaincu que les péagers étaient étroitement surveillés?

M. BEAUDET: Je puis dire que depuis que je suis directeur du port, il y a eu une surveillance étroite de toutes ces opérations. Il ne faut pas oublier que mes représentants sur place sont le surveillant et le surveillant adjoint des péagers dont les fonctions sont de s'assurer, à chaque instant, que les péages sont perçus comme ils doivent l'être. Ces surveillants ont la responsabilité de s'assurer que les péages sont perçus de la manière prescrite.

M. MCPHILLIPS: Je propose, monsieur le président, que la séance soit levée.

M. BEAUDET: Naturellement, il est de mes attributions de veiller à ce que ces gens s'acquittent de leurs fonctions.

M. KEAYS: Pour revenir au premier individu dont j'ai parlé, et dont le nom apparaît tout au bas de la liste (je suis sûr que vous savez de qui je parle), pouvez-vous me dire combien de fois on a pris contre lui des mesures disciplinaires?

M. BEAUDET: Jetons un regard sur l'année 1947.

M. KEAYS: Il est le 16^e sur la liste.

M. BEAUDET: Je me rappelle très bien ce cas. Nous avons exercé très souvent des mesures disciplinaires contre lui et même si la liste porte la note "mis à pied", la mesure a été plus ferme. Il a été poliment...

M. KEAYS: Congédié?

M. BEAUDET: Oui, il a été congédié.

M. FISHER: Avons-nous le quorum? Je propose que nous levions la séance jusqu'après le déjeuner.

M. CHOWN: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: M. McPhillips a proposé, appuyé par M. Chown, que nous levions la séance; mais je voudrais auparavant faire une couple de remarques. M. Creaghan est absent et M. Bourbonnais a été choisi pour le remplacer. Cela vous convient, messieurs?

(Assentiment)

Le PRÉSIDENT: C'est à titre non officiel que M. Fisher se trouve ici ce matin et, si je comprends bien, il fera de nouveau partie du Comité dès cet après-midi.

Monsieur Archer et monsieur Beaudet, pourriez-vous nous dire quand vous pourrez remettre au Comité, qui a demandé qu'elles soient produites ici, les lettres portant la mention "personnel et confidentiel" concernant l'emploi?

M. BEAUDET: Ces dossiers se trouvent dans mon classeur personnel dont j'ai la clef dans ma poche. Si on me laisse le temps d'aller à Montréal demain, je les rapporterai.

Le PRÉSIDENT: Parfait, nous ne siégeons pas demain. Pourriez-vous les produire vendredi? Elles devront être remises à M. Jones, le secrétaire du Comité. Il a un classeur dans lequel elles peuvent être renfermées à clef. Pouvez-vous nous donner une idée de la dimension du dossier?

M. BEAUDET: Pas précisément, mais il est très petit.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup.

M. PRATT: Monsieur le Président, serait-il dans l'ordre que je soulève une question de procédure avant que nous levions la séance?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Pratt.

M. PRATT: Le président a fait remarquer que la motion de M. Smith, reproduite à la page 16 (fascicule 6) du compte rendu, ne spécifie pas les lettres de députés ou de ministres.

Je voudrais faire remarquer aux membres du comité directeur que cette motion découlait d'une requête initiale de M. Pigeon, reproduite à la page 17 (fascicule 5) du compte rendu, et par laquelle M. Pigeon demandait ce qui suit:

"...est-ce que nous pourrions avoir, pour chaque cas d'employé qui est mentionné à la page 98 et à la page 99, pour chaque cas d'employé qui a été suspendu et qui a "résigné" ou qui a été transféré, les lettres de recommandation qui ont été adressées par les députés, ou le ministre, et même les lettres qui ont été adressées par les députés, les lettres de demande de "reconsidération", lorsque la personne a été suspendue ou transférée, pour chacun de ces cas?"

Le PRÉSIDENT: La motion sur ce cas particulier englobera toutes les contingences.

M. PRATT: Merci.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons de nouveau à 3 heures et demie de l'après-midi.

M. FISHER: Où devons-nous nous réunir?

Le PRÉSIDENT: Ici même à trois heures ou le plus tôt possible après trois heures.

M. MCGREGOR: Immédiatement après que la Chambre en sera arrivée à l'Ordre du jour?

Le PRÉSIDENT: Immédiatement après que la Chambre en sera arrivée à l'Ordre du jour, nous nous réunirons dans cette pièce.

La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 5 avril 1960.

3 h. 20 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je constate que nous avons le quorum. M. Finlay, conseiller juridique, nous apprend qu'il est prêt à répondre à la question de M. Campbell au sujet des employés à l'égard desquels un cautionnement est fourni. Je cède la parole à M. Finlay.

M. FINLAY: Je voudrais compléter ma réponse de ce matin. J'ai dit qu'il s'agissait de la Loi sur l'administration financière, c'est-à-dire depuis 1952. Auparavant, il existait un compte de garantie à l'égard des fonctionnaires publics, le système était un peu différent. Toute compagnie de la Couronne pouvait obtenir autant de garantie qu'elle en désirait à l'égard de ses employés en versant une prime à ce compte. De fait, de 1936 à 1952, le Conseil des ports nationaux possédait une garantie de \$1,000 pour chaque péager et versait une prime en conséquence. A partir de 1952, la garantie était sans limite. Avant 1936, les commissaires du port de Montréal imposaient un cautionnement aux péagers.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Cette contribution de \$1,000 serait-elle à peu près équivalente à ce qui serait payé par une entreprise privée?

M. FINLAY: Je vous avoue que je n'en sais rien.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais rappeler au Comité que les interprètes et les représentants du Conseil des ports nationaux sont toujours sous serment. M. Browne a la parole; M. Chown le suivra.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur Beaudet, vous nous avez révélé, ce matin, quelques-unes des raisons pour lesquelles vous anticipiez une augmentation des péages dès que les barrières automatiques seraient installées. Je voudrais étudier un aspect particulier de cette déclaration et vous référer à l'appendice "O", dernière page du fascicule 3. Sur cette page, vous noterez, sous la rubrique "Camions et autobus", pour septembre 1959, date de l'installation des appareils de perception automatiques, une très forte augmentation à l'égard des camions, laquelle à mon avis, dépasse de loin toutes les autres; elle est de l'ordre de 40 p. 100, si je ne me trompe, et elle atteint un sommet sans précédent. Je me demande si vous pouvez expliquer pourquoi l'augmentation à l'égard des camions est plus marquée qu'à l'égard des autres classes de véhicules.

M. BEAUDET: Tout d'abord, en raison de la modification du tarif, nous nous attendions, ainsi que je le disais ce matin, à une augmentation de 10 à 12 p. 100 pour les camions. Évidemment, l'augmentation notée ici dépasse 10 ou 12 p. 100. La seule explication possible c'est que les péagers étaient peut-être encore plus négligents à l'égard des camions que des automobiles. Presque toutes nos vérifications ont porté sur la circulation des automobiles privées, comme je le disais aux séances précédentes. Ce n'était pas facile de faire la vérification du géage des camions, à moins de louer une flottille de camions ou d'engager un plus grand nombre d'agents de police. Les seules vérifications possibles à l'égard des camions étaient celles de la police et celles de notre propre personnel, qui arrêtaient les camions au milieu du pont pour s'assurer que le conducteur avait un reçu de péage. Incidemment, cela équivalait à la perception des reçus à l'autre extrémité du pont, comme on le proposait ce matin.

Cette vérification des véhicules se faisait une fois par jour à chaque poste. Nous avons déposé ce matin un exemple typique de cette vérification, celle qui est faite par le surveillant ou le surveillant adjoint des péagers.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): En d'autres termes, il n'y a jamais eu, à votre connaissance, la moindre enquête visant à déterminer si les propriétaires de camions étaient satisfaits de la façon dont leurs employés s'acquittaient du péage?

M. BEAUDET: Oui, nous nous sommes informés auprès d'un certain nombre de compagnies de camionnage et, invariablement, on nous répondait: "Nous ne sommes au courant d'aucune irrégularité pour ce qui est du paiement du péage."

Cependant, et je crois que c'est en 1954, nous avons institué un système pour protéger le revenu provenant des camions. Ce système fonctionnait comme il suit: nous vendions des billets d'avance pour divers types de camion. Ainsi, en vendant des billets à l'avance, billets qui dans notre documentation sont appelés des billets en rouleaux, pour les camions, le Conseil des ports nationaux obtenait évidemment le revenu provenant des camions. A l'entrée du pont le conducteur du camion remettait une partie du billet et gardait l'autre jusqu'à la sortie. Nous vendions ces billets. Nous avons tenté d'encourager le plus grand nombre possible des grandes compagnies de camionnage à acheter de tels billets. Vers 1958, ils se vendaient assez bien; ils simplifiaient leur comptabilité et ils nous garantissaient un certain revenu.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Ainsi, le camionneur ne recevait pas de reçu quand il traversait le pont?

M. BEAUDET: Non. Ces billets étaient composés de deux parties, le coupon et le reçu. En passant devant le péager, le camionneur présentait le billet entier, le péager en détachait une partie et remettait l'autre au camionneur, de sorte que si celui-ci était arrêté sur le pont par la police ou à l'occasion d'une vérification, il avait un reçu à montrer.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Selon moi, s'il y avait des irrégularités, les propriétaires de camions devaient inévitablement s'en rendre compte. Lorsqu'ils font leurs déclarations d'impôt sur le revenu, il leur faut des reçus pour recouvrer les sommes versées en péage? Je me demande s'il y a déjà eu enquête là-dessus?

M. BEAUDET: C'est vrai, mais je n'ai rien d'autre à ajouter.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Non, je comprends maintenant.

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?

M. BEAUDET: Avant cela, entre 1952 et 1954. C'est en 1952 que mon prédécesseur au poste de directeur du port m'a demandé de faire enquête sur les opérations du pont.

M. CHOWN: Lorsqu'il vous a demandé cette enquête, vous a-t-il laissé entendre qu'il soupçonnait des irrégularités dans la perception des péages?

M. BEAUDET: Non, je ne me rappelle pas qu'il ait parlé d'irrégularités possibles.

M. CHOWN: Avez-vous fait part de vos soupçons au président du Conseil des ports nationaux dès 1952 ou entre 1952 et 1954?

M. BEAUDET: A ce moment-là, il n'entrait pas dans mes attributions de faire rapport directement au Conseil. Je devais le faire par l'entremise du directeur du port. Je crois, toutefois, qu'il m'a été donné, lors d'un cas particulier, d'assister à une réunion du Conseil où il a été question de la perception des péages. En effet, c'était en 1952. Si vous voulez bien vous reporter aux documents que j'ai déposés ce matin, "Liste des rapports de tous les cas d'excédents ou de déficits des péagers, dépassant \$10, et rapports types indiquant les mesures disciplinaires prises contre les péagers dans les cas d'excé-

dents ou de déficits inférieurs à \$10, mais supérieurs à \$5: du 1^{er} janvier 1946 à ce jour," vous trouverez le texte d'une lettre du 11 décembre 1952. Il s'agit d'un mémoire que j'écrivais, à titre de directeur adjoint, au directeur du port. Vous remarquerez, au bas de cette lettre, la note suivante:

"Cette affaire a été longuement étudiée lors d'une réunion du Conseil, à Montréal, le 12 décembre."

Il s'agissait du 12 décembre 1952. Il était question d'un cas où l'auditeur général, à la suite d'une vérification-surprise, avait découvert un déficit de \$15 dans les montants perçus par le péager W. Forest. Comme vous voyez, j'avais mentionné la chose au Conseil bien avant 1954, puisque je me rappelle avoir assisté à cette réunion du Conseil.

M. CHOWN: Qui était directeur du port dans le temps?

M. BEAUDET: M. A. G. Murphy.

M. CHOWN: Où est-il maintenant?

M. BEAUDET: Il est ingénieur en chef de la voie maritime du Saint-Laurent.

M. CHOWN: Qui était président du Conseil des ports nationaux à l'époque?

M. BEAUDET: M. R. K. Smith.

M. CHOWN: Avez-vous eu personnellement connaissance que M. Murphy ait fait rapport de la chose à M. Smith?

M. BEAUDET: Oui; je ne me rappelle pas exactement du cas, mais ces documents indiquent que le directeur du port et moi-même, à titre d'adjoint, avons examiné ce déficit de \$15 du péager Forest, lors de cette réunion, et que nous avons parlé aussi, de façon générale, de l'incompétence des péagers.

M. CHOWN: Lorsque M. Archer a été nommé, avez-vous discuté de cette affaire avec lui?

M. BEAUDET: Oui.

M. CHOWN: Et quand avez-vous été nommé, monsieur Archer?

M. ARCHER: En février 1958.

M. CHOWN: Vous est-il arrivé d'étudier de cette affaire avec l'ancien ministre des Transports?

M. ARCHER: Lorsque nous avons étudié la possibilité d'installer des appareils de perception automatiques, je lui ai mentionné, comme l'une des raisons de cette transformation, l'importance de sauvegarder les péages. Je ne crois pas lui avoir dit que je soupçonnais de graves irrégularités, je ne crois pas que je soupçonnais de telles irrégularités à l'époque; mais vers ce temps-là, il était de plus en plus rumeur qu'une situation anormale régnait au pont. Nous avons fait venir la Gendarmerie royale du Canada, et j'ai parlé de la chose avec le ministre, l'informant que je faisais venir la Gendarmerie royale du Canada pour vérifier. Puis, les chemins de fer Nationaux sont venus, en même temps; après l'enquête qui fut faite par les chemins de fer Nationaux en 1958, j'ai porté à l'attention du ministre qu'à la suite de l'enquête des chemins de fer, nous allions congédier huit hommes; le ministre me dit de prendre toutes les mesures disciplinaires possibles contre ces hommes.

M. CHOWN: De quel ministre parlez-vous?

M. ARCHER: De M. Hees.

M. CHOWN: J'ai légèrement induit en erreur le Comité en parlant de l'ancien ministre des Transports. Vous n'avez pas été désigné sous son règne. C'est l'ancien ministre ou l'ancien président de la Commission du port qui devrait répondre à cette question.

Une autre question, monsieur le président, avant que je termine. Y a-t-il quelque échange de renseignements entre vous, monsieur Beaudet, et votre vis-à-vis, au pont Victoria?

M. BEAUDET: Oui, il y a échange de renseignements sur la question du tarif et sur celle des véhicules. Nous n'avons jamais reçu du pont Victoria des renseignements sur la somme des perceptions faites sur le pont. Le nouveau tarif a été examiné et modifié à de nombreuses réunions, je dirais à au moins 20 réunions, tenues entre nous, c'est-à-dire moi et mes adjoints à Montréal et des représentants des chemins de fer Nationaux au niveau du surintendant du transport routier.

M. CHOWN: Les tarifs sont maintenant entièrement identiques?

M. BEAUDET: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: M. McGregor?

M. MCGREGOR: Monsieur Beudet, j'aimerais poser une couple de questions relativement à la façon dont l'argent était transporté. Tout d'abord, quand le péager a déposé l'argent dans un sac, qu'arrive-t-il?

M. BEAUDET: Le péager, avant de placer l'argent dans un sac, le vérifie avec le surveillant adjoint.

M. MCGREGOR: Deux ou trois hommes comptent l'argent?

M. BEAUDET: Non, ce sont le péager et le surveillant ou le surveillant adjoint du péage. Quand ils ont fini de compter l'argent, celui-ci est déposé dans un sac et le sac est scellé. Une fois le sac scellé, il est déposé dans le coffre de sûreté.

M. MCGREGOR: Où se trouve donc ce coffre de sûreté?

M. BEAUDET: Au bureau de péage du pont.

M. MCGREGOR: Au bureau de péage?

M. BEAUDET: C'est exact. De là, le sac est recueilli par la *Brinks Express*, qui est engagée par contrat, et emporté à notre bureau principal de Montréal, au 357 de la rue Common, où il est remis à l'agent du Trésor. L'agent du Trésor ouvre le sac et compte de nouveau l'argent avant de le déposer à la banque.

M. MCGREGOR: L'argent était déposé dans une voûte de sûreté. Qui avait la clef pour cette voûte?

M. BEAUDET: La *Brinks Express* avait une clef et l'agent du Trésor au Bureau central en avait une aussi, au cas où la première serait perdue.

M. MCGREGOR: Et ces écarts dont vous parlez se produisaient entre le temps où l'argent était sorti de la voûte et le temps où il était déposé à la banque?

Le PRÉSIDENT: Monsieur McGregor, voudriez-vous parler plus fort?

M. MCGREGOR: Les écarts dont vous avez parlé ici, ce matin, se produisaient entre le temps où l'argent était placé dans le sac...

M. BEAUDET: Non, avant que l'argent fût mis dans le sac. L'auditeur général est venu sur les lieux et a demandé au péager de venir au bureau pour la vérification de sa caisse. Ainsi donc, le péager a réglé son argent en espèces d'après ses recettes et il a trouvé un déficit de \$15, déficit ou excédent, je ne me le rappelle pas.

M. MCGREGOR: Ne pouvait-il pas se produire quelque fuite entre le moment où l'argent était placé dans le sac et celui où il était compté et déposé à la banque?

M. BEAUDET: Oui, nous avons constaté des cas de déficits qui se produisaient entre le pont et le bureau du Trésor. Je n'ai jamais été capable d'établir où se produisaient les déficits,—ils étaient minimes,—je n'ai jamais pu savoir si c'était les employés de la *Brinks Express* ou les commis du bureau du Trésor qui étaient en cause, si ce n'est qu'un matin, l'un des commis du bureau du Trésor m'a demandé de monter là-haut et m'a montré comment, en un tour-main, il pouvait tirer un billet d'un dollar du sac scellé.

M. MCGREGOR: Sans ouvrir le sac?

M. BEAUDET: Sans desceller le sac.

M. MCGREGOR: Il devait y avoir un trou dans le sac.

M. BEAUDET: Non. On utilisait le même genre de sacs à numéraire que la Banque du Canada, et ces sacs se ferment à l'aide d'un cadenas; il se trouve un tout petit espace dans l'anneau...

Le PRÉSIDENT: Dans la couronne?

M. BEAUDET: C'est le mot que je cherchais, dans la couronne qui tient le cadenas. Et par cette petite ouverture, avec une mince broche, en tournant la broche, on pouvait, non sans peine, remarquez bien, sortir un billet du sac.

M. CHOWN: Une question se pose: qui était laissé en plan?

M. MCGREGOR: Combien d'argent manquait-il dans le sac, cette fois-là?

M. BEAUDET: On a rapporté deux déficits de ce genre, l'un de \$2 et l'autre de \$1.

M. MCGREGOR: Comment pouviez-vous savoir si l'argent avait été sorti du sac ou si un prélèvement avait été fait entre le moment où l'argent était compté et celui où il était mis dans le sac, ou encore au moment où l'on expédiait enfin à la banque? Comment pouviez-vous faire une distinction?

M. BEAUDET: Ce n'est pas possible. C'est ce que j'ai dit, nous ne pouvions pas préciser si l'écart découlait d'une erreur commise sur le pont, d'un retrait hors du sac, ou d'une erreur au bureau du Trésor.

M. MCGREGOR: Eh bien! il y a eu beaucoup d'erreurs dans les calculs. Comment feriez-vous le compte si, par exemple, il y avait un écart de \$35 et que quelqu'un eût un autre déficit de \$2, ce qui ferait \$37. Comment trouveriez-vous la façon dont cet autre montant de \$2 entre dans le compte?

M. BEAUDET: Les écarts dont vous parlez en regardant votre document, ce sont, je pense, des déficits et des surplus?

M. MCGREGOR: Oui.

M. BEAUDET: Donc, ces chiffres ne se fondent pas sur des montants d'argent réels. Ils se fondent sur la comparaison établie entre la vente des billets, d'une part, et l'argent recueilli, d'autre part. Cependant, quand deux personnes comptent une certaine somme d'argent et signent un bordereau attestant que le sac contient tant d'argent, et que ce sac est ensuite transporté par la *Brinks Express* de cet endroit à un autre endroit où deux personnes vérifient de nouveau l'argent, s'il se manifeste entre ces deux derniers points un écart quelconque, vous pouvez présumer que la perte a eu lieu en route, mais vous ne pouvez pas le prouver.

M. MCGREGOR: Ces écarts que vous avez indiqués ici, aujourd'hui, ont-ils été révélés lors du compte de l'argent, ou sont-ils établis par une comparaison avec les billets?

M. BEAUDET: Je deviens un peu fatigué, à vrai dire, et M. Clément pourrait aussi bien que moi expliquer cela. Vous ne vous y opposez pas, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Clément?

M. J.-A. CLÉMENT (*surintendant des ponts, port de Montréal, Conseil des ports nationaux*): Je vais être obligé de revenir un peu en arrière et d'expliquer comment l'argent était déposé dans les sacs quand un homme avait terminé son poste.

M. MCGREGOR: Avant que l'homme eût terminé son poste.

M. CLÉMENT: Très bien, avant qu'il eût terminé. Il vendait des billets ou des reçus; prenons un exemple et essayons de simplifier le cas. Vous donniez 25c. au péager, et il vous remettait un reçu. Quand il avait terminé son poste,

il devait contrebalancer ce reçu de 25c. avec 25c. en argent. Je ne fais que citer un cas, pour simplifier les choses. Quand l'homme avait fini son poste, il prenait tout l'argent qu'il avait recueilli et faisait un rapport que nous appelons un rapport sur la valeur des billets et des pièces recueillis c'est-à-dire un rapport qui indique le nombre des billets de \$10, des billets de \$5, des billets de \$2, des billets de \$1, et des pièces de 25c. L'argent était mis dans un sac, ce sac était fermé à clef et scellé et était déposé dans le coffre-fort. Puis, l'homme s'en allait à la maison.

M. MCGREGOR: Vous parlez du coffre-fort à l'extrémité du canal?

M. CLÉMENT: Du coffre-fort à l'extrémité du pont.

M. MCGREGOR: A l'extrémité du pont?

M. CLÉMENT: Oui, au bureau de péage.

M. MCGREGOR: Qui avait les clefs de ce coffre-fort?

M. CLÉMENT: L'agent du Trésor avait les clefs, ainsi que les employés de la *Brinks Express*. Je ne suis pas très sûr si le surveillant des péagers avait la clef utilisée par la *Brinks*. Je crois que c'est la *Brinks* qui avait la clef.

M. MCGREGOR: Au moins deux personnes avaient la clef de ce coffre-fort?

M. CLÉMENT: Oui. L'argent était déposé dans le coffre-fort. Puis, le péager s'en allait chez lui. Naturellement, avant de s'en aller, il devait faire rapport du dernier numéro de ses billets. Est-ce que vous comprenez cela?

M. MCGREGOR: Oui.

M. CLÉMENT: Le dernier numéro de ses billets précédait le premier numéro du jour suivant.

Naturellement, avant de mettre son argent dans le sac, le commis ou le surveillant adjoint des péagers, suivant le cas, selon les directives du surveillant, vérifiait l'argent comme un caissier de banque vérifie l'argent que vous lui remettez avant de l'inscrire dans le registre.

M. MCGREGOR: Avant de mettre l'argent dans le sac?

M. CLÉMENT: Oui, c'était avant que l'argent allât dans le sac. L'argent était vérifié par le surveillant adjoint des péagers ou par le commis travaillant là. Ainsi, le péager signait son nom pour attester qu'il avait fait rapport d'une telle somme d'argent, de tel montant en espèces. Le commis ou le surveillant adjoint des péagers, ou le surveillant, vérifiait et signait le bordereau des valeurs pour attester qu'il y avait tant d'argent en dépôt dans le sac.

Une fois que l'homme était parti, le commis ou le surveillant adjoint préparait le rapport des ventes, d'après les reçus. En d'autres termes, il disait: hier, le premier reçu était le numéro 1, et aujourd'hui, le dernier reçu est le numéro 2; ainsi, l'homme avait vendu un billet le jour précédent et il avait produit 25c. pour contrebalancer le reçu. De cette façon, le rapport des ventes pour chaque péager s'élevait à tant.

Tous ces rapports étaient envoyés au bureau du Trésor. Au bureau du Trésor, tout d'abord, on vérifiait la caisse, pour s'assurer que la somme dont le péager faisait rapport et qui avait été vérifiée par le surveillant était dans le sac. Puis, on comparait la somme avec les rapports des ventes, et c'est là que ces surplus et ces déficits de 25c., 50c. ou 75c., et, en certains cas, de \$5.08, se sont présentés.

M. MCGREGOR: Voudriez-vous expliquer en quoi consiste la différence entre ce qui, selon M. Beaudet, manquait dans le sac et la liste régulière que vous avez ici, dans ce livre?

M. CLÉMENT: Oui, je vais expliquer un cas dont je me souviens en particulier, si vous voulez me donner seulement un instant pour feuilleter ceci. Voici, je pense. C'est le cas du péager R. Houle, qui porte la date du 7 avril

1957. Si vous voulez vous reporter au document qui a été déposé dans la liste des rapports de tous les cas de surplus et de déficits, le rapport porte la date du 7 avril 1957.

Ce jour-là, où la veille, l'agent du Trésor ou, plutôt, le comptable du pont m'a rapporté qu'il y avait un déficit de \$10 dans la caisse du péager Houle. Il est celui qui était au courant. Il m'a rapporté qu'il y avait un déficit de \$10 dans la caisse du péager Houle.

De mon côté, j'ai demandé au surveillant des péagers, M. Poole, de faire enquête et de me faire un rapport sur ce cas. Il a fait enquête et les rapports sont ici. Voici ce que M. Houle a dit:

Au sujet du déficit de \$10 dans mes recettes en espèces, je me rappelle que j'avais trois billets de \$10. La seule explication est que le billet a été mêlé aux papiers que j'avais sur la table ou qu'il est tombé sur le plancher.

Je vais vous expliquer exactement en quoi consistait l'écart qu'a constaté le Trésor.

Le surveillant adjoint, qui avait vérifié la recette en espèces, a dû faire aussi son propre rapport:

Au sujet du déficit de \$10 en espèces dans le rapport du péager Houle, le 3 avril 1957, je tiens à déclarer que, lorsque j'ai vérifié la caisse du péager en question, il y avait deux billets de \$10.

J'admets avoir manqué à l'exactitude en transposant le montant de \$30 au lieu de \$20; mais, n'eût été cette erreur, il est évident que n'importe qui aurait constaté qu'il manquait \$10.

Ce qui est arrivé, probablement, c'est que le péager Houle avait trois billets de \$10. Dans son rapport sur les valeurs des billets, il a inscrit trois billets de \$10, donc \$30.

Or, le surveillant adjoint des péagers est censé avoir vérifié ces espèces, mais à vrai dire, s'il les a vérifiées, il ne l'a pas fait convenablement. Ainsi, quand l'argent arriva au bureau du Trésor, il manquait \$10, comme l'indique ce rapport-là. L'explication du péager est que le billet de \$10 qu'il avait placé avec les autres, d'une façon ou d'une autre aurait glissé et tombé sur le plancher, et aurait été égaré parmi des papiers.

Le rapport du surveillant des péagers est rédigé en ces termes:

L'explication du péager Houle est plausible et je ne vois pas pourquoi il faudrait la rejeter. Toutefois, comme il admet qu'il avait d'abord trois billets de dix dollars, on lui a ordonné de remettre dix dollars pour combler l'écart.

Il a admis qu'il avait trois billets de \$10 mais que, d'une façon ou d'une autre, qu'il ait gardé ou égaré le billet de \$10, un billet manquait et il était responsable et a dû le remettre.

M. MCGREGOR: C'est pourquoi il dit que le billet est disparu des sacs.

M. CLÉMENT: Non, pas dans ce cas-ci. Dans ce cas-ci, le billet aurait pu disparaître du sac, mais le péager a admis qu'il avait trois billets de \$10.

M. MCGREGOR: Et l'un d'eux a disparu.

M. CLÉMENT: Oui. Et, apparemment, le péager l'a remboursé.

M. MCGREGOR: S'il y avait un trou dans le sac, c'en devait être un bon.

M. BEAUDET: C'était en 1957, et, dans ce temps-là, nous avons trouvé une autre façon de sceller ces sacs, de sorte que personne ne pouvait pêcher de l'argent dans le sac.

M. MCGREGOR: Et on a continué à en pêcher?

M. BEAUDET: Non. Nous avons trouvé une autre façon de sceller les sacs.

M. MCGREGOR: Et on a trouvé un nouveau moyen de soustraire de l'argent?

M. CLÉMENT: Dans le cas présent, s'il manquait de l'argent, l'erreur avait dû se produire au pont; si une erreur avait été commise au pont, on devait effectuer un remboursement et c'est ce qu'on a fait.

M. MCGREGOR: Si cet argent n'a pas disparu entre le moment où il a été placé dans le sac et celui où il a été recueilli par la *Brinks*, avez-vous quelque idée comment il aurait disparu?

M. CLÉMENT: Vous voulez une autre explication que celle qu'a donnée le péager? Eh bien, pour ce qui est de savoir s'il a disparu entre le pont et le bureau du Trésor, nous ne pouvons répondre à cette question. Nous étions convaincus dans le temps que les sacs étaient scellés de telle façon que la chose ne pouvait se produire. Je n'ai jamais essayé de tirer de l'argent d'un sac; je ne crois pas que la chose soit possible.

(Texte)

M. PIGEON: Je désire "référer" au document qui nous a été remis ce matin, intitulé "Record of Cheques or Investigations of Toll Collections." Je désire poser la question que voici. Combien, pour chaque enquête mentionnée dans ce rapport . . . y a-t-il eu de percepteurs de péage dont le dossier est resté vierge de toute irrégularité et infraction?

M. BEAUDET: Pour pouvoir répondre à ces questions adéquatement, il faudrait reviser tous les rapports du "CNR". Si vous me le permettez, on pourra vous donner la réponse à la prochaine séance. Mais, si je comprends bien votre question, vous voulez savoir si les collecteurs n° 1, n° 2 ou n° 3 . . .

M. PIGEON: Pour chaque enquête mentionnée.

M. BEAUDET: N'ont jamais commis d'irrégularité ni aucune infraction?

M. PIGEON: Y a-t-il eu des percepteurs de péage dont le dossier est resté vierge de toute irrégularité? Je vais avoir cela à la prochaine séance?

M. BEAUDET: A la prochaine séance.

M. PIGEON: Ma deuxième question. Combien y a-t-il actuellement, au service de perception du péage, d'employés contre lesquels on n'a pu prouver aucune infraction commise dans la perception des péages?

M. BEAUDET: Je crois que je peux répondre à celle-ci immédiatement. Non. Je crois qu'il vaudrait mieux que je vérifie nos "filières" sur cette question-ci.

M. PIGEON: Voulez-vous me donner une réponse à une autre séance?

M. BEAUDET: Avec plaisir.

M. PIGEON: M. Beudet, une dernière question. Dans les trois dernières enquêtes je remarque,—si je ne me suis pas trompé,—qu'il n'y a pas d'employé qui n'ait commis d'irrégularité, si j'ai bien vérifié. Est-ce que c'est réel?

M. BEAUDET: Parmi ceux qui ont été vérifiés.

M. PIGEON: Comme cela, lors des trois dernières enquêtes qui ont été faites, tous les employés ont été reconnus coupables d'avoir commis des irrégularités?

M. BEAUDET: Pas tous les employés; tous les employés qui ont été vérifiés.

(Traduction)

M. CAMPBELL (*Stormont*): Depuis que vous êtes devenu directeur du port, en 1955, je remarque que vous avez évidemment fait tous les efforts possibles pour obtenir la revision des taux et l'installation d'appareils automatiques. Savez-vous si, à un moment quelconque avant 1955, depuis la date de la création du pont, on a essayé de reviser le péage ou de simplifier le système de perception? Avait-on fait des revisions au cours de la période écoulée depuis la création du pont et l'année 1955, quand vous avez pour la première fois soulevé le sujet?

M. BEAUDET: Je puis répondre uniquement d'après ce que j'ai vu en parcourant les dossiers; et je ne me rappelle pas avoir vu dans nos dossiers que le sujet ait été soulevé en une occasion quelconque. Cependant, je puis dire que nous avons quelque 280 dossiers se rapportant uniquement au pont Jacques-Cartier. La chose peut s'être produite, mais, sans doute, mon prédécesseur serait mieux en mesure que moi de répondre à cette question.

M. CAMPBELL (*Stormont*): A part savoir si le sujet a été soulevé, sauriez-vous si, avant 1955, on aurait, effectivement, fait une révision du péage?

M. BEAUDET: Dans cet ordre d'idée, il y a eu une petite révision.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Mais non pas une révision considérable et englobant l'ensemble?

M. BEAUDET: Non. Nous avons le tarif qui a été en vigueur sur le pont depuis 1950. Vous pouvez le trouver dans le fascicule 5 des délibérations, à l'appendice A. Il vient à la page 60 et aux pages suivantes.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Quand vous avez proposé une révision, en 1955, savez-vous si le ministre d'alors a pris des mesures pour simplifier provisoirement le péage? Le sauriez-vous?

M. BEAUDET: Non. Cela ne me serait pas signalé.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Pour votre part, monsieur Archer, sauriez-vous si le ministre, dans le temps, a pris quelque mesure en ce qui concernait la simplification provisoire du péage?

M. DESCHATELETS: Je ne crois pas que le témoin, M. Archer, fût en fonction dans le temps. Comment le saurait-il?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Bien. Je remarque que la première enquête dont on fait état est celle que fit en 1934 la police des chemins de fer Nationaux. Depuis lors, et jusqu'en 1959, il y a eu 8 enquêtes, mais je note qu'en chaque cas, et jusqu'en 1958, toutes les enquêtes ont été effectuées par les chemins de fer Nationaux. Cette question s'adresserait plus justement à votre prédécesseur, mais je me demande si vous sauriez pourquoi les chemins de fer Nationaux plutôt que la Gendarmerie royale du Canada, jusqu'en 1958, ont été choisis en chaque circonstance?

M. BEAUDET: La seule réponse que je puisse vous donner provient des renseignements que contiennent nos dossiers. 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 de 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.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Mais, après tout, cela était la propriété de l'État, ou dans une large mesure, et nous avons une police d'État assez compétente. N'aurait-il pas été naturel, pour obtenir une enquête plus indépendante, que la Gendarmerie royale du Canada soit consultée.

M. BEAUDET: Oui. J'aimerais mentionner, je crois...

M. CAMPBELL (*Stormont*): La Gendarmerie a été consultée en juillet ou en août 1958; mais auparavant, elle ne l'a été en aucune circonstance.

M. BEAUDET: Si vous voulez m'accorder un instant, je crois que je puis lire une lettre provenant de nos dossiers, dans laquelle mon prédécesseur, dans les années 40, je crois, a essayé d'intéresser à ce cas la Gendarmerie royale du Canada.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Serait-ce M. Roberts?

M. BEAUDET: Non, je pense qu'il s'agissait de M. Ferguson. J'ai également essayé d'y intéresser la Gendarmerie royale du Canada en 1958 et je vous

parlerai de cette affaire dans un instant. Parlons d'abord du rôle joué par M. Ferguson. Accordez-moi quelques instants pour trouver la lettre.

Le PRÉSIDENT: Ces renseignements pourraient-ils être donnés plus tard?

M. BEAUDET: Oui. Je pourrai vous en citer des passages. Voici les grandes lignes de l'affaire. La Gendarmerie royale du Canada état d'avis qu'elle n'avait pas le personnel nécessaire et que cette tâche ne lui incombait pas. Au mois d'août 1958, dès le début de la matinée, afin de ne pas éveiller les soupçons de notre personnel, je suis allé rencontrer l'inspecteur Willis, de la Gendarmerie royale du Canada. Je savais que le National-Canadien devait effectuer une vérification sur le pont et qu'il constaterait certainement certaines irrégularités importantes. A mon avis, le seul moyen à prendre pour remédier à cet état de choses était d'embaucher des agents secrets de la Gendarmerie royale comme péagers. J'ai étudié cette question de façon approfondie avec l'inspecteur Willis. Il a naturellement répondu qu'il ne pouvait pas prendre lui-même des mesures sans en parler à ses chefs. J'ignore la suite de l'affaire et également pourquoi la Gendarmerie n'a pas placé d'agents secrets sur le pont. La Gendarmerie royale pourrait toutefois affirmer en connaissance de cause, j'imagine, qu'il s'agit d'une question qui relève de la police, et mes connaissances dans ce domaine sont plutôt minces. Cependant, nous avons même envoyé des formules de demande d'emploi, afin que les agents puissent les remplir et passer l'examen, pour n'être pas connus des membres de mon personnel et de pouvoir assumer secrètement les fonctions de péagers. Par la suite, le Conseil a essayé d'intéresser la Gendarmerie royale du Canada à l'affaire. Lorsque celle-ci y a manifesté un intérêt plus marqué, il a constaté que le National-Canadien était déjà en train de mener une enquête, et je pense qu'il a refusé d'aller plus loin.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je pense que cette proposition était très bonne et que si l'on avait confié cette enquête à des agents secrets, il y a dix ans, on aurait évité tout cela.

Avez-vous l'impression que, chaque fois que la police du National-Canadien a commencé son enquête, les péagers savaient qu'une enquête aurait lieu?

M. BEAUDET: C'est une question d'opinion. A mon sens, les péagers ne savaient pas que le National-Canadien menait une enquête. Pour ma part, je l'ignorais tout à fait et je suis certain que le surintendant des ports l'ignorait également, de même que les péagers qui, s'ils l'avaient su, auraient changé de conduite.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Ne diriez-vous pas qu'il était plus facile pour les péagers de savoir que la police du National-Canadien faisait une enquête plutôt que la Gendarmerie royale, vu que cette enquête se tenait sur le pont Victoria et qu'il leur aurait été plus facile d'apprendre que la police du National-Canadien tenait cette enquête plutôt que la Gendarmerie royale?

M. BEAUDET: Lors de l'audition des griefs, ils n'ont pas ménagé leurs efforts pour connaître les enquêteurs. Avant que le présent Comité fut établi, seul M. Lande a su quels avaient été les enquêteurs sur le pont. La fraternité et les péagers ont toujours pensé que l'enquête était menée par la Gendarmerie royale du Canada. C'était du moins ce que l'on pensait.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Savez-vous si la police du National-Canadien a enquêté sur les affaires personnelles des péagers, à savoir qu'ils vivaient au-delà de leurs moyens? A-t-elle examiné les comptes bancaires, les dépenses, et d'autres détails sur ces personnes?

M. BEAUDET: Voulez-vous dire la police du National-Canadien?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Oui.

M. BEAUDET: Non.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Elle n'a rien fait?

M. BEAUDET: Non. J'ai moi-même essayé d'éveiller des soupçons en donnant aux fonctionnaires du bureau régional de l'impôt sur le revenu, à Montréal (je pense que c'était en 1958), une liste des automobiles conduites par ces péagers et tous les renseignements sur ces derniers qui étaient portés à ma connaissance. J'avais, par exemple, entendu dire que deux d'entre eux possédaient un chalet de chasse très dispendieux dans les Laurentides et qu'un autre conduisait un avion, et j'avais obtenu divers renseignements de ce genre. Tout cela dans un rapport très confidentiel envoyé aux fonctionnaires de l'impôt sur le revenu qui pourraient en faire ce que bon leur semblerait. Il ne m'incombait pas évidemment de leur ordonner de faire une enquête. C'était à eux de décider s'ils prendraient des mesures ou non dans cette affaire.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Dans chaque cas, l'enquête menée par le National-Canadien s'est limitée à l'exploitation du pont. On n'a pas enquêté sur le caractère, les antécédents, ni les habitudes des péagers eux-mêmes, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Non.

Le PRÉSIDENT: M. Archer désire faire certaines observations sur la dernière question.

M. ARCHER: Au sujet de la question de l'impôt sur le revenu, j'ai parlé moi-même au sous-ministre, et il m'a dit qu'il était disposé à prendre des mesures. Malheureusement, après que M. Beaudet en eut saisi la Gendarmerie royale, il nous a été répondu qu'il était préférable que des fonctionnaires de l'impôt sur le revenu ne tiennent pas d'enquête à cette époque.

M. CAMPBELL (*Stormont*): C'était en 1958. A votre connaissance, ni les fonctionnaires du National-Canadien, ni ceux de l'impôt sur le revenu, ni la Gendarmerie royale n'ont enquêté sur les habitudes ni sur la vie personnelle des péagers avant 1958, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: C'est vrai.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Quelles ententes financières ont été conclues par le Conseil des ports nationaux avec le National-Canadien en vue de payer les frais de ces enquêtes? Pouvez-vous nous les résumer?

M. BEAUDET: Oui. Nous payons les frais de transport, ainsi que les passages des enquêteurs, et nous versions un salaire horaire aux officiers et les menues dépenses, y compris le salaire des agents.

Le PRÉSIDENT: Je donne maintenant la parole à M. Pratt.

M. PRATT: Monsieur le président, j'ai posé antérieurement à M. Beaudet certaines questions sur le montant considérable des chèques hebdomadaires de paye des employés qui gagnaient de seulement \$1.64 l'heure. M. Beaudet a déclaré que cette rémunération visait le surtemps, et il a déposé certains documents qu'on peut trouver à la page 61 du fascicule 6 du compte rendu de nos délibérations.

D'après ce tableau, le surtemps était payé chaque semaine à chaque employé pour de longues périodes. Dans certains cas, la rémunération à l'égard du surtemps s'élevait à 25 p. 100 du salaire régulier, dans d'autres cas à 50 p. 100 et, dans un cas en particulier, à 75 p. 100.

Je ne veux pas être facétieux dans cette affaire sérieuse, mais il m'a semblé que ces personnes avaient une propension extraordinaire à faire du surtemps. Elles aimaient tellement leur travail qu'elles ne voulaient pas quitter leur poste. J'aimerais demander à M. Beaudet pourquoi le surtemps était si considérable. Cette façon d'agir était-elle normale ou bien était-il si difficile d'embaucher des employés supplémentaires?

M. BEAUDET: Monsieur Pratt, pourriez-vous me signaler un ou deux cas en particulier?

M. PRATT: Voici. Pour ce qui est de M. André Décarie dont le cas est signalé en premier lieu, ses heures régulières de travail s'élevaient à 48, et ses heures de surtemps à $11\frac{1}{2}$, soit environ 25 p. 100.

Plus bas, on signale un autre cas où les heures régulières de travail s'élevaient à 32 et les heures de surtemps à $13\frac{1}{2}$.

Le PRÉSIDENT: Je préférerais que vous ne donniez pas de noms, si possible.

M. PRATT: Très bien. Il y a ici des exemples que tous les membres du Comité peuvent voir. A la page suivante, il y a un cas où le travail de surtemps équivalait à 50 p. 100 du travail régulier, le même cas se répétant plus loin; à la dernière page, il y a le cas d'un employé rémunéré pour 40 heures de travail régulier et pour 30 heures de surtemps, soit pour 75 p. 100.

M. BEAUDET: Je regrette, mais je ne puis pas répondre à cette question. M. Clément est peut-être en mesure de le faire. Il assume la responsabilité de la surveillance des péagers, et c'est à lui qu'il incombe de décider du nombre d'employés dont il a besoin à une certaine période, de décider si les péagers doivent travailler en surtemps afin de répondre aux besoins de la circulation.

Je vous ai demandé une explication, parce que je voulais m'assurer que vous ne parliez pas des redressements compensatoires pour surtemps.

M. PRATT: Non. Ce point est visé par la première question que j'ai posée il y a longtemps, et vous avez répondu que ces montants comprenaient également le surtemps.

Ne vous semble-t-il pas qu'aujourd'hui les employés ne tiennent guère à faire du surtemps, surtout de façon continue? N'avez-vous pas songé qu'il pourrait exister une raison pour laquelle ces employés désiraient rester à leur poste? Les responsables de l'exploitation du pont n'ont-ils jamais pensé qu'on aurait pu économiser de l'argent en embauchant des employés supplémentaires selon les taux normaux de salaire, plutôt que de rémunérer les péagers pour leur travail en surtemps?

M. BEAUDET: Nous étudions une période bien précise, soit juin à septembre 1959; il s'agit peut-être d'avril; mais je pense que dans un cas il s'agit de mars; nous étudions la période qui va de mars 1959 à septembre 1959.

M. PRATT: Dois-je comprendre qu'un tel état de chose n'existait pas avant cette période et que le surtemps n'était pas rémunéré de cette façon au cours des années antérieures?

M. BEAUDET: Je ne le pense pas.

M. PRATT: Mais vous n'êtes pas certain?

M. BEAUDET: Je ne suis pas certain, parce que je n'ai pas vu la feuille de paye.

M. PRATT: Auriez-vous l'obligeance de la déposer?

M. BEAUDET: Jusqu'à quelle année voulez-vous remonter?

M. PRATT: Pourriez-vous remonter à cinq ans?

M. BEAUDET: Je pourrais faire certaines vérifications particulières et déposer ces renseignements. Le personnel du ministère y verrait. Il vous donnerait le montant payé à l'égard du surtemps au cours d'une période en particulier.

M. PRATT: On a prétendu qu'il serait préférable, aux fins du Comité, qu'on fasse déposer des chèques de paye relatifs à ces cas en particulier à l'égard de cette période antérieure.

M. BEAUDET: Le surtemps n'est pas indiqué sur les chèques de paye.

M. PRATT: Je veux dire une liste semblable à celle qui a été déposée à l'égard de ces différents employés pour les cinq années antérieures.

M. BEAUDET: Pour les cinq années antérieures à l'égard des mêmes personnes?

M. PRATT: Pour leur période antérieure d'emploi.

M. BEAUDET: Oui, et à l'égard d'aucune autre personne. Vous désirez les renseignements qui ne touchent que ces personnes?

M. PRATT: C'est exact, pour la période en cause.

M. BEAUDET: Je n'ai pas vu moi-même la feuille de paye. Si l'on attire mon attention sur une période de surtemps trop considérable, je fais rectifier cette situation.

M. PRATT: Dans l'exercice de vos fonctions, vous n'avez pas l'habitude de voir ces feuilles de paye?

M. BEAUDET: Cette question relève du surveillant. Vous aimeriez peut-être avoir certains renseignements de M. Clément.

M. PRATT: Y a-t-il ici un témoin assermenté qui pourrait répondre à cette question?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Clément?

M. CLÉMENT: Il existe une explication, mais je ne pense pas pouvoir expliquer tous les cas de surtemps. Il faudrait que je consulte le dossier relatif à M. Décarie. Je constate que le surtemps s'est élevé à 11¼. Il se peut qu'un employé se soit absenté pour cause de maladie et qu'on lui ait demandé de le remplacer pendant un certain nombre d'heures.

Il y a également le cas des dimanches et des fins de semaine. Le dimanche soir, le travail se prolonge de deux ou trois heures. J'essaie de vous donner une explication. Il y a une période de deux ou trois heures, le dimanche soir, pour laquelle nous ne pouvons embaucher un employé supplémentaire, vu que normalement nous n'aurions besoin que de trois employés en fonction durant une période de trois ou quatre heures, au lieu de peut-être cinq ou six employés. Dans ces cas, nous devons demander aux péagers de travailler durant douze heures et demie, soit environ trois ou quatre heures en surtemps, vu qu'ils travaillent par équipes de huit heures.

M. PRATT: Ces problèmes ne se règlent-ils pas très facilement dans le cas de certains organismes comme un corps de police ou la marine dont les membres doivent, chaque semaine, travailler tant d'heures par jour? Ne pourrait-on pas procéder de la même façon dans le cas des péagers?

M. CLÉMENT: Je ne connais pas la façon de procéder dans le cas des corps de police ou de la marine.

M. BEAUDET: Je crois que notre situation diffère quelque peu de celle d'un corps de police, parce que les policiers sont payés mensuellement. Leurs salaires ne changent pas, s'ils doivent travailler en surtemps, parce que, en vertu du règlement, ils obtiennent un congé compensatoire au lieu de recevoir un salaire. Toutefois, ce cas ne nous regarde pas.

Nous étudions à l'heure actuelle le cas des péagers à salaire horaire. Je voulais compléter ma réponse en disant qu'à cette période nous nous attendions d'installer de nouveaux appareils d'un jour à l'autre et d'y affecter un nouveau personnel, de sorte que nous n'étions pas disposés à embaucher des nouveaux employés à titre de péagers.

M. PRATT: Si cette situation n'existait pas dans les années antérieures, je puis accepter vos explications relativement à une période relativement courte, comme l'an dernier, où vous vous attendiez d'installer ces nouveaux appareils.

M. BEAUDET: Nous déposerons les documents pertinents.

M. PRATT: Je désire poser une autre question, monsieur le président. Elle se rattache à un sujet quelque peu différent, savoir aux documents concernant le règlement qui vise les péagers, par rapport au règlement qui intéresse ce que vous appelez les officiers de péage. Je remarque que le règlement relatif aux péagers prévoit que ces personnes étaient passibles de renvoi et donc

qu'elles avaient droit d'appel, parce qu'après être allées en appel, elles ont été réembauchées; d'autre part, le dernier article du nouveau règlement concernant les officiers de péage prévoit que la peine qui sera imposée pour infraction aux articles 4, alinéa a), 9, 10 ou 12 est le renvoi immédiat sans aucun droit d'appel.

Je crois que cela est excellent. N'aurait-il pas été sage d'avoir établi un tel règlement antérieurement et, dans le cas de l'affirmative, pourquoi ne l'a-t-on pas établi?

M. BEAUDET: On ne l'a pas fait parce que ces personnes relevaient d'une convention collective depuis 1945. Dans ce cas, on ne peut congédier un employé sans lui permettre d'aller en appel. Il a le droit de soulever un grief relativement à son congédiement et nous devons faire droit à ce grief. Il faut aller jusqu'à l'arbitrage, s'il le faut, comme nous l'avons fait dans le cas des huit péagers qui ont été renvoyés en octobre 1958.

D'autre part, les officiers de péage sont assermentés comme agents spéciaux; dans ce cas, ils ne peuvent appartenir à aucun syndicat ni à aucune fraternité, de sorte qu'ils ne relèvent pas des syndicats, ni n'appartiennent à une association.

M. PRATT: Les anciens péagers devaient-ils poinçonner à l'horodateur, à leur arrivée au travail et à leur départ?

M. BEAUDET: Non, il n'y avait pas d'horodateur.

M. PRATT: Comment contrôlait-on leurs heures de travail?

M. BEAUDET: Le surveillant des péagers inscrivait le moment de l'arrivée et du départ sur une feuille de présence qui était transmise au service du contrôle des présences.

M. PRATT: En d'autres termes, il semble que le régime actuel se compare à l'ancien régime; il n'y a aucune comparaison possible entre l'efficacité du nouveau régime et celle de l'ancien.

M. BEAUDET: Il est de beaucoup plus efficace.

M. PRATT: Ce qui est étonnant, c'est qu'il a fallu attendre aussi longtemps.

M. CHOWN: Pour faire suite à ce que disait M. Pratt, monsieur Beudet, avez-vous songé à élever la norme des qualités requises des péagers, ainsi que leurs taux de salaire, après que vous avez soupçonné dès 1954 que certains agissements coupables s'étaient produits? Dans quelle mesure l'avez-vous fait.

M. BEAUDET: Il n'y a pas eu d'augmentations importantes des salaires des péagers depuis 1954. Je suis toutefois certain, monsieur Chown, que vous avez déjà négocié une convention collective de travail.

M. CHOWN: Oui.

M. BEAUDET: Il faut être très prudent dans ce domaine. Si l'on accorde une augmentation de 30 p. 100 à une classe, il est fort probable que le syndicat demandera la même augmentation pour les autres classes. Étant donné que ces 30 péagers représentaient une très petite partie de notre main-d'œuvre, qui compte 1,000 employés, je ne pouvais pas être placé dans la situation où la fraternité exigerait une augmentation générale de 30 p. 100, parce que nous insistions pour que les péagers obtiennent une rémunération un peu plus élevée. Cependant, de 1957 à 1959, si je ne m'abuse, les péagers ont bénéficié de trois augmentations assez importantes. Elles dépassaient les salaires de l'autre groupe.

M. CHOWN: En d'autres termes, vous étiez liés par la convention collective à cet égard?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. CHOWN: Et vous aviez peu ou pas d'initiative. Je désire poser une autre question. Vous m'avez dit que le tarif du pont Jacques-Cartier était semblable à celui du pont Victoria. Est-ce exact?

M. BEAUDET: Oui, en ce qui concerne le dernier tarif établi.

M. CHOWN: Vendez-vous les mêmes jetons au pont Jacques-Cartier qu'au pont Victoria?

M. BEAUDET: Oui.

M. CHOWN: Comment répartissez-vous les recettes provenant des ventes des jetons? Qu'arrive-t-il quand une personne achète 50 jetons, comme vous avez dit ce matin, au pont Jacques-Cartier et s'en sert ensuite pour traverser le pont Victoria, ou pour traverser l'un ou l'autre pont?

M. BEAUDET: On compte les jetons pour les répartir d'après les deux ponts d'après le nombre de jetons rachetés. Dois-je poursuivre mon explication?

M. CHOWN: Je suppose que le mot "rachetés" signifie des jetons qui sont dépensés.

M. BEAUDET: L'achat des jetons se fait par une société qu'on assimile à une société de fiducie. Chaque pont achète ses jetons de la société de fiducie puis les vend aux clients. Le jeton pénètre dans l'appareil et, après qu'on l'a recueilli, il retourne à la société de fiducie. La société rembourse la personne qui lui remet le jeton.

M. CHOWN: Très bien. Quelle méthode était appliquée avant l'installation des appareils automatiques?

M. BEAUDET: Les billets étaient de diverses couleurs. Le National-Canadien recueillait et séparait ses propres billets, nous recueillions et séparions les nôtres. L'échange se faisait selon la valeur monétaire de chaque billet à la fin de chaque mois.

M. CHOWN: Monsieur le président, il sera bientôt temps d'ajourner, et je désire proposer, avec l'appui de M. Pratt, que l'honorable Lionel Chevrier et l'honorable George Marler soient convoqués par le Comité pour être interrogés.

Le PRÉSIDENT: Je vous demanderais de laisser ce point pour le moment, monsieur Chown, vu qu'il existe des personnes que nous désirons convoquer et dont les noms ont été soumis au Comité directeur. Le nom de M. George Marler figure sur la liste, et M. Chevrier a déclaré au Comité directeur qu'il consentirait volontiers à comparaître devant le Comité.

Si vous avez l'obligeance de laisser le Comité directeur s'occuper de cette question jusqu'à ce qu'on ait fini d'étudier le rapport de M. Archer, nous y verrons ensuite.

M. CHOWN: Dois-je donc comprendre que je puis biffer le nom de M. Marler, vu qu'il figure déjà sur votre liste de témoins?

Le PRÉSIDENT: Il faudra que ces noms soient soumis plus tard au Comité et fassent l'objet d'une résolution globale, afin que ces personnes soient avisées et que le secrétaire du Comité prenne les mesures appropriées.

M. PRATT: Est-ce que le Comité directeur doit décider seulement si ces personnes seront convoquées, ou s'il doit ou non les convoquer?

Le PRÉSIDENT: Non, cela relève du Comité.

M. PRATT: Qu'est-ce qui relève du Comité?

Le PRÉSIDENT: Qui doit être convoqué. Vous-même et les autres membres du Comité devez décider quelles personnes doivent être convoquées.

M. PRATT: Oui. C'est au Comité à présenter une proposition.

M. CHOWN: Dois-je comprendre, monsieur le président, que le nom de M. Chevrier ne figurait pas auparavant sur cette liste de témoins?

Le PRÉSIDENT: Il y figure maintenant. Il y a été ajouté hier soir.

M. PRATT: Le nom de M. Lande y figure-t-il également?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. DESCHATELETS: Celui de M. Hees?

Le PRÉSIDENT: Non, M. Hees est ici et on peut l'interroger en tout temps.

M. DESCHATELETS: Vous n'avez pas oublié d'inscrire tous les noms?

Le PRÉSIDENT: Non, la liste renferme tous les noms.

M. CHOWN: Cela ne veut pas dire qu'ils seront tous appelés à venir témoigner.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Chown, auriez-vous l'obligeance de retirer votre motion pour l'instant?

M. CHOWN: Je peux bien la retirer; mais, si nous devons examiner ces témoins, nous devrions commencer par les principaux, c'est-à-dire par l'ancien ministre, afin que nos délibérations se poursuivent d'une façon logique.

Le PRÉSIDENT: Parmi tous les noms qui nous ont été proposés aux fins d'interrogatoire, comme je l'ai dit ce matin, une personne seulement ne pourra être appelée, selon l'avis du ministère de la Justice, et il s'agit du chef de la police du port de Montréal.

Quelqu'un a proposé de convoquer le maire de Montréal, le sénateur Fournier. A cet égard, il y a des formalités à remplir avant que ce sénateur puisse comparaître devant le Comité. Il faut que le Comité en fasse la demande à la Chambre des communes sous forme de rapport et ensuite que la Chambre des communes en fasse la demande auprès du Sénat.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Pouvons-nous le convoquer en sa qualité de maire plutôt qu'à son titre de sénateur?

Le PRÉSIDENT: Non, il est sénateur et nous devons suivre les formalités qui s'imposent conformément à la citation 132 de Beauchesne et aussi à l'article 94 du Règlement du Sénat.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Est-ce que la difficulté tient au fait qu'il soit maire ou au fait qu'il soit sénateur?

Le PRÉSIDENT: C'est parce qu'il est sénateur.

M. CAMPBELL (*Stormont*): J'aimerais poser une question supplémentaire.

Le PRÉSIDENT: Un instant, je vous prie. Un autre membre vous précède, et il passe 4 heures et demie.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il s'agit d'un témoin. Le nom de M. Shea, ancien chef de la police du National-Canadien maintenant à sa retraite, est-il sur votre liste?

Le PRÉSIDENT: Non, il ne l'est pas.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Le nom d'un chef de la police du National-Canadien figure-t-il sur votre liste à l'heure actuelle?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Le nom de M. Shea, ancien chef de la police du National-Canadien maintenant à sa retraite, pourrait-il être ajouté à votre liste?

Le PRÉSIDENT: Je vais l'ajouter.

J'ai la liste des membres du Comité qui ont demandé à prendre la parole; il s'agit de MM. Horner, Asselin, Bourbonnais et Howe. Je vais garder cette liste dont je me servirai à la prochaine séance qui aura lieu jeudi prochain à 9 heures et demie ici même.

LISTE DES APPENDICES

APPENDICE

- "A" Correspondance et rapports, en développement des alinéas a) b) et c) de la page 13, fascicule 2, procès-verbaux et témoignages du Comité (demandé par M. Drysdale, selon qu'il appert à la page 31 des procès-verbaux et témoignages, fascicule 6), y compris:
- a) Lettre adressée à M. Alex. Johnston, sous-ministre de la Marine, par M. T. W. Harvie, gérant général de la Commission du havre de Montréal, en date du 9 octobre 1928;
 - b) Extraits du rapport de vérification émanant de *Price, Waterhouse & Co.*, en date du 21 juillet 1931.
- "B" Document indiquant la représentation de la ville de Montréal au comité consultatif du pont, de novembre 1924 au 31 décembre 1929 (demandé par M. Drysdale, page 31 des procès-verbaux et témoignages, fascicule 6).
- "C" Loi provinciale relative au pont Jacques-Cartier (document demandé par M. Drysdale, voir page 31 des procès-verbaux et témoignages, fascicule 6).
- "D" Documents se rattachant à l'emprunt de conversion de 1949 (demandés par M. Johnson, voir page 47 des procès-verbaux et témoignages, fascicule 6), y compris:
- a) Lettres échangées entre M. W. C. Clark, sous-ministre des Finances, et M. B. J. Roberts, membre du Conseil des ports nationaux;
 - b) Procès-verbaux du Conseil au sujet du rachat des obligations 1949-JCB-13 et 1949-JCB-17A: autorisation d'emprunter \$20,049,750 du gouvernement du Canada;
 - c) Copie d'une lettre de M. Roberts adressée à M. Clark, renfermant un certificat de dette relatif à l'emprunt;
 - d) Copie du certificat de dette;
 - e) Identification du crédit.
- "E" Renseignements tirés des dossiers du Conseil, au sujet de l'achat et du loyer des appareils de péage, et recommandation du Conseil adressée au ministre à l'intention du conseil au sujet de l'accord de location à bail (demandé par M. Baldwin, voir page 47 des procès-verbaux et témoignages, fascicule 6).
- "F" Liste des candidats à l'emploi de péager, et recommandation du député ou d'une autre personnalité: du 1^{er} juillet 1954 au 8 septembre 1959.
- "G" 102 lettres de recommandation écrites par des députés ou d'autres personnalités en faveur des candidats à l'emploi de péager.
- "H" État indiquant le nombre des billets de voyageurs vendus pour les voitures particulières, les camions et les autobus payant le taux régulier pour un seul passage: de 1930 à 1959.
- "I" État indiquant le nombre des voyageurs transportés dans des autobus traversant aux taux d'abonnement: de 1939 à 1959.
- "J" État indiquant le nombre des voyageurs transportés dans les autobus suivant le taux régulier et payant au prix de 100 passages.

- "K" Rapports de tous les cas d'excédents ou de déficits des péagers, dépassant \$10, et rapports types indiquant les mesures disciplinaires prises contre les péagers dans les cas d'excédents ou de déficits inférieurs à \$10, mais supérieurs à \$5: du 1^{er} janvier 1946 à ce jour.
- "L" Copies des factures, des états financiers et des lettres confirmatives envoyés à la province de Québec, pour réclamer, aux termes de l'accord tripartite, sa part relative au déficit du pont Jacques-Cartier: de 1930 à 1949 inclusivement. Les mêmes documents, s'appliquant à la même période, ont été envoyés à la ville de Montréal.
- "M" Relevés des excédents ou des déficits des péagers: de 1947 à 1959 inclusivement.
- "N" État indiquant le relevé des vérifications et des enquêtes faites au sujet de la perception des péages, et 17 appendices.
- "O" Sommaire des accords conclus entre le Conseil des ports nationaux et des sociétés privées ou des particuliers, au sujet du passage des camions et des autobus sur le pont Jacques-Cartier: du 20 mai 1930 à ce jour.
- "P" État concernant la réduction annuelle de \$445,000 dans le service de la dette.
- "Q" Placements relatifs à l'entreprise du pont Jacques-Cartier: au 24 mars 1960.
- "R" Intérêt sur la dette d'établissement et sur la dette de déficit pour l'année 1959.

APPENDICE "A"

COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL

Montréal, le 9 octobre 1928

Monsieur Alex. Johnston
Sous-ministre de la Marine
Ottawa (Ontario)

Monsieur,

Pont entre Montréal et la rive sud

Le 1^{er} mai 1925, selon les instructions des commissaires, nous vous avons fait tenir, en triple exemplaire, les plans et devis ainsi que le coût estimatif de la moitié méridionale du pont entre Montréal et la rive sud, c'est-à-dire la section qui relie l'île Sainte-Hélène à la rive sud.

Le coût estimatif s'établissait comme il suit:

Infrastructure	\$1,287,016.75
Superstructure	1,441,479.00
Total	\$2,728,495.75

Toutefois, dans votre lettre adressée aux commissaires en date du 18 mai 1925 vous avez signalé, entre autres choses, que le gouverneur en conseil n'accueillerait pas favorablement une demande d'approbation relative à une moitié du pont prévu sans obtenir au moins certains renseignements préliminaires à l'égard de l'autre moitié et sans savoir où l'on se propose d'ériger le pont; en outre, il nous faudrait donner des renseignements d'ordre général sur l'ensemble du projet avant que les plans et devis relatifs à la moitié méridionale du pont soient présentés au gouverneur en conseil pour qu'il les approuve.

Le 19 mai 1925, nous vous avons soumis copie du rapport complet préparé par la Commission consultative des ingénieurs, en date du 22 janvier 1925, y compris tous les appendices et les plans pertinents. Dans la lettre qui accompagnait ce rapport, on déclarait que, dans l'ensemble et de façon approximative, l'estimation du coût matériel de cette entreprise avait été établie par la Commission consultative, avant l'exécution des sondages et sans compter le coût d'acquisition des droits de propriété, à \$8,600,000 en chiffres ronds.

Le ministère et les commissaires ont par la suite discuté du financement de l'entreprise. Le 25 juillet 1925, une proposition en ce sens a été présentée au ministère; les travaux ayant avancé à bonne allure, on a jugé bon d'annexer à cette proposition une estimation plus détaillée des dépenses et fondée sur les données alors disponibles.

Voici le tableau des prévisions de dépenses présentées alors:

Coût matériel, au total	\$ 8,663,777
Construction mécaniques et inspection	564,000
Droits de propriété	1,800,000
Voies de tramway	200,000
Total	11,227,777
Faux frais divers	1,122,777
	\$12,350,554

A ce moment-là, naturellement, on n'avait pas arrêté effectivement la méthode de financer cette entreprise et, de fait, ce n'est que le 28 octobre suivant qu'une méthode définitive de financement a été autorisée. Par conséquent, dans ces prévisions de dépenses on n'avait réservé aucune somme en vue de défrayer le coût du financement ou de l'intérêt durant la période de

construction vu qu'on n'avait arrêté aucune méthode définitive dont on aurait pu se servir pour établir une estimation digne de foi.

L'estimation précitée, établie à \$12,350,554, a été dûment approuvée par arrêté en conseil le 29 juillet 1925 (C.P. 1239).

Avant l'autorisation du troisième emprunt, en date du 26 juillet 1928 (C.P. 1336), vous avez demandé dans votre lettre du 14 juillet 1928, pour la gouverne du ministre, quelle autre somme, selon les prévisions de l'ingénieur, il faudrait affecter aux dépenses pour achever la construction du pont. Un état estimatif de ces dépenses a été préparé et vous est adressé sous ce pli en triple exemplaire; il indique le coût estimatif qui a paru dans les prévisions approuvées le 29 juillet 1925 (C.P. 1239), le coût réel au 30 juin 1928, qu'on vous a soumis avant l'autorisation du troisième emprunt ainsi qu'une estimation, au 30 décembre 1930, de la somme requise pour achever les travaux.

Cet état montre qu'on avait dépensé, le 30 juin 1928, une somme de \$7,949,372.88 et qu'on prévoyait, en fin de compte, dépenser \$12,744,872.88 en comparaison de \$9,530,154 selon les prévisions établies en juillet 1925, soit une augmentation de \$3,214,718. De ce dernier montant, une somme de \$662,847 serait affectée à l'infrastructure et une somme de \$2,551,871 à la superstructure.

Pour ce qui est de l'infrastructure, les couches sédimentaires étaient comme on l'avait prévu, c'est-à-dire que les fondations des piles principales devant servir de points d'appui à la travée cantilever ont dû être aménagées à un niveau beaucoup plus bas que ne le stipulait le contrat; en outre, on a dû construire trois piles supplémentaires au moyen de foreuses pneumatiques, ce qui n'était pas prévu aux contrats et a sensiblement augmenté le coût de la construction. De plus, on avait sous-évalué le prix unitaire des travaux de remplissage des approches du pont. Bref, le coût de l'aménagement de l'infrastructure a dépassé les prévisions établies en juillet 1925 parce que, les couches sédimentaires s'étant révélées autrement que prévu, il a fallu employer d'autres catégories et d'autres quantités de matériel, et que les sommes mises de côté en vue des faux frais divers, soit 10 p. 100, étaient insuffisantes, pour combler divers éléments imprévus. Dans le cas des travaux de fondation particulièrement difficiles et de grande envergure, les risques courus sont énormes et, dans ce cas-ci, l'excédent des dépenses par rapport aux prévisions s'établit à \$662,847, ce qui est loin d'être inhabituel ou excessif; d'autre part, le supplément de 10 p. 100 aux fins de faux frais divers fait preuve d'un optimisme exceptionnel quant aux travaux de cette catégorie.

En ce qui a trait à la superstructure, la situation est tout à fait différente. L'excédent des dépenses par rapport aux prévisions est presque entièrement attribuable au contrat relatif aux profilés et résulte de deux causes, à savoir l'accroissement des quantités effectives par rapport aux quantités estimatives et l'accroissement du prix effectif par rapport au prix estimatif.

La ville de Montréal a accepté de contribuer à l'entretien du pont à la condition expresse que des dispositions soient prises en vue de l'aménagement d'une rampe, rue Craig; cette condition a fait l'objet d'une confirmation de la part du gouvernement provincial. Les plans du pont ont dû être modifiés en conséquence. On a élevé et prolongé les approches du côté nord et on a dû accroître sensiblement le poids en acier à cet endroit. D'accord avec les propriétaires d'entreprises de service public, on a décidé, en outre, de renforcer la structure du pont de façon à permettre l'installation de tuyaux pour fils électriques et téléphoniques, de gazéoducs, etc., ce qui a nécessité d'autres profilés afin de supporter ces nouveaux éléments; il s'agit là, bien entendu, de caractéristiques qui, une fois installées, seront une source de revenu. De plus, il a été décidé de remplacer les trottoirs de ciment par des trottoirs d'acier entre la voie ferroviaire et la voie carrossable, au cas où l'on voudrait effectuer des améliorations plus tard. Le coût de l'acier, naturellement, sera contrebalancé jusqu'à un certain point par le coût du ciment ainsi remplacé. Il a

fallu, à cause des modifications apportées au plan d'érection, augmenter le poids des poutres du tablier, renforcer de-ci de-là et ajouter des longerons. A cause de ces diverses modifications, les prévisions préliminaires des ingénieurs, établies à 28,000 tonnes d'acier, ont dû être accrues de quelque 4,000 tonnes, au total, soit une hausse d'environ \$720,000. Toutefois, la question du coût est plus grave. A la suite de l'appel d'offres émis par les commissaires, la soumission la plus basse qui ait été reçue dépassait considérablement la somme prévue par les ingénieurs et l'écart, sur ce chapitre, entre les prévisions et les dépenses réelles s'établit à quelque \$1,600,000. Les autres postes relatifs à la superstructure sont sans importance et ne requièrent aucun commentaire particulier, sinon peut-être le poste n° 10 qui vise l'installation de l'éclairage électrique. Les prévisions préliminaires, à cet égard, ne concernaient que l'éclairage du pont mais restaient quand même insuffisantes, semble-t-il. Toutefois, les commissaires comptent maintenant amener l'électricité et l'énergie électrique de leurs propres stations au pont, au Pavillon de l'île Sainte-Hélène et ainsi de suite, et la somme mentionnée de \$180,000 doit viser ces services, comparativement aux \$38,500 prévus pour l'éclairage du pont exclusivement, dans les prévisions de juillet 1925.

Parmi les postes qui n'entrent pas dans les frais réels d'ordre matériel, le plus important est celui qui vise l'acquisition de biens immeubles. Les crédits prévus en juillet 1925 s'élevaient à \$1,800,000 contre \$2,102,703.30 aujourd'hui. Si l'on tient compte du montant considérable, impossible à préciser pour le moment, qui proviendra de la revente des terrains qui ne serviront pas aux travaux d'aménagement du pont, les frais d'achat à l'égard des terrains correspondent très bien aux prévisions et ne peuvent, pour cette raison, être considérés que satisfaisants.

Les postes visant les travaux de génie, les services d'inspection et les faux frais divers étant proportionnés aux frais actuels subissent évidemment une hausse qui correspond à l'augmentation du coût.

L'écart, au total, entre les prévisions de juillet 1925 et celles d'aujourd'hui se chiffre à \$4,054,152.81, ce qui équivaut à la différence entre \$16,404,706.81 et \$12,350,554.

Comme on l'a indiqué auparavant, aucune somme n'a été prévue, dans les prévisions antérieures, à l'égard des frais de financement ou des intérêts encourus durant la construction, mais les commissaires sont maintenant en mesure de produire des chiffres assez exacts. Au 30 juin dernier, les dépenses relatives aux intérêts encourus durant la période de construction s'établissaient à \$671,791.40. Cependant, ces frais vont maintenant s'accumuler à un rythme beaucoup plus rapide, et, si l'on prend par mesure de prudence le 31 décembre 1930 comme date de parachèvement des travaux, même si, selon toute vraisemblance, l'inauguration du pont se fera bien avant ce jour, une somme approximative de \$1,850,000 sera nécessaire pour acquitter les frais d'intérêt visant la dernière phase de construction avant la mise en exploitation du pont.

Les données ci-jointes indiquent les frais finalement prévus pour l'ensemble, soient \$18,926,498.21, ce qui inclut les intérêts encourus durant la période de construction. D'autre part, même si, comme on l'a déjà signalé, une somme considérable qu'on ne saurait préciser pour le moment proviendra de la revente de terrains, il serait sage, selon l'avis des commissaires, de prévoir à l'heure actuelle des dépenses globales qui, en définitive, s'élèveraient à 19 millions de dollars.

Dans l'intervalle, on vous fait tenir sous ce pli une demande concernant l'autorisation d'effectuer un quatrième emprunt de 5 millions de dollars.

Je vous prie, monsieur, d'agréer mes respectueux hommages.

Le gérant général,

(Signature) T. W. HARVIE.

COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL

Relevé indiquant les frais prévus à l'origine à l'égard de la construction du PONT RELIANT MONTRÉAL ET LA RIVE SUD, les dépenses réelles au 30 juin 1928 et les frais approximatifs prévus pour le parachèvement du pont au 31 décembre 1930.

Description détaillée des travaux	Frais prévus à l'origine	Proportion de 10 p. 100 prévue pour les faux frais divers	Sous-total	Ensemble des frais prévus	Dépenses au 30 juin 1928	Frais prévus pour les travaux de parachèvement	Sous-total	Frais définitifs prévus
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
INFRASTRUCTURE:								
1. Côté sud, piliers 0 à 19.....	964,977.00	96,497.00	1,061,474.00	—	1,087,358.41	37,500.00	1,124,858.41	—
2. Déplacement du pavillon de natation.....	1,007.00	170.00	1,870.00	1,063,344.00	1,812.80	—	1,812.00	1,126,671.21
3. Côté nord, piliers 20 à 56.....	1,500,600.00	150,060.00	—	1,650,660.00	1,706,062.80	350,000.00	—	2,056,062.80
4. Remblayage sur les rives nord et sud.....	110,000.00	11,000.00	121,000.00	—	234,617.08	65,000.00	229,617.08	—
5. Parapets en béton et accès.....	15,000.00	1,500.00	16,500.00	137,500.00	—	32,000.00	32,000.00	331,617.08
TOTAL VISANT L'INFRASTRUCTURE.....	2,592,277.00	259,227.00	—	2,851,504.00	3,029,851.09	484,500.00	—	3,514,351.09
SUPERSTRUCTURE:								
6. Travaux d'acier du pont.....	5,127,300.00	512,730.00	—	5,640,030.00	4,706,652.74	3,300,000.00	—	8,006,652.74
7. Pavage du pont.....	225,000.00	22,500.00	247,500.00	—	—	261,000.00	—	—
8. Béton armé.....	332,500.00	33,250.00	365,750.00	—	—	315,600.00	—	—
9. Dalots et tuyaux d'écoulement.....	1,700.00	170.00	1,870.00	615,120.00	—	1,900.00	—	578,500.00
10. Installation de l'éclairage électrique.....	35,000.00	3,500.00	—	38,500.00	—	180,000.00	—	180,000.00
11. Pavillon (travaux d'acier).....	143,000.00	14,300.00	157,300.00	—	114,873.55	17,500.00	132,373.55	—
12. Pavillon (murs en béton, etc.).....	157,000.00	15,700.00	172,700.00	330,000.00	97,995.50	180,000.00	277,995.50	410,369.05
13. Rampe de l'île (complète).....	50,000.00	5,000.00	—	55,000.00	—	55,000.00	—	55,000.00
TOTAL VISANT LA SUPERSTRUCTURE ET LE RESTE.....	6,071,500.00	607,150.00	—	6,678,650.00	4,919,521.79	4,311,000.00	—	9,230,521.79
FRAIS TOTAUX D'ORDRE MATÉRIEL.....	8,663,777.00	866,377.00	—	9,530,154.00	7,949,372.88	4,795,500.00	—	12,744,872.88
14. Services de génie.....	564,000.00	56,400.00	—	620,400.00	614,816.27	200,875.00	—	815,691.27
15. Acquisition de terrains et d'immeubles.....	1,800,000.00	—	—	1,800,000.00	1,902,703.30	200,000.00	—	2,102,703.30
16. Voies de tramways.....	200,000.00	—	—	200,000.00	—	200,000.00	—	200,000.00
17. Bilan des faux frais divers.....	—	200,000.00	—	200,000.00	354,439.36	187,000.00	—	541,439.36
TOTAL DES FRAIS PRÉVUS ET DES FRAIS DE PARACHÈVEMENT.....	11,227,777.00	1,122,777.00	—	12,350,554.00	10,821,331.81	5,583,375.00	—	16,404,706.81
18. Intérêt encouru durant la construction et non prévu dans les prévisions de dépenses.....	—	—	—	—	671,791.40	1,850,000.00	—	2,521,791.40
	11,227,777.00	1,122,777.00	—	12,350,554.00	11,493,123.21	7,433,375.00	—	18,926,498.21

Le contrôleur suppléant,
(signature) Alex Ferguson

MONTRÉAL (P.Q.), le 9 octobre 1928.

EXTRAITS DU RELEVÉ DES COMPTES ÉTABLI PAR "PRICE, WATERHOUSE & CO."
EN DATE DU 21 JUILLET 1931, VISANT LES ARTICLES DÉTAILLÉS DES FRAIS PRÉVUS
À L'ORIGINE ET DES FRAIS DÉFINITIFS À L'ÉGARD DU PONT JACQUES-CARTIER

DÉPENSES RÉELLES:

Nous avons examiné les soumissions, contrats, exposés de l'état des travaux, chèques annulés et pièces justificatives dûment approuvées à l'égard des dépenses effectuées par la Commission du havre de Montréal, ainsi que les frais relatifs au coût du pont Jacques-Cartier. La quantité de matériel employé a été authentiquée par les ingénieurs et les prix unitaires versés pour les divers matériaux correspondaient à ce qui avait été établi dans les contrats.

Les dépenses totales calculées par la Commission du havre de Montréal à l'égard de la construction du pont du port de Montréal, en y incluant le coût des travaux non terminés, se chiffraient dans l'ensemble par \$18,841,276.62 au 31 décembre 1930. Nous présentons ci-après, en abrégé, un tableau comparatif des dépenses mentionnées et des sommes afférentes signalées dans les prévisions:

	Prévisions comportant 10 p. 100 à l'égard des frais supplémentaires	Dépenses		
		Au 31 déc. 1930	Prévues pour le parachèvement	Dépenses supplémentaires
	\$	\$	\$	\$
Acquisition de terrains et d'immeubles.	1,980,000.00	1,944,704.53	—	35,295.47
Infrastructure (remblayage de gravier non inclus).....	2,714,004.00	3,155,761.15	—	441,757.15
Superstructure (remblayage de gravier inclus).....	6,816,150.00	9,863,215.97	—	3,047,065.97
Services de génie et d'inspection.....	620,400.00	904,311.02	(1) 69,150.61	353,061.63
Voies de tramways.....	220,000.00	19,182.70	(2) 200,817.30	—
	12,350,554.00	15,887,175.37	269,967.91	3,806,589.28
<i>Ajouter:</i>				
Dépenses non prévues dans les prévisions:				
Intérêt.....	—	2,037,455.33	—	2,037,455.33
Dépenses.....	—	641,667.59	—	642,667.59
Escompte sur les obligations....	—	5,010.42	—	5,010.42
	12,350,554.00	18,571,308.71	269,967.91	6,490,722.62
				18,841,276.62

(1) \$69,150.61 représentent 10 p. 100 des cachets touchés par les architectes aux termes de l'accord.

(2) La seule partie du pont où l'on a aménagé des voies de tramways est celle qui forme le toit du pavillon.

Aux frais d'ordre matériel relatifs au pont se sont ajoutés les frais en intérêt et les dépenses encourus durant la période de construction, dont voici le détail:

INTÉRÊT:

Prêts de la Banque royale du Canada—		
De février 1926 au 15 déc. 1929.....	\$ 1,624,127.73	
Timbrage de billets.....	9,870.20	\$ 1,633,997.93
Obligations, du 16 déc. 1929 au 13 mai 1930.....	381,404.10	
Primes pour le change américain.....	2,681.17	384,085.27
Commission du havre de Montréal		
Intérêt sur les dépenses antérieures à 1926.....	\$ 18,942.29	
Intérêt sur un emprunt temporaire en 1926.....	2,186.00	21,128.29
<i>Dufresne Construction Co. Ltd.</i>		
Règlement de la réclamation de \$23,487.45 en intérêt accumulé à l'égard des paiements visant les contrats.....		15,000.00
		\$ 2,054,211.49
<i>Moins: Intérêt touché sur les fonds administrés par le ministre des Finances.....</i>		
		16,756.16
Intérêt total visant la construction.....		\$ 2,037,455.33

DÉPENSES DURANT LA CONSTRUCTION:

Rémunération des membres de la Commission consultative.....	\$	132,666.65
Partie relative à l'administration des salaires du personnel et frais exigés par la Commission du havre de Montréal.....		70,873.72
<i>Montreal Trust Company</i> , frais relatifs à l'émission des obligations.....		9,916.39
Frais d'avocats et de notaires:		
Perron, Tachereaux, etc. Honoraires visant la surveillance de l'acquisition d'immeubles.....	\$	100,000.00
Cook & McGee, concernant l'émission d'obligations.....		20,807.07
Geoffrion & Prud'homme.....		6,831.90
Fair & Cameron.....		8,911.50
Desaulles, Garneau, Désy & Hébert.....		2,685.00
Dépenses diverses.....		5,176.35
		144,411.82
	\$	357,868.58
Primes relatives aux obligations de garantie des entrepreneurs.....		148,390.33
Commission du havre de Montréal, location de locaux pour les fournitures des entrepreneurs.....		107,163.44
Modifications aux lignes sur poteaux.....		295.00
Déplacement de poteaux.....		92.74
Annonce à l'égard de soumissions pour les contrats.....		1,518.64
Fournitures et matériel du bureau de péage.....		6,120.46
Impression des obligations.....		10,875.75
Dépenses diverses.....		9,342.65
Dépenses totales visant la construction.....	\$	641,667.59

ESCOMPTE SUR LES OBLIGATIONS:

Les premières obligations-or hypothécaires, émises en 1929, ont été vendues à un escompte de 2 p. 100, qui, calculé pour la période allant jusqu'au 13 mai 1930, date inaugurale de l'exploitation du pont, s'est ajouté au chapitre de la construction, soit une somme de \$5,010.42.

APPENDICE "B"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Port de Montréal

MONTRÉAL (Québec)

le 2 avril 1945

Conseil des ports nationaux
Ottawa (Ontario)*Pont Jacques-Cartier*

Pour faire suite à votre lettre du 21 du mois dernier, voici ci-joint un exposé qui répond aux questions posées par M. L.-A. Lapointe dans la lettre en date du 10 mars qu'il adressait au ministre des Travaux publics.

En ce qui regarde la troisième question en particulier, à savoir si la ville était officiellement instruite du coût du pont Jacques-Cartier au moment de l'inauguration, il est important de noter qu'une Commission consultative d'ingénieurs avait été établie par la Commission le 19 novembre 1924. Cette Commission comprenait cinq membres, dont M. H.-A. Terreault, qui avait été nommé au Comité "pour représenter la ville de Montréal". Cette Commission consultative est demeurée en fonctions jusqu'au 31 décembre 1929, date à laquelle la construction proprement dite du pont était presque terminée. La Commission consultative connaissait parfaitement l'état des travaux de construction du pont. On peut donc supposer que la Ville avait constamment été instruite par son représentant, M. Terreault.

Pour répondre à la première question, je présente la répartition détaillée des frais en immobilisations tels qu'ils furent établis peu après le parachèvement du pont. On peut satisfaire à la demande de la ville en donnant à titre de frais détaillés les seize sujets suivants: génie, emprise, terrassement, et le reste.

Le gérant du port,
Alex Ferguson.

APPENDICE "C"

LOIS PROVINCIALES CONCERNANT LE PONT JACQUES-CARTIER,
PORT DE MONTRÉAL

CHAPITRE 2

*Loi relative à la construction d'un pont entre Montréal et Longueuil**(Sanctionnée le 24 mars 1926)*

Attendu qu'il est dans l'intérêt de la cité de Montréal, de la région de Montréal et de toute la province, de construire un pont reliant la cité de Montréal à la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à Longueuil;

Attendu que, par la loi du Parlement du Canada 14-15 George V, chapitre 58, la corporation des commissaires du havre de Montréal, a été autorisée à construire ce pont et revêtu de certains droits et pouvoirs à cette fin;

Attendu que cette autorisation, ces droits et ces pouvoirs doivent, en autant que les droits de la compétence de la Législature de cette province sont concernés, être confirmés par l'autorité provinciale;

Attendu que la corporation des commissaires du havre de Montréal s'est déclarée prête à construire ce pont;

Attendu que, pour assurer la construction dudit pont, il est nécessaire d'avoir le concours de la province, de la cité de Montréal et de la corporation des commissaires du havre de Montréal;

Attendu que la cité de Montréal et la corporation des commissaires du havre de Montréal sont toutes deux prêtes à contribuer pour un tiers à la construction et à l'entretien de ce pont, pourvu que la province y contribue elle-même pour l'autre tiers;

Attendu que le coût probable dudit pont sera d'environ dix millions de dollars et que les charges annuelles se répartissent comme suit:

Intérêt à quatre et demi pour cent sur	
\$10,000,000.00	\$450,000.00
Amortissement de un pour cent pendant quarante	
ans	100,000.00
Entretien	50,000.00
Soit un total de	\$600,000.00;

Attendu que ce pont sera un pont de péage, et que le revenu annuel probable est estimé à environ deux cent cinquante mille dollars, laissant une balance de trois cent cinquante mille dollars à laquelle il devra être pourvu par la province, la cité de Montréal et la corporation des commissaires du havre de Montréal, pour un tiers chacune, soit cent seize mille six cent soixante-six dollars et soixante-six centins;

Attendu toutefois qu'avec le développement de Montréal et de sa région, les revenus annuels ne pourront qu'augmenter, mais que, au début, il est nécessaire de pourvoir à l'imprévu et qu'une somme de cent cinquante mille dollars par année, payable respectivement par la province, la cité de Montréal et la corporation des commissaires du havre de Montréal, peut être nécessaire;

Attendu qu'il a lieu d'accorder à la corporation des commissaires du havre de Montréal, l'autorisation et les pouvoirs nécessaires pour construire et entretenir ce pont; et

Attendu qu'il y a lieu de pourvoir au paiement de la part contributive du gouvernement de cette province;

A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Conseil législatif et de l'Assemblée législative de Québec, décrète ce qui suit:

1. L'autorisation accordée à la corporation des commissaires du havre de Montréal de construire, posséder, entretenir, gérer, exploiter et utiliser un pont entre la cité de Montréal et la ville de Longueuil, ainsi que les autres droits et pouvoirs accordés à cette fin par la loi du Parlement du Canada 14-15 George V, chapitre 58, sont en autant que les droits de la province et la compétence de la Législature sont concernés, confirmés et ratifiés pourvu que ceux de ces droits et pouvoirs qui relèvent de l'autorité législative de cette province soient exercés suivant ses lois et conformément à la procédure qu'elles prescrivent.

2. Il est loisible au lieutenant-gouverneur en conseil d'autoriser le ministre des travaux publics et du travail à faire, pour et au nom du gouvernement de cette province, un contrat avec la corporation des commissaires du havre de Montréal et la cité de Montréal pour pourvoir à la construction, à l'entretien et à l'exploitation d'un pont sur le fleuve Saint-Laurent en la cité de Montréal et la ville de Longueuil.

3. Pour assurer la construction, l'entretien et l'exploitation dudit pont, le gouvernement peut, par ledit contrat, pourvoir à la contribution, par la province, d'une somme n'excédant pas cent cinquante mille dollars par année, pendant quarante ans, cette somme annuelle réductible toutefois proportionnellement aux revenus provenant dudit pont.

4. Les plans et devis dudit pont devront être soumis au lieutenant-gouverneur en conseil et recevoir son approbation.

5. Il doit être stipulé dans le contrat ci-dessus mentionné que la province ne sera tenue au paiement de cette somme annuelle qu'en autant que le pont sera pont de péage pendant toute la durée du contrat, que le tarif des taux de péage sera approuvé par le lieutenant-gouverneur en conseil et qu'il ne pourra être modifié sans son autorisation.

6. Le lieutenant-gouverneur en conseil peut décréter l'insertion dans ledit contrat de toutes autres conditions, non incompatibles avec la présente loi, qui pourraient assurer la construction du pont, son entretien, son exploitation, et en même temps mieux protéger et garantir la province à raison des obligations qu'elle assume en vertu de la présente loi.

7. Les contributions stipulées ci-dessus seront payées à qui de droit par le trésorier de la province, à même le fonds consolidé du revenu, sur certificat du ministre des travaux publics et du travail déclarant que les conditions du contrat ont jusqu'à date été observées et spécifiant le montant dû.

8. La présente loi entrera en vigueur le jour de sa sanction.

CHAPITRE 71

Loi modifiant la charte de la cité de Montréal

(Sanctionnée le 24 mars 1926)

Attendu que la cité de Montréal a, par sa pétition, représenté qu'il est dans l'intérêt de la cité et qu'il est nécessaire, pour la bonne administration de ses affaires, que sa charte, la loi 62 Victoria, chapitre 58, et les lois qui la modifient, soient de nouveau modifiées, et attendu qu'il est à propos d'accéder à sa demande;

A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Conseil législatif et de l'Assemblée législative de Québec, décrète ce qui suit:

25. La cité devra contribuer à la construction, à l'administration et à l'entretien d'un pont entre Montréal et Longueuil, et la résolution adoptée à ce sujet par le conseil de ladite cité, le 16 mars 1925, est déclarée valide et légale à toutes fins que de droit.

La contribution de la cité de Montréal sera cependant sujette à l'obligation par les commissaires du havre de construire une descente pour les véhicules du côté ouest du pont projeté à proximité des rues Craig et Notre-Dame, la cité devant fournir le droit de passage à cette fin. Les plans et devis dudit pont ainsi que l'emplacement où il devra être érigé dans la cité de Montréal devront être approuvés par ladite cité de Montréal.

Toutefois la contribution annuelle de la cité ne devra pas, en aucun cas, excéder cent cinquante mille dollars, pendant quarante ans, cette somme annuelle réductible toutefois proportionnellement aux revenus provenant dudit pont.

(NOTA: L'article 25 ci-haut est la seule disposition de la loi susmentionnée relative au pont Jacques-Cartier).

APPENDICE "D"

COMMISSION DES PORTS NATIONAUX

Ottawa, 13 octobre 1948

M. W. C. Clark
Sous-ministre des Finances
Ottawa (Ont.)

Objet: Obligations à 5 p. 100 au montant de \$19,000,000, émises par les commissaires du port de Montréal, garanties par le gouvernement fédéral et venant à échéance le 1^{er} novembre 1969.

Monsieur,

Aux termes de la clause 16 de l'Acte de fiducie, les obligations ci-haut mentionnées peuvent être rachetées le 1^{er} novembre 1949, au prix de 105. Il semble maintenant qu'il serait dans l'intérêt public de racheter ces obligations à la date de remboursement la plus rapprochée.

Vous ne pouvez peut-être pas nous indiquer absolument la ligne de conduite que votre ministère recommandera. Évidemment, il est toujours possible d'émettre de nouvelles obligations publiques garanties ou de racheter les obligations en circulation au moyen d'une avance du principal au Conseil des ports nationaux, outre une prime de rachat de 5 p. 100 et le change en devises américaines. S'il doit être émis de nouvelles obligations garanties, elles devront l'être en vertu du chapitre 58 des Statuts refondus de 1924.

Vous est-il possible de nous faire savoir quels sont vos projets, vu que nous voulons établir nos crédits pour l'année 1949-1950. D'après le Conseil, il y aurait lieu d'inclure dans son budget de dépenses une avance suffisante pour racheter ces obligations le 1^{er} novembre 1949.

Lorsqu'il s'agira de décider cette question, on tiendra sans doute compte des relations qui existent entre la province de Québec et la ville de Montréal, d'une part, et, d'autre part, le Conseil des ports nationaux, relativement aux engagements de la province et de la ville d'assurer une partie des déficits annuels du pont. Comme vous le savez, ni la province, ni la ville n'ont jusqu'ici versé leur part pour l'année 1944. Une poursuite intentée contre la ville est encore devant les tribunaux. Cependant, il ne semble pas qu'un changement du mode de financement modifierait les droits que nous possédons aux termes de l'accord.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

B. J. Roberts,
commissaire.

MINISTÈRE DES FINANCES

Canada

Bureau du sous-ministre

Ottawa, 16 octobre 1948.

M. B. J. Roberts,
Membre du Conseil des ports nationaux,
Édifice de l'Ouest,
Ottawa (Ont.).

Monsieur,

J'accuse réception de votre lettre du 13 octobre concernant la ligne de conduite à suivre au sujet du rachat des obligations portant intérêt de 5 p. 100 émises par les commissaires du port de Montréal, venant à échéance le 1^{er} novembre 1959, mais rachetables le 1^{er} novembre 1949 à 105 p. 100.

Je crois qu'il serait dans l'intérêt public que ces obligations soient rachetées le plus tôt possible. Il est actuellement impossible de déterminer comment pourvoir aux fonds nécessaires à ce rachat. Je crois qu'il vous faudrait inclure ce montant dans vos prévisions budgétaires pour l'année financière se terminant le 31 mars 1950. Ainsi, nous serions autorisés à rembourser cette émission ou à l'acquitter en fonds de l'État.

Nous prendrions plus facilement une décision si nous savions le nombre de ces obligations qui sont détenues aux États-Unis. Il devrait être possible d'obtenir ces renseignements en consultant les derniers registres relatifs aux paiements d'intérêts.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Bien sincèrement,

"W. C. Clark."

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION DU CONSEIL DES
PORTS NATIONAUX TENUE À OTTAWA LE 16 AOÛT 1949

Présents: R. K. Smith, président; J.-E. Saint-Laurent, vice-président;
B. J. Roberts, membre; C. P. Buckley, secrétaire.

Rachat des obligations visant le pont Jacques-Cartier (71-6-15)

1949-JCB-13

Il a été fait mention de

- a) l'Acte fiduciaire d'hypothèque et de nantissement en date du 1^{er} novembre 1929 (désigné ci-après "ledit Acte") signé entre les anciens commissaires du port de Montréal (désignés ci-après la "Corporation du port"), la *Montreal Trust Company* (désignée ci-après le "Fiduciaire") et Sa Majesté du chef du Canada (désigné ci-après la "Couronne") faisant fonction ici et représentée par le ministre des finances (en exécution des dispositions du chapitre 58 des Statuts du Canada de l'année 1924), en vertu duquel Acte était autorisée à l'égard du pont Jacques-Cartier au port de Montréal l'émission d'obli-

gations-or garanties en première hypothèque à 5 p. 100 pour quarante ans, par la Corporation du port, se chiffrant à une somme globale de \$19,500,000 exigible à n'importe quel moment, la Couronne garantissant ces obligations, et la Corporation du port hypothéquant à l'intention du Fiduciaire aux termes dudit Acte certains biens mentionnés ici de façon plus particulière, ledit Acte prévoyant, entre autres, que la Corporation du port peut, à son gré, amortir lesdites obligations au complet ou en partie le 1^{er} novembre 1949, en conformité totale avec les diverses formalités et conditions établies de façon plus précise par ledit Acte et les annexes qui y sont jointes;

- b) la correspondance et des mémoires indiquant que le Conseil a décidé officieusement de racheter, le 1^{er} novembre 1949, toutes les obligations en souffrance, que l'accord mentionné ci-après a été conclu entre le Conseil et le Fiduciaire et que, le 16 août 1949, des directives étaient émises en vue de la préparation du présent compte rendu officiel;

et il a été décidé

Relativement aux obligations ci-haut mentionnées (désignés globalement ici "ladite émission") que le Fiduciaire reçoive une autorisation et une instruction

- a) en ce qui concerne tout détenteur d'une obligation inscrite en bonne et due forme de ladite émission, tout détenteur d'une obligation au porteur de ladite émission qui a été inscrite, ainsi que tout détenteur d'une obligation au porteur qui n'a pas été inscrite, mais dont le porteur a inscrit son nom et adresse auprès du Fiduciaire, de faire parvenir, au plus tard soixante jours avant le 1^{er} novembre 1949, à tout détenteur par la poste, dans une enveloppe affranchie et recommandée adressée au détenteur en cause, à l'adresse inscrite, un avis concernant l'intention du Conseil de racheter cette obligation le 1^{er} novembre 1949;
- b) en ce qui concerne ladite émission dans son entier, de prendre les dispositions nécessaires relatives à la publication le 30 août, le 13 septembre, le 27 septembre et le 11 octobre 1949, dans le *Daily Star*, de Montréal, le *Star* de Toronto, *The Wall Street Journal* de New-York (É.-U.) et *The Financial Times* de Londres (Angleterre), de l'avis de rachat dans la forme déjà prescrite par le Fiduciaire au Conseil et approuvée par les présentes.

Le président,
"R. K. SMITH".

Le secrétaire,
"C. P. BUCKLEY".

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION DU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX TENUE À OTTAWA LE 28 DÉCEMBRE 1949

Présents: M. R. K. Smith, président; M. J.-E. Saint-Laurent, vice-président; M. B. J. Roberts, membre; M. C. P. Buckley, secrétaire.

(Pont Jacques-Cartier, à Montréal)

Obligations-or garanties en première hypothèque portant intérêt de 5 p. 100 et émises par les commissaires du port de Montréal, à racheter le 1^{er} novembre 1949.

Délivrance du certificat de dette, série "M", n^o 27, pour une somme de \$20,049,750 à 2 $\frac{3}{4}$ p. 100 (4-29-2)

1949—JCB—17A

On a informé le Conseil que le ministère des Finances a pris des dispositions provisoires à l'égard du rachat des 19 millions de dollars en obligations-or garanties en première hypothèque portant intérêt de 5 p. 100 et émises par les commissaires du port de Montréal, dont l'échéance est fixée au 1^{er} novembre 1969 (à racheter le 1^{er} novembre 1949), en avançant \$19,950,000 en devises américaines, le 31 octobre 1949. Et, après avoir pris de telles dispositions, ainsi que des mesures à l'égard d'autres titres échus et garantis par le gouvernement, soit la vente à New York d'obligations émises par le gouvernement du Canada pour une somme de 100 millions de dollars à un taux de 2 $\frac{3}{4}$ p. 100 pour une période de vingt-cinq ans et dont l'échéance est prévue pour le 1^{er} septembre 1974, le gouvernement a fixé, à l'intention du Conseil, le change des États-Unis à $\frac{1}{2}$ p. 100, soit \$99,750. En conséquence, il a été décidé que le Conseil soit autorisé à emprunter \$20,049,750 du gouvernement du Canada en vue de rembourser au ministère des Finances les sommes avancées temporairement pour le rachat des obligations ci-haut mentionnées, ainsi qu'à les frais de change. On a permis, en outre, la délivrance d'un certificat de dette, série "M", n^o 27, d'une somme de \$20,049,750 frappée d'un intérêt annuel de 2 $\frac{3}{4}$ p. 100 à partir du 31 octobre 1949 jusqu'au 31 décembre 1961.

Le président,
R. K. Smith.

Le secrétaire,
C. P. Buckley.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Ottawa, le 31 décembre 1949

Rachat de 19 millions de dollars en obligations-or garanties, portant un intérêt de 5 p. 100, émises par les commissaires du port de Montréal

Monsieur,

Je vous fais tenir ci-joint le certificat de dette concernant l'avance prévue par le crédit 559a), dans les prévisions de dépenses relatives à l'année 1949-1950, en vue du rachat des obligations ci-haut mentionnées, et qui s'établit comme il suit:

Principal	\$19,000,000
Prime de rachat: 5 p. 100	950,000
Change des É.-U.: ½ p. 100	99,750
	\$20,049,750

Le certificat de dette porte intérêt à 2½ p. 100 par année à compter du 31 octobre 1949, date de l'avance, au 31 décembre 1961.

Par pièce comptable, un remboursement de \$73,336.55 est effectué, représentant des montants détenus par le fiduciaire et provenant de la disposition de locaux hypothéqués, plus un faible solde non dépensé provenant de la vente de l'émission initiale des obligations. Il est entendu que le crédit à l'égard de ce remboursement sera accordé à compter du 21 novembre 1949.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments,

B. J. Roberts.

Pièce jointe

M. W. C. Clark

Sous-ministre des Finances

Édifice de la Confédération

Ottawa.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
CERTIFICAT DE DETTE

Série "M"
N° 27

(Délivré en vertu des articles 29 et 30 de la loi sur le Conseil des ports nationaux, 1936)

Le CONSEIL DES PORTS NATIONAUX, régulièrement autorisé aux fins des présentes par une résolution dudit Conseil, CERTIFIE PAR LES PRÉSENTES qu'il doit au gouvernement fédéral du Canada la somme de

Vingt millions quarante-neuf mille
sept cent cinquante00/100 dollars
(\$20,049,750.00) représentant les versements au Conseil sur le fonds du revenu consolidé.

Ce certificat de dette portera intérêt, du 31 octobre 1949 au 31 décembre 1961, au taux de 2 $\frac{3}{4}$ p. 100 (2 $\frac{3}{4}$ %) par année, payable semestriellement les 1^{er} janvier et juillet.

Fait à Ottawa, Ontario, le 31^e jour de décembre 1949.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
(SCEAU)

"B. J. Roberts",
membre du Conseil.
"C. P. Buckley", secrétaire.

BUDGET DES DÉPENSES, 1949-1950

PRÊTS ET PLACEMENTS

Conseil des ports nationaux

CRÉDIT n° 559. Avances au Conseil des ports nationaux, sous réserve des dispositions de l'article 29 de la loi sur le Conseil des ports nationaux, pour acquitter les dépenses de l'année civile 1949 pour l'un ou l'ensemble des comptes suivants:

a) Retrait des obligations échues—		
Montréal		\$20,049,750
b) Reconstruction et immobilisations—		
Montréal	\$1,199,400	
Vancouver	32,700	
	<hr/>	
	1,232,100	
Moins montant déboursé à même le fonds de remplacement ...	50,900	1,181,200
	<hr/>	
		\$21,230,950
		<hr/>

APPENDICE "E"

PONT JACQUES-CARTIER

ACHAT ET LOCATION D'OUTILLAGE AUTOMATIQUE

Voici ce qu'indiquent les dossiers du Conseil des ports nationaux:

Le 26 avril 1958, le Conseil a autorisé le directeur du port de Montréal à commander de la société *Quebec Electro Control Limited* tout l'outillage nécessaire au fonctionnement des appareils automatiques de péage. La commande a été faite le 20 mai 1958. Aucun décret du conseil n'était requis à l'égard de cette transaction.

Le 23 juillet 1958, le Conseil a autorisé le directeur du port de Montréal à conclure au accord à court terme à l'égard de la location de la société *Quebec Electro Control Limited* de tout l'outillage nécessaire pour terminer l'installation des appareils automatiques de péage. L'entente a été conclue le 26 août 1958 et la livraison a été fixée au 1^{er} décembre 1958. Cette location nécessitait l'approbation du Conseil et un exemplaire de la recommandation faite par le Conseil au ministre est jointe.

Pour les deux transactions sus mentionnées, le Conseil attendait l'approbation par la province de Québec du taux révisé à l'égard du pont. Cette approbation a été donnée le 26 février 1959.

Bailleur: Les sociétés *Quebec Electro Control Limited* et *Grant Money-Meters of Canada Ltd.*, ci-après désignées les sociétés.

Locataire: Le Conseil des ports nationaux, ci-après désigné le Conseil.

Objet: La location au Conseil par les sociétés d'outillage automatique de péage devant être utilisé au pont Jacques-Cartier, port de Montréal.

Durée: Une année à compter de la date de la fin de l'installation et de l'acceptation par le Conseil, sous réserve que l'entente puisse être renouvelée par le Conseil pour d'autres périodes d'une année chacune, aux mêmes conditions, et sous réserve également que, si l'entente est abrogée par le Conseil au cours de la première année d'entente, ou si l'entente n'est pas renouvelée pour une première période d'une année, le Conseil doit verser aux sociétés un dédommagement de \$13,500 lorsqu'on aura terminé l'enlèvement dudit outillage, et si l'entente n'est pas renouvelée pour une deuxième période d'une année ou si elle est abrogée au cours de toute période de renouvellement, parce que le Conseil ne respecte pas les conditions de l'entente, le Conseil versera aux sociétés un dédommagement de \$7,000 lorsque l'enlèvement dudit outillage sera terminé.

Loyer: Loyer quotidien de \$14.10 par voie à l'égard des voies portant les numéros 1S, 2S, 3S, 4S, 5S, 1N, 2N, 3N, 4N et 8N; et \$16.90 par voie à l'égard des voies portant les numéros 6S, 7S, 8S, 9S, 5N, 6N, 7N, et 9N, à compter de la date de l'installation et du bon fonctionnement de l'outillage.

Autres conditions: L'entente doit renfermer toutes les autres conditions qui, du jugement du Conseil, sont nécessaires pour la location de l'outillage.

Observations: Afin d'activer la perception du péage et donc d'accélérer la circulation pour éviter les embouteillages, et afin d'assurer une meilleure vérification de la perception des péages au pont Jacques-Cartier, port de Montréal, le Conseil propose d'installer un outillage automatique de perception des péages semblable à celui qui a été installé au pont Victoria, à Montréal, par les chemins de fer Nationaux du Canada au début de 1958.

PONT JACQUES-CARTIER

Liste des candidats au poste de péager recommandés par un membre du Parlement ou autre personnalité

Période du 1^{er} juillet 1954 au 8 septembre 1959

Date de la demande	Nom	Adresse	Recommandé par	Observations
20 août 1954	Bouchard, A.	2405, Dessales, St-Hyacinthe	A. Vincent, député	Dépassé la limite d'âge
14 sept. 1954	Lacaille, H.	St-Basile-le-Grand	M. Théoret (secrétaire particulier du secrétaire d'Etat)	Admissible
27 août 1954	Laferté, A.-F.	1175, Verchères, V.-J.-C.	A. Vincent, député	Admissible
29 oct. 1954	Champagne, Z.	1649, Viau, Mtl.	J.-P. Deschatelets, député	Rapport confidentiel défavorable du N.-C.
15 nov. 1954	Hachey, R.	16, Boisvert, Ste-Rose	Y. Leduc, député	Engagé le 15 septembre 1955
14 déc. 1954	Tobin, V.	2640, Bourbonnière, Mtl.	J.-P. Deschatelets, député	Ne s'est pas présenté à l'examen
14 janv. 1955	Séguin, G.	1412, Valiquette, Verdun	Y. Leduc, député	Rapport confidentiel défavorable de la police du Conseil des ports nationaux
18 janv. 1955	Luca, D.	1828, St-Thimothée, Mtl.	A. Gagliardi, membre du comité exécutif de la cité de Montréal	Ne s'est pas présenté à l'examen
14 fév. 1955	Piché, H.	345, Hawthorne, Longueuil	A. Vincent, député H. Hanson, vice-président du comité exécutif de la cité de Montréal	Dépassé la limite d'âge
11 mars 1955	Turcotte, Armand	5120, Garnier, Mtl.	J.-G. Ratelle, député	Ne s'est pas présenté à l'examen
14 mai 1955	Barrette, R.	4277, Fabrè, Mtl.	J.-G. Ratelle, député	N'a pas réussi à l'examen
24 mai 1955	Brassard, J.-P.	1930, St-Georges, Ville-Lemoyne	A. Vincent, député	Dépassé la limite d'âge
4 juil. 1955	Murrin, William	2831, Rouen, Mtl.	R. Eudes, député	N'a pas réussi à l'examen
9 juil. 1955	Roy, Frank	4550, Notre-Dame E.	J.-P. Deschatelets, député Hon. S. Fournier, sénateur	Dépassé la limite d'âge
18 juil. 1955	Mayer, L.	9 ^e av. Boucherville	R. Eudes, député	Admissible
23 sept. 1955	Papillon, F.	2205, Bordeaux, Mtl.	H. Dupuis, député	N'a pas réussi à l'examen
20 sept. 1955	Wilson, J.-M.	515, Marguerite-Bourgeois Park	T. P. Healy, député	Rapport confidentiel défavorable de l'employeur précédent
4 fév. 1956	Dostie, E.	377, rue Canning, Mtl.	J.-P. Deschatelets, député	N'a pas réussi à l'examen
10 fév. 1956	Porlier, P.	3835, Hochelaga, Mtl.	R. Eudes, député	N'a pas réussi à l'examen
11 fév. 1956	Chantelouis, A.	1866, av. Church	J.-P. Deschatelets, député	Rapport confidentiel défavorable de la police du Conseil des ports nationaux
27 mars 1956	Charrette, G.	7078, Des Écores, Mtl.	A. Meunier, député	Ne s'est pas présenté à l'examen
3 avril 1956	Gleason, C.	262, Young, Mtl.	T.-P. Healy, député	Unilingue
1 ^{er} mai 1956	Duceppe, M.	3225, Cirier, Mtl.	R. Eudes, député	Engagé le 17 septembre 1956
7 mai 1956	Vachon, R.	108, Verchères, V.-J.-C.	A. Vincent, député	Dépassé la limite d'âge
1 ^{er} juin 1956	Boyer, L.	256, St-Charles, Greenfield Park	A. Vincent, député	N'a pas réussi à l'examen
22 juin 1956	Fitzgerald, E.	7117, Côte-des-Neiges	A. Macnaughton, député	N'a pas réussi à l'examen
13 août 1956	Poupart, G.	452, St-Georges, St-Lambert	A. Vincent, député	N'a pas réussi à l'examen
28 août 1956	Robidoux, A.	2371, Lafontaine, Mtl.	H. Dupuis, député	N'a pas réussi à l'examen

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL—(Fin)

PONT JACQUES-CARTIER

Liste des candidats au poste de péager recommandés par un membre du Parlement ou autre personnalité

Période du 1^{er} juillet 1954 au 8 septembre 1959

Date de la demande	Nom	Adresse	Recommandé par	Observations
1 ^{er} sept. 1956	Auger, G.-E.	1117, Verchères, V.-J.-C.	A. Vincent, député.	N'a pas réussi à l'examen
10 sept. 1956	Léger, C.-E.	5783, Drake, Mtl.	G.-A. Bonnier, député.	Engagé le 16 mai 1957
14 sept. 1956	Yalenti, V.	6201, Des Écores, Mtl.	A. Meunier, député.	Admissible
15 sept. 1956	Léonard, A.	216, 8 ^e avenue, St-Eustache.	E. Leduc, député.	Engagé le 20 octobre 1956
15 sept. 1956	McDonald, C.	1716, Nicolet, Mtl.	R. Eudes, député.	Admissible
25 sept. 1956	Vincent, D.	181, St-Charles, Longueuil.	A. Vincent, député.	Admissible
17 oct. 1956	Fournier, H.	486, Dollard, Mtl-Sud.	R. Pinard, député. Hon. P. Sévigny, député	Engagé le 1 ^{er} novembre 1957
18 oct. 1956	Law, R. C.	1186, Crawford, Verdun.	Y. Leduc, député.	Engagé le 16 avril 1957
5 nov. 1956	Prévost, G.	993, Préfontaine, V.-J.-C.	A. Vincent, député.	Admissible
14 nov. 1956	Joly, G.	7763, av. Querbes.	A. Macnaughton, député.	N'a pas réussi à l'examen
21 nov. 1956	Gauthier, W.	2120, Prieur, app. 4.	G. Rouleau, député.	Admissible
4 janv. 1957	Veuilleux, P.	9155, 15 ^e av. St-Michel.	J.-P. Deschatelets, député.	Engagé le 20 mai 1958
1 fév. 1957	Courville, H.	3295, Monsabré.	J.-P. Deschatelets, député.	Dépassé la limite d'âge
4 fév. 1957	Turcotte, André.	3305, Duquesne, Mtl.	J.-P. Deschatelets, député.	Engagé le 2 mai 1957
5 mars 1957	Auclair, J.-R.	3312, Mackay, Leflèche.	A. Vincent, député.	Engagé le 1 ^{er} avril 1957
25 mars 1957	Tremblay, A.	3246, Rouville.	R. Eudes, député.	N'a pas réussi à l'examen
15 avril 1957	Dupuis, L.	1112, Ste-Elisabeth, Longueuil.	A. Vincent, député.	N'a pas réussi à l'examen
16 avril 1957	Tessier, M.	1481, Létourneau, Mtl.	J.-P. Deschatelets, député.	N'a pas réussi à l'examen
8 mai 1957	Robitaille, A.	1709, Beaudry, Mtl.	R. Beaudry, député.	Ne s'est pas présenté à l'examen
31 mai 1957	Stewart, D.	7487, av. Querbes.	A. Macnaughton, député.	Admissible
21 juin 1957	Pinard, Léo-Paul.	1957, Kent.	E. Charbonneau, M.P.P.	N'a pas réussi à l'examen
16 sept. 1957	Presseau, M.	724, Versailles.	G. E. Sullivan, C.R.	N'a pas réussi à l'examen
20 sept. 1957	Sirois, L.	71, Jannette, Ville-Lemoyne.	A. Vincent, député.	N'a pas réussi à l'examen
18 oct. 1957	Pinard, Urbain.	1037, Berri, Mtl.	R. Perron, candidat conservateur officiel, Mtl-St-Jacques.	N'a pas réussi à l'examen
21 oct. 1957	Gravel, Jacques.	1580, Fullum, Mtl.	P. Sévigny, député.	Rapport confidentiel défavorable de l'employeur précédent
22 oct. 1957	Ménard, J.-P.	2074, Bordeaux, Mtl.	G. Valade, député.	Rapport confidentiel défavorable de l'employeur précédent
22 oct. 1957	Gauthier, R.		G. Valade, député.	Ne s'est pas présenté pour remplir la demande d'emploi
19 mars 1958	Evrard, J.-G.	175, Légion, Croydon, St-Hubert.	G. Payer, maire, ville de St-Hubert.	N'a pas réussi à l'examen
18 avril 1958	Robidou, A.	5696, Orléans.	J.-P. Deschatelets, député.	N'a pas réussi à l'examen
22 avril 1958	Dubuc, L.	1863, Beaudry, Mtl.	C.-E. Campeau, député.	Dépassé la limite d'âge
13 mai 1958	Lafortune, J.-E.	L'Assomption, comté de l'Assomp- tion.	L.-J. Pigeon, député.	Dépassé la limite d'âge

26 juin	1958	Archambault, J.	2383, Chemin Chambly, V.-J.-C.	J.-R. Préfontaine, chef de cabinet de l'Orateur suppléant.	N'a pas réussi à l'examen
7 sept.	1958	Chaput, G.	2083, Bourbonnière, Mtl.	R. Eudes, député.	N'a pas réussi à l'examen
30 sept.	1958	Marotte, C.	8164, Wolfe, Mtl.	C.-E. Campeau, député.	Caractère inadaptable
30 sept.	1958	Boutin, M.	2578, Hogan, Mtl.	G. Valade, député.	Ne s'est pas présenté à l'examen
6 oct.	1958	Bergeron, L.	1465, Lepailleur.	A. Gillet, député.	N'a pas réussi à l'examen
6 oct.	1958	Asselin, R.	1578, Cartier.	Géo. Valade, député.	N'a pas réussi à l'examen
7 oct.	1958	Bellis, R.	1255, Dalcourt.	Géo. Valade, député.	Inaptitude physique
11 oct.	1958	Martin, C.	St-Rémi, comté de Napierville.	Hon. R. O'Hurley, député.	Admissible
6 oct.	1958	Raymond, J.-P.	2080, Delorimier.	Géo. Valade, député.	Dépassé la limite d'âge
6 oct.	1958	Stebon, H.	2133, Bordeaux.	Géo. Valade, député.	Ne s'est pas présenté à l'examen
7 oct.	1958	Simoneau, D.	1322, Lagachetière, E.	Géo. Valade, député.	N'a pas réussi à l'examen
7 oct.	1958	Godin, D.	2424, St-Charles.	Peter Van Loo.	Engagé le 14 octobre 1958
10 oct.	1958	Mott, D. P.	673, Hibernia.	Peter Van Loo président de la St. Ann's progressive Conservative Assoc. Inc.	N'a pas réussi à l'examen
14 oct.	1958	St-Martin, R.	2722, Sherbrooke.	Géo. Valade, député.	Dépassé la limite d'âge, n'a pas réussi à l'examen
17 oct.	1958	Beaupré, C.	1677, Iberville, Mtl.	Géo. Valade, député.	N'a pas réussi à l'examen
11 oct.	1958	Gareau, A.	3950, St-Hubert.	C.-E. Campeau, député.	Rapport confidentiel défavorable de l'employeur précédent
17 oct.	1958	Paradis, A.	1282A, boul. Curé Poirier.	P. Sévigny, député.	N'a pas réussi à l'examen
18 oct.	1958	Lesiège, F.	4843, Des Érables, Mtl.	C.-E. Campeau, député.	Engagé le 16 mai 1959
20 oct.	1958	Perron, J.-J.	2006, rue Nicolet.	R. Eudes, député.	N'a pas réussi à l'examen
22 oct.	1958	Nicolas, E.	56, Charron, Ville-Lemoyne.	Pierre Sévigny, député.	N'a pas réussi à l'examen
25 oct.	1958	Gagné, W.	10561, Belleville, Mtl-N.	A. Gillet, député.	Engagé le 31 octobre 1958
31 oct.	1958	Geary, James.	302, Egan, Verdun.	F. Caron, avocat H.-E. Monteith, député.	Dépassé la limite d'âge
28 nov.	1958	Beauchemin, R.	3224, Grand Blvd., Mackayville.	P. Sévigny, député.	Dépassé la limite d'âge
28 nov.	1958	Delaney, Paul.	3276, Rouville.	P. Sévigny, député.	Rapport confidentiel défavorable de l'employeur précédent
12 nov.	1958	Quintal, J.	2344, Rouville.	P. Sévigny, député.	Ne s'est pas présenté à l'examen
4 déc.	1958	Richard, David.	447, Brodeur, V.-J.-C.	P. Sévigny, député.	N'a pas réussi à l'examen
12 déc.	1958	Nadon, Paul.	4669, rue Amos, Mtl-N.	A. Gillet, député.	N'a pas réussi à l'examen
21 avril	1959	Savard, J.-A.	7039, rue Chambord.	P. Sévigny, député.	Dépassé la limite d'âge
15 avril	1959	Barbeau, C.	1714, Champigny.	H. Lessard, député.	Ne s'est pas présenté à l'examen
15 mai	1959	Brassard, E.	253, McCord.	G.-E. Sullivan, C.R.	Dépassé la limite d'âge

NOTA: La liste ci-dessus ne comprend pas les étudiants employés pour de courtes périodes en été seulement.

Le 30 MARS 1960.

APPENDICE "G"

(Texte)

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT

Canada

OTTAWA, 20 août 1954

Cher monsieur Beaudet,

A la demande de mon ministre qui est en ce moment absent de son bureau, il me fait plaisir de vous recommander monsieur Hubert Lacaille de St-Basile le Grand, Co. Chambly, qui sollicite un emploi de percepteur au pont Jacques-Cartier.

Monsieur Lacaille est marié et apparemment sans travail depuis quelque temps. S'il vous était possible de faire quelque chose pour venir en aide à monsieur Lacaille, je puis vous assurer que le ministre vous en serait reconnaissant.

J'ai écrit aujourd'hui à monsieur Lacaille pour lui suggérer de se présenter à vos bureaux.

Je vous prie d'agréer tous mes remerciements et vous prie de me croire,

Votre tout dévoué,

MARCEL THÉORET,
secrétaire particulier.

Monsieur G. Beaudet,
Gérant intérimaire,
Port de Montréal,
Montréal, P.Q.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

507, Place d'Armes

MONTRÉAL, le 26 août 1954

Cher monsieur Beaudet,

M. Arthur Bouchard domicilié à 2405, rue Dessaulles, à St-Hyacinthe, Québec, veut élire domicile à Saint-Lambert. M. Bouchard a fait une demande d'emploi comme percepteur au pont Jacques-Cartier.

Il me fait plaisir de recommander M. Bouchard à votre attention.

Votre tout dévoué,

AUGUSTE VINCENT, M.P.,
Longueuil.

AV/GM

M. G. Beaudet,
Commission des ports nationaux,
357, de la Commune,
Montréal.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

St-Lambert, Qué.

Cher monsieur Beaudet,

Il me fait plaisir de vous recommander M. Fernando Laferté, domicilié dans mon comté sur la rue Verchères à Cité-Jacques-Cartier.

Mr. Laferté sollicite un emploi comme percepteur du pont. Monsieur Laferté est bien connu dans Cité-Jacques-Cartier et jouit d'une excellente réputation.

Tout ce que vous ferez sera grandement apprécié.

Votre tout dévoué,

AUGUSTE VINCENT, M.P.
Longueuil.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

Rec'd 29 Oct. 54

Cher Monsieur Beaudet,

Je tiens à vous recommander M. Zénon Champagne de mon comté, lequel désirerait travailler comme percepteur du pont Jacques-Cartier.

M. Champagne a travaillé comme tel au pont Victoria, et je suis persuadé qu'il a toute la compétence voulue pour un tel poste.

Vous remerciant d'avance,

J. P. DESCHATELET, M.P.
Maisonneuve-Rosemont.

(Traduction)

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

1489, rue Wellington
Montréal (P.Q.),
le 15 novembre 1954

Monsieur Guy Beaudet
Directeur intérimaire du port
Commission du port
Montréal (P.Q.)

Monsieur,

Je vous écris relativement à une demande faite par M. Peter Buchkowsky, ancien combattant ayant servi outre-mer durant environ cinq ans.

Il désirerait obtenir le poste de péager pour le Conseil des ports.

Je vous saurais gré de penser à lui lorsqu'une vacance se présentera.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

T. P. HEALY,
Député de Sainte-Anne.

(Texte)

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

VERDUN, 18 novembre 1954

A qui de droit,

Permettez-moi de vous recommander fortement Monsieur J.-Roger Hachey domicilié à 3690 rue Gertrude à Verdun, qui désire obtenir un emploi comme percepteur du pont Jacques-Cartier.

Monsieur Hachey vient d'être honorablement licencié de l'Armée canadienne après avoir servi au Canada et en Extrême-Orient et avoir obtenu les médailles de Corée et du service des Nations Unies.

Il est âgé de vingt-deux ans, vit chez ses parents qui sont citoyens de Verdun depuis une quinzaine d'années et il est en excellente santé.

Eu égard à sa bonne réputation, à sa constitution physique et à ses services militaires, vous m'obligeriez beaucoup de tenter de lui être utile.

Votre obligé,

YVES LEDUC,
Député fédéral de Verdun.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

MONTRÉAL, le 11 décembre 1954

Major G. Beaudet, gérant-adjoint,
Conseil des ports nationaux,
357, rue de la Commune,
Montréal, P. Qué.

Re: Zénon Champagne,
1649, rue Viau, Montréal.

Cher monsieur,

Monsieur Champagne est venu me voir concernant une application qu'il a faite à vos bureaux pour une position de percepteur au pont Jacques-Cartier.

Il m'informe avoir passé les examens (test) au commencement de novembre et il serait fort anxieux de commencer à travailler.

Pourriez-vous me dire quelles sont les possibilités d'emploi pour lui?

Croyez-moi, cher monsieur,

Votre tout dévoué,

JEAN PAUL DESCHATELETS,
Député (Maisonnette-Rosemont).

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

14 décembre 1954

Cher Monsieur Beaudet,

J'ai le plaisir de vous présenter un de mes électeurs, M. Valentin Tobin, 2640, Bourbonnière—CL. 4173.

C'est un vétéran de la Corée, où il a passé 14 mois.

Il est bilingue, a une belle personnalité, et je suis persuadé qu'il ferait un excellent perceuteur de pont.

Puis-je compter que vous lui ferez confiance dès qu'une vacance se présentera?

Merci à l'avance.

JEAN-PAUL DESCHATELETS, M.P.,
Maisonneuve-Rosemont.

VILLE DE MONTRÉAL

Canada

Hôtel de ville, le 18 janvier 1955

Bureau des Conseillers
Monsieur Guy Beaudet,
Maître de port intérimaire,
357, rue de la Commune,
Montréal.

Cher Monsieur Beaudet,

La présente, aux fins de vous recommander d'une façon toute particulière monsieur Dominico Lucas, 1828 rue St-Timothée, FA 8534, qui désire devenir perceuteur au pont Jacques-Cartier.

Ce jeune homme encore, 37 ans, dont je ne puis dire que du bien, a fréquenté le collège Notre-Dame-Auxiliatrice pendant plusieurs années. Il est père de trois jeunes enfants, parle trois langues parfaitement. Son apparence est des meilleures et il est d'un abord agréable.

Je vous serais infiniment obligé s'il vous était possible de lui confier le poste qu'il convoite et j'ai l'assurance que vous n'auriez pas à vous en repentir.

Avec mes remerciements anticipés pour tout ce que vous voudrez bien faire à ce sujet, je vous prie de croire, cher monsieur Beaudet, à mes meilleurs sentiments.

ALFRED GAGLIARDI,
Conseiller municipal,
District n° 6.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

Ottawa, le 10 février 1955.

Major Guy Beudet,
Directeur du Port,
357, rue de la Commune,
Montréal, P. Qué.

Cher monsieur Beudet,

Je suis informé que monsieur Zénon Champagne, 1649, rue Viau, Montréal, aurait réussi ses examens comme percepteur.

Monsieur Champagne est âgé de 25 ans, bilingue, et j'ai tout lieu de croire qu'il rendrait de très bons services. De plus, je dois vous dire qu'il a travaillé comme tel durant un an au pont Victoria.

A l'occasion, puis-je compter que vous l'appellerez au travail.

Croyez-moi, cher monsieur Beudet,

Votre tout dévoué,

Jean Paul Deschatelets, député
(Maisonneuve-Rosemont)

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

Le 14 février, 1955.

Cher monsieur Beudet,

Il me fait plaisir de vous recommander M. Hercule Piché, domicilié au numéro 345 rue Hawthorne, Longueuil, qui sollicite un emploi comme percepteur au pont Jacques-Cartier. M. Piché est père d'une famille de six enfants. Tout ce que vous pourrez faire en faveur de M. Piché sera grandement apprécié.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à la demande de M. Piché, je me souscris, votre tout dévoué,

Auguste Vincent, M.P.,
Longueuil.

(Traduction)

Ville de Montréal

CANADA

City of Montreal

Comité exécutif
Executive committee

Hôtel de Ville,
City Hall,
le 16 février 1955.

Monsieur Guy Beaudet
Directeur du port de Montréal
Montréal

Monsieur,

Je crois savoir que M. Hercule Piché a présenté une demande d'emploi au poste de péager sur le pont Jacques-Cartier.

M. Piché a été à l'emploi de la société National Breweries pendant trente-deux ans, et, à cause de changements survenus dans l'administration, il a perdu son emploi il y a quelques années.

Il est âgé de 53 ans, marié et père de six enfants et à l'heure actuelle il est sans emploi.

Je suis heureux de vous le recommander et j'espère que vous lui trouverez un emploi.

Je vous prie d'agréer l'expression de
mes meilleurs sentiments.

Votre tout dévoué,
Le vice-président du comité exécutif,
C. Hugh Hanson.

(Texte)

CHAMBRES DES COMMUNES

Canada

Ottawa,
le 29 avril 1955Monsieur Guy Beaudet,
Gérant du port de Montréal,
Conseil des ports nationaux,
Montréal, P.Q.

Monsieur,

J'ai bien le plaisir de vous recommander M. Roméo Barette, demeurant au n° 4277, rue Fabre, Montréal, pour qui je désirerais, s'il était possible, trouver un emploi au port de Montréal, ou comme collecteur au pont Jacques-Cartier.

M. Barette que je connais depuis de nombreuses années est un ami personnel; c'est un garçon honnête, sobre et laborieux. Je sais à l'avance qu'il saura bien remplir les charges qu'on voudra bien lui confier.

M. Beaudet, si je tiens à ce que M. Barette obtienne un position, c'est qu'il est père de famille et que, depuis le mois d'octobre dernier, il est sans emploi. C'est pourquoi j'ai pensé qu'au port de Montréal, il serait peut-être possible de lui offrir du travail au moins durant la saison d'été, et s'il y avait moyen, un emploi à l'année.

Je vous remercie à l'avance de l'attention que vous voudrez bien donner à ma lettre, et je demeure

Votre tout dévoué,
J.-G. Ratelle, député,
Montréal-Lafontaine.

(Traduction)

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

ST-LAMBERT (P.Q.)
le 24 mai 1955

Monsieur,

J'aimerais qu'on permette à M. Brassard de subir l'examen requis pour devenir péager sur le pont Jacques-Cartier. M. Brassard est un de mes amis personnels et j'aimerais que quelque chose soit fait en sa faveur.

Vous remerciant de votre collaboration, je demeure,

Votre tout dévoué,
Auguste Vincent, député
de Longueuil.

(Texte)

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, ce 23 juin 1955

Monsieur Guy Beaudet,
Directeur du port de Montréal,
Conseil des ports nationaux,
Montréal.

Cher monsieur,

Permettez-moi de recommander à votre attention bienveillante monsieur William Murrin, 2831, rue Rouen, à Montréal, qui sollicite une position comme péager sur le pont Jacques-Cartier.

M. Murrin est un excellent citoyen, sobre, honnête et digne de confiance. Il semble avoir les qualifications requises pour remplir ses fonctions à la satisfaction de ses supérieurs.

Je vous remercie de la considération que vous accorderez à cette demande et vous prie de croire à mes meilleurs sentiments.

(signé) R. Eudes,
Raymond Eudes, député,
Montréal-Hochelaga

LE SÉNAT

Canada

OTTAWA, le 29 juin 1955

Monsieur Guy Beaudet,
Gérant du port de Montréal,
Rue de la Commune,
Montréal, P.Q.

Cher monsieur Beaudet,

J'ai bien le plaisir de vous recommander monsieur William Murin, 2831 rue Rouen, Montréal. Je comprends que monsieur Murin désire obtenir un emploi de percepteur de payage sur le pont Jacques-Cartier.

Si vous pouviez le favoriser en ce sens, j'en serais heureux et obligé.

Sincèrement à vous,
(signé) Sarto Fournier
Sarto Fournier.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, le 29 juin 1955

Major Guy Beaudet,
 Directeur du port,
 Port de Montréal,
 357, rue de la Commune,
 Montréal.

Re: Frank Roy

Cher monsieur,

Monsieur Frank Roy qui travaille actuellement pour le conseil des ports nationaux, comme peintre, m'a fait part de son grand désir de travailler comme perceuteur au pont Jacques-Cartier.

S'il y avait possibilité de lui donner la chance d'établir ses qualifications pour ce poste, j'en serais bien heureux et j'aimerais que vous donniez suite à la présente.

Vous remerciant, je demeure,

Votre dévoué,

(signé) Jean Paul Deschatelets.
 Jean Paul Deschatelets, député
 (Maisonneuve-Rosemont).

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, ce 5 juillet 1955

Monsieur Guy Beaudet,
 Directeur du port de Montréal,
 Conseil des ports nationaux,
 Montréal.

Cher monsieur,

Permettez-moi de recommander à votre attention bienveillante monsieur Léo Mayer, Boucherville, P.Q., qui sollicite l'emploi de perceuteur au pont Jacques-Cartier.

M. Mayer est un excellent citoyen, sobre, travailleur et digne de confiance.

Je vous remercie de la considération que vous accorderez à cette demande et vous prie de croire à mes meilleurs sentiments.

Raymond Eudes, député,
 Montréal-Hochelaga.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, le 19 juillet 1955

M. Guy Beaudet,
Gérant du port de Montréal,
357, rue de la Commune,
Montréal.

Cher monsieur Beaudet,

A votre suggestion, je fais parvenir la demande d'emploi de monsieur Frank Roy.

J'espère bien qu'il vous sera possible de retenir ses services.

Votre dévoué,

Peau Paul Deschatelets, député
(Maisonneuve-Rosemont).

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

MONTRÉAL, le 7 septembre 1955

Major Guy Beaudet,
Gérant du port de Montréal,
357 de la Commune,
Montréal, Québec.

Cher monsieur,

Permettez-moi de recommander à votre bienveillante attention, monsieur Léo Mayer, 9^e avenue Boucherville, qui récemment remplissait une application afin d'obtenir un emploi comme percepteur de péage au pont Jacques-Cartier.

A la suite de cette application monsieur Mayer a subi un examen qu'il croit avoir réussi.

Je connais personnellement monsieur Mayer et je suis heureux de vous assurer qu'il est un excellent citoyen, digne de la plus entière confiance et que je crois bien qualifié pour l'emploi qu'il sollicite.

Vous remerciant à l'avance de la considération que vous lui accorderez, je vous prie de me croire,

Votre bien dévoué,

Raymond Eudes,
Député de Montréal-Hochelaga.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

MONTRÉAL, le 17 septembre 1955

M. Guy Beaudet,
Gérant du port de Montréal,
Commission des ports nationaux,
rue de la Commune,
Montréal.

Cher monsieur,

M. Fernand Papillon, 2205, Bordeaux, Montréal, désire obtenir un emploi de percepteur de billets de passage, sur le pont Jacques-Cartier.

Je le recommande particulièrement à votre considération, convaincu que l'on trouverait en lui un homme fiable, laborieux et ponctuel, qui saurait exécuter son travail à la satisfaction de ses supérieurs.

Avec l'espoir qu'il pourra être donné suite à la présente, veuillez recevoir mes remerciements anticipés, et me croire,

Votre tout dévoué,

Hector Dupuis, M.P.,
Montréal-Ste-Marie.

(Traduction)

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

1489, rue Wellington
Montréal (P.Q.),
le 30 septembre 1955

Monsieur A. Poole
Surintendant
Pont du havre
Montréal (P.Q.)

Monsieur,

Je vous écris pour vous recommander M. Melvin Wilson, 515, Marguerite Bourgeois Park, Montréal. Cet ancien combattant a présenté il y a six mois une demande d'emploi pour le poste de péager.

Je crois qu'il y a une vacance à ce poste et je suis heureux de recommander ce jeune homme qui est parfaitement digne de confiance. J'espère que sa demande sera prise en sérieuse considération.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre tout dévoué,

T. P. Healy, député de
Sainte-Anne.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

1489 rue Wellington
Montréal (P.Q.),
le 8 octobre 1955

Monsieur G. Beaudet
Directeur du port
Conseil des ports nationaux
Montréal (P.Q.)

Monsieur,

Je vous écris au sujet d'une demande faite par M. Melvin Wilson, 515, Marguerite Bourgeois Park, Montréal.

Je sais qu'il est essentiel que ce poste soit rempli par un ancien combattant. Permettez-moi de vous dire que M. Wilson a servi outre-mer durant cinq ans et qu'il est marié et excellent citoyen parfaitement digne de confiance.

Je vous saurais gré de prendre sa demande en sérieuse considération.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

T. P. Healy, député de
Sainte-Anne.

CHAMBRE DES COMMUNES

CANADA

MONTRÉAL (P.Q.),
le 13 octobre 1955

Monsieur Guy Beaudet
Directeur général du port de Montréal
Conseil des ports nationaux
377, rue de la Commune
Montréal (P.Q.)

Monsieur,

Je me permets de vous recommander M. E. Fitzgerald, 7117, chemin de la Côte-des-Neiges, app. 1, Montréal, un de mes commettants du comté de Mont-Royal, qui désirerait obtenir un poste de péager sur un des ponts. Le soussigné vous saurait gré de tout ce que vous ferez en sa faveur.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes cordiales salutations,

Allan A. Macnaughton, Q.C.,
député de Mont-Royal.

AAM/af

(Texte)

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, 26 janvier 1956

Monsieur Guy Beaudet,
Gérant du port,
Conseil des ports nationaux,
357, rue de la Commune,
Montréal.

Sujet: Émilien Dostie
377, rue Canning, Montréal.

Cher monsieur,

On me demande de vous recommander monsieur Émilien Dostie, vétéran dont le numéro matricule est D-117374, comme percepteur de billets au pont de Montréal.

Puis-je compter que ma demande sera prise en sérieuse considération car j'apprécierais beaucoup qu'un tel emploi lui soit offert même à titre d'employé temporaire.

Je vous remercie à l'avance et vous prie de me croire,

Votre tout dévoué,

Jean Paul Deschatelets, député,
(Maisonnette-Rosemont).

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, le 1^{er} février 1956

Monsieur Guy Beaudet,
Conseil des ports nationaux,
Port de Montréal,
357, de la Commune,
Montréal, P.Q.

Cher monsieur Beaudet,

Monsieur Gérard Séguin, domicilié à 1412 de la rue Valiquette, à Verdun, a déjà occupé le poste de percepteur durant treize ans à l'entrée du pont Victoria pour ensuite se lancer dans les affaires.

Il serait heureux maintenant de devenir percepteur à l'entrée du pont Jacques-Cartier. S'il vous était possible d'être agréable à monsieur Séguin, je vous en serais obligé et je vous remercie à l'avance.

Votre tout dévoué,

Yves Leduc,
député de Verdun.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, le 2 février 1956

Monsieur Guy Beaudet,
Gérant du port de Montréal,
Conseil des ports nationaux,
357, rue de la Commune,
Montréal.

Re: Albert Chantelois
1996, rue Gilford, Mtl.

Cher monsieur,

On me réfère d'une façon toute spéciale monsieur Albert Chantelois en vue d'un emploi comme percepteur de billets au pont de Montréal.

Il s'agit d'un vétéran qui s'est tout particulièrement distingué à l'action et les documents ci-annexés parlent par eux-mêmes.

Y aurait-il possibilité à ce qu'on lui facilite une entrevue afin de lui faire subir les examens préliminaires pour un tel emploi.

J'apprécierais que les documents ci-annexés me soient retournés par la suite.

Veillez me croire, cher monsieur,

Votre dévoué,

Jean-Paul Deschatelets, député,
(Maisonnette-Rosemont).

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, le 8 février 1956

Monsieur Guy Beaudet,
Gérant du port de Montréal,
Conseil des ports nationaux,
Montréal, P.Q.

Cher monsieur,

Permettez-moi de recommander à votre bienveillante attention monsieur Paul Porlier, 3835, rue Hochelaga, Montréal, qui sollicite l'emploi de percepteur de péage au pont Jacques-Cartier.

Monsieur Porlier est un ancien combattant, ayant servi outre-mer durant les années 1943 à 1945. Il est présentement dans la réserve de l'Armée canadienne. Il a une famille de quatre enfants. Il est sobre et d'une honnêteté parfaite.

Je vous remercie de la considération que vous accorderez à la recommandation et vous prie de croire à mes meilleurs sentiments.

Raymond Eudes, député,
Montréal-Hochelaga.

(Traduction)

CHAMBRE DES COMMUNES

CANADA

OTTAWA, le 8 février 1956

Monsieur J. A. A. Poole
 Surveillant des péagers
 Conseil des ports nationaux
 Port de Montréal
 357, de la Commune
 Montréal

Monsieur,

Permettez-moi de recommander à votre bienveillante attention M. Paul Porlier, 3835, rue Hochelaga, Montréal, qui sollicite l'emploi de percepteur de péage au pont Jacques-Cartier.

M. Porlier est un ancien combattant de la guerre de 1939-1945, ayant servi outre-mer durant les années 1943 à 1945. Il est présentement dans la réserve de l'Armée canadienne. Il a une famille de quatre enfants. Il est sobre et d'une honnêteté parfaite.

Je vous remercie de la considération que vous accorderez à la recommandation et vous prie de croire à mes meilleurs sentiments.

Raymond Eudes, député,
 Montréal-Hochelaga.

(Texte)

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

VERDUN, 27 février 1956

Conseil des ports nationaux,
 Port de Montréal,
 357, de la Commune,
 Montréal.

attention: Monsieur Guy Beaudet

Cher monsieur Beaudet,

En juin 1954, Monsieur Robert Dawson, de 981, ave. Rolland à Verdun, a formulé une demande d'emploi en vue de devenir percepteur au pont Jacques-Cartier.

Monsieur Dawson a été informé récemment qu'à brève échéance, des vacances seraient comblées.

Je connais personnellement Monsieur Dawson qui est parfait bilingue, d'une honnêteté irréprochable et vétéran de la dernière guerre avec services outre-mer.

N'auriez-vous pas l'obligeance d'apporter à son cas votre bienveillante et immédiate attention, et je vous en remercie à l'avance.

Votre bien dévoué,

Yves Leduc,
 Député fédéral de Verdun.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, le 7 mars 1956

M. le major Guy Beaudet,
Gérant du port,
Conseil des ports nationaux,
357, rue de la Commune,
Montréal.

Re: Albert Chantelois, 1996, rue Gilford, Montréal.

Cher monsieur,

Le 2 février dernier, je vous recommandais monsieur Chantelois comme percepteur de billets au pont de Montréal.

Vous me permettrez de réitérer ma demande et j'espère bien que vous pourrez lui faire profiter de la première occasion qui pourrait se faire, vu ses états de service remarquables sur les champs de bataille.

J'apprécierais beaucoup votre coopération habituelle pour ce cas qui m'est très sympathique.

Croyez-moi, cher monsieur,

Votre dévoué,

Jean-Paul Deschatelets,
député (Maisonneuve-Rosemont).

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, le 27 mars 1956

Monsieur Guy Beaudet,
a/s Conseil des ports nationaux,
357, rue de la Commune,
Montréal.

Monsieur,

La présente est pour vous recommander M. Gérard Charette, 7078, rue Des Écores, Montréal, qui désirerait être employé comme percepteur de billets aux ponts Jacques-Cartier ou Victoria à Montréal.

M. Charette a déjà fait application pour ce genre de travail. Je dois ajouter qu'il est un vétéran.

Espérant que vous le favoriserez, je vous remercie et demeure,

Votre dévoué,

Adrien Meunier,
député (Montréal-Papineau).

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

(Traduction)

1489, rue Wellington
Montréal (P.Q.),
le 10 avril 1956

Monsieur Guy Beaudet
Directeur du port
Commission du havre
Montréal (P.Q.)

Monsieur,

La présente est pour vous recommander M. C. Gleason, 262, rue Young, Montréal. Cet ancien combattant désire présenter une demande pour le poste de péager sur le pont du havre.

Je suis heureux de le recommander à ce poste, et je vous saurais gré de tout ce que vous ferez pour lui.

Veillez agréer, monsieur, l'assurance de nos meilleurs sentiments.

T. P. Healy, député de
Sainte-Anne.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

(Texte)

OTTAWA, ce 18 avril 1956

Monsieur Guy Beaudet,
Directeur du port,
Conseil des ports nationaux,
357, de la Commune,
Montréal, P.Q.

Cher monsieur,

Permettez-moi de recommander à votre attention bienveillante monsieur Marcel Duceppe, 3176, rue Ontario, Montréal, qui sollicite un emploi de percepteur au pont Jacques-Cartier. Il est bilingue.

M. Duceppe est marié et le soutien de quatre personnes. Il a fait deux ans de service dans la marine.

Je vous remercie de la considération que vous voudrez bien accorder à cette recommandation et vous pris de croire à l'expression de mes meilleurs sentiments.

Raymond Eudes, député,
Montréal-Hochelaga.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

ST-LAMBERT, QUÉ.

Cher monsieur Beaudet,

M. Roch Vachon, le porteur de cette note, sollicite actuellement un emploi comme percepteur au pont Jacques-Cartier. M. Vachon a dû être hospitalisé pour sa vue. Je tiens beaucoup à aider M. Vachon. Je le recommanderai au ministre des Transports, mais j'ai cru que vous pourriez m'aider et c'est pourquoi je prends l'occasion de vous soumettre ce cas. Je considère ce cas comme tout à fait particulier et je vous serais des plus reconnaissant si vous vouliez bien faire subir l'examen requis à M. Vachon afin de le qualifier pour la situation.

Merci.

Auguste Vincent, M.P.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

OTTAWA, le 18 mai 1956

Cher Monsieur Beaudet:

Je vous remercie de l'attention que vous avez bien voulu accorder à ma recommandation au sujet de Monsieur Claude Tessier.

Je m'adresse de nouveau à vous pour vous recommander Monsieur J. H. Comte, domicilié à 884, rue Victoria, à Ville-Jacques-Cartier. Monsieur Comte désirerait une position au port de Montréal comme inspecteur d'emballage.

J'apprécierai vivement tout ce que vous ferez en faveur de Monsieur Comte.

Votre tout dévoué,

Auguste Vincent, député,
(Longueuil).Monsieur G. Beaudet,
Directeur du port de Montréal, P.Q.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

OTTAWA, le 30 mai 1956

Cher monsieur Beaudet,

Je me permets de m'adresser à vous de nouveau pour vous recommander un de mes électeurs, monsieur Léo Boyer, domicilié 104, rue St-Charles, à Greenfield Park, P.Q.

Monsieur Boyer désirerait obtenir un emploi comme percepteur au pont Jacques-Cartier. Connaissant monsieur Boyer, je n'hésite pas à vous le recommander et croyez que j'apprécierai tout ce que vous ferez dans le but de lui accorder cet emploi.

Je demeure,

Auguste Vincent, député,
(Longueuil).Monsieur G. Beaudet,
Directeur du port de Montréal,
Montréal, P.Q.

LONGUEUIL, le 11 juillet 1956

A qui de droit:

Il m'est agréable de recommander monsieur Hercule Fournier, de 777, rue Ste-Hélène, Montréal-Sud, comme un homme intègre, respectable et vaillant.

Ce monsieur est avantageusement connu dans sa ville natale à Montréal-Sud, là où il habite depuis vingt-sept ans. Il est marié et père de deux enfants.

J'ai eu l'occasion de le connaître depuis nombreuses années et je n'hésite pas à le recommander. Il a fait preuve en maintes circonstances de grand dévouement et il ne craint pas d'assumer des responsabilités.

Toute considération qu'il lui sera accordée, sera appréciée de lui j'en suis sûr et à sa juste valeur.

Avec remerciements et reconnaissance, je demeure,

Bien à vous,

Ant. Spickler,
Échevin—Cité de Longueuil.

CHAMBRE DES COMMUNES

CANADA

OTTAWA, le 13 août 1956

Cher Monsieur Beaudet,

Je me permets de vous recommander d'une façon toute particulière Monsieur Gilles Poupard, domicilié à 452, rue St-Georges, à St-Lambert, qui sollicite un emploi de percepneur au pont Jacques-Cartier.

Croyez que je vous serai très reconnaissant pour tout ce que vous ferez dans le but de le favoriser à son concours.

Je demeure,

Votre tout dévoué,

Auguste Vincent, député,
(Longueuil).Monsieur G. Beaudet,
Directeur du port de
Montréal, P.Q.

CHAMBRE DES COMMUNES

CANADA

MONTRÉAL, le 20 août 1956

M. Guy Beaudet,
Gérant du port de Montréal,
Rue de la Commune,
Montréal,

Cher Monsieur Beaudet,

Je désire recommander fortement, M. Arthur Robidoux, 2371, Lafontaine, qui sollicite un emploi comme percepneur sur le pont Jacques-Cartier.

Je puis vous assurer que l'on trouverait en mon protégé, un employé fiable, laborieux et ponctuel qui saurait exécuter son travail, à la satisfaction de ses supérieurs.

Avec l'espoir qu'il pourra être donné suite à la présente, veuillez recevoir mes remerciements anticipés, et me croire,

Votre tout dévoué,

Hector Dupuis, M.P.
Montréal-Ste-Marie.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

ST-LAMBERT, Qué.

Cher monsieur Beaudet,

Permettez-moi de vous présenter M. Georges-Etienne Auger qui sollicite une situation comme percepteur au pont Jacques-Cartier. Tout ce que vous pourrez faire pour lui aider sera grandement apprécié. Merci.

Auguste Vincent, M.P.,
Longueuil.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

MONTREAL, le 6 septembre 1956

Major G. Beaudette,
Conseil des ports Nationaux,
Montréal, Qué.

Cher monsieur,

Permettez-moi de recommander à votre bienveillante attention le porteur de cette lettre qui sollicite un emploi selon sa compétence et ses aptitudes.

C'est un excellent citoyen, travailleur et digne de confiance.

Je vous remercie de la considération que vous accorderez à cette demande et vous prie de croire à mes meilleurs sentiments.

J.-A. Bonnier, député,
Montréal-St-Henri.

Nom Charles-E. Leger,
Adresse 5783, rue Drake,
Emploi percepteur au Pont Jacques-Cartier.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

MONTREAL, le 6 septembre 1956

M. Guy Beaudet,
a/s Conseil des ports nationaux,
357, rue de la Commune,
Montréal, Québec.

Monsieur,

La présente est pour vous recommander M. Vincent Yalente, 6201, rue Des Écores, Montréal, qui désirerait être nommé comme collecteur aux ponts qui relèvent de votre juridiction.

M. Yalente est un homme honnête, travailleur, dévoué et capable de remplir la position qu'il sollicite.

Espérant que vous lui ferez confiance, je vous remercie et demeure,

Votre dévoué,

Adrien Meunier,
député de Montréal-Papineau.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

LACHINE, 10 septembre 1956

Monsieur Guy Beudet, gérant,
National Harbour,
357, rue Common,
Montréal, P.Q.

Cher monsieur,

Monsieur Adélarde Léonard que vous avez à votre service comme constable depuis plusieurs années serait anxieux d'obtenir une position vacante comme percepteur au pont Jacques-Cartier.

Si vous jugiez à propos de lui accorder un transfert il l'apprécierait beaucoup.

Vous êtes en mesure d'apprécier la demande qui vous est soumise et si vous daigniez y adhérer mon protégé vous en serait des plus reconnaissants.

Votre tout dévoué,

Edgar Leduc, M.P.,
Jacques-Cartier-Lasalle.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

ST-LAMBERT, Qué.

Cher monsieur Beudet,

Monsieur Denis Vincent, domicilié à 181, rue St-Charles ouest, Longueuil, a subi dernièrement l'épreuve qui lui permettrait d'être employé au pont Jacques-Cartier comme percepteur des péages. Je vous recommande monsieur Denis Vincent d'une façon toute particulière et veuillez croire que tout ce que vous ferez pour lui aider sera grandement apprécié.

Merci.

Auguste Vincent, M.P.
Longueuil.

(Traduction)

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Le 11 octobre 1956

Monsieur Guy Beaudet
Directeur du port
Conseil des ports nationaux
Port de Montréal
377, rue de la Commune
Montréal

Monsieur,

La présente est pour vous recommander M. Guy Joly, 7763, avenue Querbes, Montréal, qui désire présenter une demande d'emploi pour un poste au port de Montréal. Il vous déclinera ses diverses qualités et le soussigné vous saura gré de ce que vous pourrez faire pour lui.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Cordialement à vous,

Alan Macnaughton,
député de Mont-Royal.

AAM/fg
(Texte)

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

VERDUN, 16 octobre 1956

Monsieur Guy Beaudet,
Conseil des ports nationaux,
357, rue de la Commune,

Cher monsieur Beaudet,

Permettez-moi de vous remercier à nouveau de vos bons offices dans vos efforts à obtenir une position à monsieur Richard Law, domicilié au 1186, rue Crawford Bridge, à Verdun.

J'ai fait part de vos représentations à mon protégé et l'ai assuré que dès que la chose sera possible, vous ferez de votre mieux en vue de réaliser son désir de devenir perceuteur au pont Jacques-Cartier.

Pour votre renseignement personnel, puis-je souligner que monsieur Law est marié, père de famille, et vétéran de la dernière guerre ayant séjourné quatre ans et demi outre-mer.

Votre bienveillante attention à sa demande dans l'avenir l'obligera.

Votre bien dévoué,

Yves Leduc,
député fédéral de Verdun.

CHAMBRE DES COMMUNES

CANADA

664, Logan, St-Lambert, Qué.

Le 17 octobre 1956

M. G. Beaudet,
Gérant adjoint,
Commission des ports nationaux,
357, rue Common,
Montréal, Qué.

Cher monsieur Beaudet,

Il me fait plaisir de vous recommander d'une façon toute particulière monsieur Denis Vincent, domicilié à 181, rue St-Charles ouest, à Longueuil, qui sollicite un emploi comme percepteur de péage au pont Jacques-Cartier.

M. Vincent s'est déjà présenté aux bureaux du port de Montréal pour y subir le concours habituel; auriez-vous l'obligeance de m'informer des résultats obtenus par M. Vincent.

Je vous serais très reconnaissant si vous pouviez faire quelque chose en sa faveur.

Votre tout dévoué,

Auguste Vincent, M.P.,
Longueuil,

AV/pmg.

CHAMBRE DES COMMUNES

CANADA

ST-LAMBERT, Qué.

Cher monsieur Beaudet,

Auriez-vous l'obligeance de considérer la demande de M. Guy Prévost qui sollicite un emploi au pont Jacques-Cartier à titre de percepteur des péages.

Tout ce que vous ferez pour lui aider à obtenir sa situation sera grandement apprécié.

Merci.

Auguste Vincent, M.P.,
Longueuil.

P.S.—Auriez-vous l'obligeance de lui faire subir l'examen requis.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

296 Putney, St. Lambert,
Le 6 novembre 1956

Cher Monsieur Beaudet,

C'est avec plaisir que j'ai appris par votre lettre du 15 octobre dernier que Monsieur Denis Vincent, domicilié à 181, St. Charles Ouest, Longueuil, avait subi avec succès l'examen requis des candidats au poste de percepteur de péage au pont Jacques-Cartier.

Je vous serai très reconnaissant de garder tout particulièrement son nom en mémoire afin de lui accorder le plus tôt possible la position qu'il sollicite.

Vous remerciant de votre bienveillante attention, je vous prie de me croire,

Votre tout dévoué,

AUGUSTE VINCENT, M.P.,
Longueuil.

M. G. Beaudet,
Conseil des ports nationaux,
357, de la Commune,
Montréal 1, Qué.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

le 16 novembre 1956

M. Clément,
Conseil des ports nationaux,
Montréal.

Cher Monsieur Clément,

Il me fait plaisir de vous recommander fortement le porteur de la présente M. Walter Gauthier domicilié à 2120, Prieur, Apt. 4.

M. Gauthier désire obtenir un emploi comme percepteur au pont Jacques-Cartier. Tout ce que vous pourrez faire pour lui être utile m'obligera et je vous en remercie à l'avance.

Guy Rouleau, M.P.,
Dollard.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, le 27 novembre 1956

Monsieur J.-A. Clément,
Surintendant des ponts,
Conseil des ports nationaux,
357, de la Commune,
Montréal.

Cher monsieur Clément,

Je vous remercie de votre lettre du 23 novembre dernier, concernant monsieur Walter Gauthier, de 2120, rue Prieur, Montréal. Je suis heureux d'apprendre que monsieur Gauthier a subi avec succès l'examen auquel il a dû se soumettre et j'ose espérer qu'il lui sera possible d'obtenir le poste qu'il désire.

Veuillez agréer, cher monsieur Clément, l'expression de ma haute considération.

Sincèrement vôtre,
Guy Rouleau, député,
(Dollard).

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

MONTRÉAL, le 12 décembre 1956

Conseil des ports nationaux,
a/s M. Guy Beaudet, gérant du port,
35, rue de la Commune,
Montréal.

Re: Paul A. Veilleux,
4838 est, rue Ste-Catherine, Mtl.

Il s'agit d'un jeune étudiant de 24 ans, bilingue, possédant une belle personnalité.

Pour parfaire ses études, il aimerait travailler comme percepteur au pont de Montréal et serait prêt à travailler à toute heure comme supplémentaire, soit le jour ou la nuit. Si ceci était possible vous lui rendriez un grand service et j'espère qu'il en sera ainsi.

Je vous remercie à l'avance et vous prie de me croire,

Votre dévoué,

Jean Paul Deschatelets, député,
(Maisonnette-Rosemont).

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, le 25 janvier 1957

Monsieur Guy Beaudet, gérant,
Port de Montréal,
35, rue de la Commune,
Montréal, P.Q.

Re:—M. André Turcot, vétéran,
2204, rue St-Clément,
Montréal.

Cher monsieur Beaudet,

J'ai reçu la visite de monsieur André Turcot, électeur de mon comté, qui est un vétéran et qui en plus a fait partie durant sept ans de la force constabulaire de Montréal. Il est âgé de 32 ans et il désirerait être nommé percepteur au pont.

J'apprécierais qu'il soit appelé à un examen afin qu'il puisse se qualifier pour un tel emploi.

Votre tout dévoué,

JEAN PAUL DESCHATELETS, député,
(Maisonneuve-Rosemont).

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, le 1^{er} février 1957

Monsieur Guy Beaudet, gérant,
Port de Montréal,
Conseil des ports nationaux,
35, rue de la Commune,
Montréal.

Cher monsieur,

J'ai le plaisir de vous recommander M. Hervé Courville, 3295, rue Monsabré, Montréal, qui désirerait travailler comme percepteur à un des ponts de Montréal.

M. Courville est bilingue, a fait un stage dans l'armée et il a en plus été caissier pour quelques entreprises.

Auriez-vous l'obligeance de lui faire passer l'examen d'usage afin qu'il puisse se qualifier pour un emploi de ce genre.

Croyez-moi, cher monsieur,

Votre tout dévoué,

JEAN PAUL DESCHATELETS, député,
(Maisonneuve-Rosemont).

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

ST-LAMBERT, QUÉ.

Cher monsieur Beaudet,

Je désire vous présenter un bon candidat comme percepteur au pont Jacques-Cartier.

M. Roland Auclair est un ancien combattant avec sept ans de service outre-mer dans l'Armée canadienne. M. Auclair est bilingue et possède assez d'instruction pour faire un bon percepteur sur le pont Jacques-Cartier.

M. Auclair est actuellement sans emploi et il faut absolument lui aider, vu qu'il a une famille de sept enfants à faire vivre. Merci.

AUGUSTE VINCENT.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, le 12 mars 1957

Major Guy Beaudet,
Gérant du port de Montréal,
Conseil des ports nationaux,
357, de la Commune,
Montréal.

Cher monsieur,

Permettez-moi de recommander à votre bienveillante attention M. J. W. Armand Tremblay, 3246, rue Rouville, à Montréal, qui désirerait obtenir un emploi de percepteur au pont Jacques-Cartier. M. Tremblay est un ancien combattant, (Mat. D651691).

Je vous remercie de la considération que vous accorderez à cette demande et vous prie de croire à l'expression de mes meilleurs sentiments.

RAYMOND EUDES, député,
Montréal-Hochelaga.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

23 avril 1957

M. Guy Beaudet,
Conseil des ports nationaux.

Je désire vous rappeler le cas de M. André Turcotte, 2204, St-Clément, comme percepteur au pont.

J'espère qu'à la première occasion, vous aurez recours à ses services.

Merci à l'avance,
Jean-Paul Deschatelets, m.p.
(Maisonnette-Rosemont).

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

25 avril 1957

Cher monsieur Beaudet,

M. Marcel Tessier, 1481, Letourneux, est un vétéran, qui a fait de l'occupation en Allemagne.

Il a fait sa 9^e année, et travaillait comme commis de bureau dans l'armée.

Il désirerait être collecteur de pont, et s'il y avait possibilité de lui confier du travail, je l'apprécierais.

Merci à l'avance,

Jean-Paul Deschatelets, m.p.
(Maisonneuve-Rosemont)

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

26 avril 1957

Cher monsieur Clément,

Auriez-vous l'obligeance de considérer le cas de M. Zénon Champagne, lequel j'ai recommandé comme collecteur au pont, il y a environ 2 ans.

Il a réussi ses examens et est sur la liste d'éligibilité.

J'apprécierais votre obligeance à son égard.

Merci à l'avance,

Jean-Paul Deschatelets, m.p.
(Maisonneuve-Rosemont)

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

MONTRÉAL, le 29 avril 1957

Conseil des ports nationaux,
a/s M. Guy Beaudet, gérant,
357, rue de la Commune,
Montréal.

Re: Lucien Gagnon,
6838, 25^e ave. Rosemont, Mtl.

Cher monsieur,

J'ai reçu la visite d'un électeur de mon comté que vous avez relevé de son travail comme perceuteur au pont pour un autre poste au port.

Je ne veux pas m'ingérer dans aucune question administrative qui n'est pas de mon ressort mais j'ai promis à M. Gagnon que je ferais des représentations pour lui et c'est ce que je fais présentement.

Pourriez-vous me dire s'il y a possibilité que la décision qui a été prise soit révisée. A tout événement, j'apprécierais un mot de vous à cet égard.

Merci à l'avance,

Jean-Paul Deschatelets, député,
(Maisonneuve-Rosemont).

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

MONTRÉAL, 2 mai 1957

Monsieur Guy Beaudet,
Gérant du Conseil des
ports nationaux,
357, rue de la Commune,
Montréal.

Re: Paul A. Veilleux
4838 Est, Ste-Catherine

Mon cher Monsieur Beaudet,

Monsieur Veilleux est un étudiant et il m'a informé avoir réussi ses examens et que son nom avait été placé sur la liste des candidats éligibles pour travailler durant l'été comme percepteur supplémentaire au pont Jacques-Cartier.

Pourriez-vous me dire s'il peut compter sur une nomination certaine dès le mois de juin?

Vous remerciant à l'avance, je demeure,

Jean-Paul Deschatelets, M.P.,
Maisonneuve-Rosemont.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

ST-LAMBERT, QUÉ.

Cher monsieur Beaudet,

Auriez-vous l'obligeance de faire subir le concours d'admission comme percepteur au pont Jacques-Cartier à M. Lambert Dupuis, 112, Ste-Élisabeth, Longueuil.

M. Lambert Dupuis m'a été recommandé par le D' Pierre Gauthier, whip libéral et député de Portneuf. Je vous serai très reconnaissant si vous pouviez faire quelque chose pour lui.

Merci.

Auguste Vincent, M.P.,
Longueuil.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

Monsieur J.-Albert Clément,
a/s Conseil des ports nationaux,
357 rue de la Commune, Montréal.

Cher Monsieur,

Puis-je rappeler à votre attention le nom de M. Vincent Yalenti, 6201, rue Des Écores, Montréal, pour percepteur au pont Jacques-Cartier.

M. Yalenti est un honnête garçon en qui on peut placer toute sa confiance.

Je n'ai jamais eu le privilège d'obtenir un emploi au pont Jacques-Cartier pour un de mes électeurs et j'espère que ma demande sera accordée.

Vous priant de me croire, je vous remercie et demeure

Votre dévoué,

ADRIEN MERCIER,
député de Montréal-Papineau.
57, St-Jacques O., Montréal.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

Le 8 mai 1957.

M. Guy Baudet,
Gérant,
Port de Montréal,
Commission des ports nationaux,
Montréal.

Ré: Albert Robitaille,
1709, rue Beaudry, Montréal.

Cher monsieur Baudet,

Monsieur Robitaille, un de mes électeurs, est anxieux d'obtenir du travail aux ports nationaux comme préposé à l'entretien, à la surveillance ou à l'aménagement général, soit au pont Jacques-Cartier soit au port même.

M. Robitaille est un artisan qualifié et je le crois capable de rendre des services généraux.

J'apprécierais tout ce que vous pourrez faire pour l'aider à se trouver une situation et je vous en remercie à l'avance.

Bien à vous,

ROLAND BEAUDRY,
Roland Beaudry, M.P.,
Montréal-St-Jacques.

(Traduction)

Macnaughton & Harvey,
avocat et procureurs.

201 ouest, rue Notre-Dame,
Montréal 1, le 28 mai 1957

Monsieur Guy Beaudet,
Directeur du port,
Conseil des ports nationaux,
Port de Montréal,
357, rue de la Commune,
Montréal.

Monsieur,

La présente est pour vous recommander M. David Stewart, 7487 av. Querbes, Montréal (CRéscent 2-2248), qui désire présenter une demande d'emploi au poste de péager au pont Jacques-Cartier. Il vous déclinera ses diverses qualités et je vous saurais gré de tout ce que vous pourrez faire pour lui.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes cordiales salutations.

Alan A. Macnaughton, Q.C.

(Texte)

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

664 Logan, St-Lambert,
Le 12 juin 1957

Cher monsieur Beaudet:

Je désire vous recommander tout particulièrement le porteur de cette lettre, monsieur Jean Paul Bousquet, domicilié à 1190, rue Victoria, Montréal-Sud, tél. OR 4-0966, qui désirerait travailler comme collecteur au pont Jacques-Cartier.

Tout ce que vous pourrez faire pour monsieur Bousquet en vue de lui obtenir la situation qu'il désire, sera grandement apprécié du soussigné.

Votre dévoué,

Auguste Vincent, M.P.,
Longueuil.

Monsieur Guy Beaudet,
Commission des ports nationaux,
Montréal, Qué.

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE
PROVINCE DE QUÉBEC

MONTRÉAL 29 août 1957

Bureau du personnel
Conseil des ports nationaux
Montréal.

M. le directeur,

Permettez-moi de vous recommander très fortement M. Paul Pinard, un de mes bons amis, qui voudrait obtenir une position à titre de percepteur au pont Jacques-Cartier.

Connaissant M. Pinard depuis de nombreuses années et ayant eu l'occasion d'avoir recours à ses services en plusieurs circonstances, je puis vous assurer de son honnêteté et de son dévouement et je suis persuadé qu'il saura vous donner satisfaction.

Espérant, cher Monsieur, que vous prendrez sa demande en très sérieuse considération, je vous remercie à l'avance et vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Bien sincèrement

Edgar Charbonneau, M.P.P.,
Mtl.Ste.Marie.

Gerald E. Sullivan, Q.C.,
Advocate, Barrister & Solicitor
Suite 303A,
477, St. François-Xavier Street,
Montreal.

MONTRÉAL, le 4 septembre 1957

Monsieur Guy Beaudet, gérant,
National Harbours Board,
357, rue des Commissaires,
MONTRÉAL, Québec.

Cher M. Beaudet,

Serait-il possible de trouver du travail quelconque à Monsieur Mathieu Presseau demeurant au numéro 724, rue Versailles, à Montréal, soit au pont du havre ou à tout autre endroit où vous pourrez le placer.

Dans l'affirmative, pourriez-vous communiquer avec moi et j'avertirai monsieur Presseau où il devra se rendre.

Espérant avoir de vos nouvelles à ce sujet, sous peu, je demeure,

Votre tout dévoué,

Gerald E. Sullivan, C.R.

CHAMBRE DES COMMUNES

CANADA

664 Logan, St-Lambert,
le 17 septembre 1957

Cher Monsieur Beaudet,

Je désire vous recommander d'une façon toute particulière, le porteur de cette lettre, Monsieur Léo Sirois, domicilié à 71, rue Jeannette, Ville Lemoyne, Qué.

Monsieur Sirois serait désireux d'obtenir une position de collecteur au pont Jacques-Cartier; je connais bien ce monsieur qui est un vétéran de la dernière guerre et père de six enfants; je n'ai aucun doute qu'il pourrait efficacement remplir la position qu'il sollicite et je n'hésite pas à le recommander fortement à votre bonne attention.

Tout ce que vous pourrez faire pour lui en ce sens sera grandement apprécié du soussigné.

Votre bien dévoué,

Auguste Vincent, M.P.,
Longueuil.

Monsieur Beaudet,
Commission des ports nationaux,
Montréal, Qué.

ROLAND PERRON

Candidat conservateur officiel

MONTREAL, le 10 octobre 1957

M. J.-A. Clément,
Surintendant des ponts,
Ministère du Transport,
357, rue de la Commune,
Montréal.

Cher monsieur Clément,

La présente pour vous recommander Monsieur Urbain Pinard, du 1037, de la rue Berri, à Montréal, désirant faire application comme vendeur de billets, au pont Jacques-Cartier.

Vous serait-il possible de l'inviter à remplir son application, et de le favoriser, si elle vous était acceptable.

Veillez agréer l'expression de mes bons sentiments.

Roland Perron.

LA JEUNESSE CONSERVATRICE DU DISTRICT DE MONTRÉAL

MONTRÉAL, le 6 décembre 1957

Monsieur G. Beaudet,
 Directeur du port,
 Conseil des ports nationaux,
 355, rue de la Commune,
 Montréal 1.

Monsieur le Directeur du port,

Il me fait plaisir de recommander à votre bonne attention Monsieur Jacques Gravel, 1580, rue Fullum, à Montréal, qui désire obtenir un emploi de percepteur de péage au pont Jacques-Cartier.

Je connais Monsieur Gravel depuis quelque temps déjà, et j'ai remarqué son esprit de travail et sa politesse.

J'ose espérer que vous voudrez bien donner quelque suite à cette lettre, et vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur du port, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

Philippe Gelinas,
 président.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, le 28 janvier 1958

Monsieur Guy Beaudet,
 Port de Montréal,
 357, rue de la Commune,
 Montréal, P.Q.

Re: Monsieur Arthur Robidoux,
 5696, rue d'Orléans,

Cher monsieur Beaudet,

Il me fait plaisir de vous présenter monsieur Arthur Robidoux qui désirerait travailler au port de Montréal soit comme constable ou collecteur au pont Jacques-Cartier.

Auriez-vous l'obligeance de le référer à un de vos officiers qui verra à enregistrer sa demande d'emploi et qui pourra voir à l'appeler au travail le plus tôt possible. En ce faisant, vous m'oublierez.

Veillez me croire,

Votre tout dévoué,

Jean-Paul Deschatelets, M.P.,
 Maisonneuve-Rosemont.

LA MUNICIPALITÉ DE ST-HUBERT

18 mars 1958

Conseil des ports nationaux,
Service du personnel,
357, rue de la Commune,
Montréal, P.Q.

Messieurs,

C'est avec plaisir que je recommande à votre bonne attention le porteur de cette lettre, M. Jean-Guy Evrard, 175, rue de la Légion, Croydon (St-Hubert), qui sollicite un emploi de percepteur des billets au pont Jacques-Cartier.

Je connais M. Evrard comme un jeune homme sérieux qui aide depuis déjà plusieurs années sa mère qui doit seule élever sa famille.

Je suis sûr que M. Evrard mettra un grand dévouement à vous rendre les services que vous pourrez attendre de lui.

Sincèrement,

Gérard Payer,
maire de la ville de St-Hubert.

Suite 213
515 est, rue Demontigny
Montréal

CHARLES-ÉDOUARD CAMPEAU

Ingénieur professionnel et urbaniste

22 avril 1958

Monsieur Guy Beaudet, gérant,
Commission des Ports nationaux,
357, rue de la Commune,

Cher monsieur,

M. Lucien Dubuc, domicilié à 1863, rue Beaudry (LA 6-5257), dans le comté de Saint-Jacques, désire obtenir le poste de collecteur au pont Jacques-Cartier. M. Dubuc, âgé de 47 ans, est père de trois enfants. C'est un excellent travaillant, qui n'a pas hésité à travailler gratuitement pour moi au cours de la dernière campagne électorale.

Je vous saurais gré de bien vouloir considérer favorablement sa demande et je vous en remercie à l'avance.

Votre obligé,

C.-É. Campeau, ing. p.,
Député de Montréal-Saint-Jacques.

CÉC-tg

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, le 13 mai 1958

Monsieur G. Beaudet,
Gérant du port,
Conseil des ports nationaux,
Montréal, P.Q.

Cher monsieur Beaudet,

Permettez-moi de vous recommander d'une façon toute spéciale monsieur Joseph-Édouard Lafortune, domicilié à L'Assomption, comté de L'Assomption, qui sollicite un emploi comme percepteur des billets au pont Jacques-Cartier, à Montréal.

Je n'ai pas besoin de vous dire que monsieur Lafortune possède toutes les qualifications requises et je serais très heureux s'il pouvait obtenir cet emploi. Vous serait-il possible de communiquer avec lui pour le mettre au courant de la procédure à suivre.

Veuillez agréer, cher monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.
Votre bien dévoué,

L.-J. Pigeon, député,
Joliette-L'Assomption-Montcalm.

Suite 213
515 est, rue Demontigny,
Montréal, P.Q.
Tél.: VI. 5-5952

Suite 213
515 Demontigny Street East
Montreal, P.Q.
Tel.: VI. 5-5952

CHARLES-ÉDOUARD CAMPEAU

MONTRÉAL, 20 mai 1958

M. Guy Beaudet,
Gérant,
Commission des ports nationaux,
Montréal, P.Q.

RE: Claude Marotte,
1864 Wolfe.

Cher monsieur,

Permettez-moi de vous recommander M. Claude Marotte, domicilié à 1864, rue Wolfe, qui désire un emploi comme collecteur au pont Jacques-Cartier. M. Marotte a une bonne expérience dans ce domaine.

Vous remerciant à l'avance, je demeure

Votre obligé,

C. E. CAMPEAU, Ing. P.M.P.,
Député de St-Jacques.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, Ont., le 11 juin 1958

Monsieur G. Beaudet,
Conseil des ports nationaux,
Port de Montréal,
Montréal, P.Q.

Cher monsieur,

En réponse à la vôtre du 29 mai, faisant suite à ma lettre du 22 mai, au sujet de ma recommandation au poste de percepteur sur le pont Jacques-Cartier, je suis peiné d'apprendre que vous n'avez pas en dossier le nom des personnes recommandées par moi.

Vous me seriez très agréable si vous pouviez vérifier vos dossiers au sujet de Jean-Paul Ménard, rue Bordeaux, Montréal, qui avait été recommandé par le ministère des Transports. Cette personne a été engagée l'an dernier pour une demi-journée, après quoi on l'a remerciée de ses services.

Vous serait-il possible de reviser ce cas en faveur de mon protégé. Également, je profite de cette circonstance pour vous recommander au même poste monsieur J. Paul Raymond, 2080, rue Délorimier, Montréal.

Vous remerciant à l'avance pour votre bienveillante attention, je demeure,

Votre tout dévoué,

GEORGES VALADE, député,
(Ste-Marie).

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

156, avenue St-Denis,
ST-LAMBERT, P.Q.,
le 24 juin 1958

M. Clément,
National Harbours Board,
357 Common Street,
Montreal, Quebec.

Cher M. Clément,

Il me fait plaisir de recommander à votre attention M. Jules Archambault, 2383, chemin Chambly, Cité-Jacques-Cartier, P.Q., qui désirerait travailler comme percepteur au pont Jacques-Cartier.

Je vous serais reconnaissant de tout ce que vous pourrez faire pour M. Archambault, et je vous en remercie d'avance.

Sincèrement,

Jacques R. Préfontaine,
Adjoint exécutif.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, le 15 août 1958

Monsieur Guy Beaudet,
 Directeur du port,
 Port de Montréal,
 Montréal, P.Q.

Cher monsieur Beaudet,

J'ai reçu ces jours derniers, une lettre du ministre des Transports, m'informant que les noms de messieurs J.-P. Raymond, 2080, rue DeLorimier, et Maurice Boutin, 2578, rue Hogan, Montréal, seraient considérés advenant une vacance au poste de percepteurs des péages au pont Jacques-Cartier.

Je compte bien, cher monsieur Beaudet, que vous serez en mesure de pouvoir donner suite à ceci dans un avenir prochain, puisque l'on m'informe qu'il doit se produire des vacances sous peu.

Avec l'expression de mes sentiments les meilleurs, je vous prie de me croire,

Georges Valade, député,
 (Montréal-Ste-Marie).

(Traduction)

Président
 Peter Van Loo,
 1110, rue Ottawa.

Téléphones
 Wellington 2-7343
 Wellington 3-6867
 PLateau 1841

Secrétaire-trésorier:
 Gérald Lefebvre

ST. ANN'S PROGRESSIVE CONSERVATIVE ASSOCIATION INC.

BUREAU: 2328, rue Centre
 H. Anley, Montréal (P.Q.)
 C. Sowery,
 R. Clouthier,
 N. Lefebvre,
 S. Jenkevica.

Directeurs des comités:
 Gérald E. Sullivan, Q.C.
 A. Moore,
 E. Brassard,
 A. Turgeon,
 W. Major,
 M. Lamothe.

Monsieur A. Poole
 Surveillant
 Pont Jacques-Cartier
 Montréal (P.Q.)

Monsieur,

Je crois savoir qu'il y aura des vacances parmi les péagers du pont. Je profite de l'occasion pour vous recommander M. Douglas Mott. Il a fait partie de la Marine et il est reconnu dans notre région pour son honnêteté et son ardeur au travail. Lors de son licenciement de la marine, il nous a été recommandé par le ministère de la Marine et je vous saurais gré de lui faire subir les examens afin que je puisse le recommander à M. Clément.

Je vous remercie d'avance de votre collaboration. J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre tout dévoué,

Le président,
 Peter Van Loo.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA2285, rue Papineau,
MONTRÉAL, le 6 octobre 1958M. G. Anderson
Agent de l'administration
357, de la Commune

Objet: Liste des employés recommandés pour le pont Jacques-Cartier.

Monsieur,

Comme suite à notre conversation téléphonique de ce matin, je vous fais parvenir une liste des personnes désireuses d'obtenir un emploi à titre de péager sur le pont Jacques-Cartier. Je crois que toutes ces personnes sont très honnêtes, et je n'hésite aucunement à les recommander.

M. Paul Raymond, 2080, Delorimier, LA. 3-5290;

M. Raymond Asselin, 1578, rue Cartier, LA. 2-3026;

M. Jean-Paul Ménard, 2074, rue Bordeaux, LA. 2-0209;

M. Roméo Bellis, 1255, rue Dalcourt, LA. 5-4001;

M. Henri Steben, 2133, rue Bordeaux, LA. 6-3125;

M. Denis Simoneau, 1322 est, rue Lagauchetière, LA. 4-9082;

M. Rolland St-Martin, 2722 est, rue Sherbrooke, LA. 1-7456.

Étant donné que vous avez besoin d'employés à l'heure actuelle, je suis certain que vous prendrez ces demandes en sérieuse considération.

Veillez agréer, monsieur, l'assurance de mes meilleurs sentiments,

Georges Valade, député de
Montréal-Ste-Marie.

Président:

Peter VAN LOO,
1110 Ottawa St.,

Téléphones:

Wellington 2-7343
Wellington 3-6867
PLateau 1841

Secrétaire-trésorier:

Gérald Lefebvre

ST. ANN'S PROGRESSIVE CONSERVATIVE ASSOCIATION INC.

BUREAU:

H. Aneey,
C. Sowery,
R. Clouthier,
N. Lefebvre,
S. Jenkevica.

2328 Centre Street,
Montreal, Quebec

DIRECTEURS DES COMITÉS

Gerald E. Sullivan,
A. Moore,
E. Brassard,
A. Turgeon,
W. Major,
M. Lamothe.

Mr. J.-A. Clement,
Surintendant du pont Jacques-Cartier,
351, rue de la Commune,
Montréal, Québec.

Cher Monsieur,

J'ai le plaisir de vous recommander M. David Godin, qui est membre de notre Association depuis deux ans, cet homme désirerait se procurer un emploi comme collecteur sur le pont Jacques-Cartier, je prends la liberté de le recommander comme un employé modèle et qui jouit d'une honnêteté complète et est un modèle à l'ouvrage. Je vous serais très reconnaissant si vous pouviez employer cet homme.

Vous remerciant d'avance pour votre bienveillante coopération anticipée, je demeure,

Votre tout dévoué,

PETER VAN LOO,
Président.

Suite 213

515, Demontigny street east,
Montreal, P.Q.
Tel.: VI. 5-5952

Suite 213

515 est, rue Demontigny,
Montréal P.Q.
Tél.: VI. 5-5952

CHARLES-ÉDOUARD CAMPEAU

MONTRÉAL, le 14 octobre 1958

Commission des ports nationaux,
a/s M. Guy Beaudet, directeur,
357, rue de la Commune,
Montréal.

Re: Gareau, Antonio, 3950, rue St-Hubert

Cher monsieur,

Permettez-moi de vous recommander M. Antonio Gareau, domicilié à 3950, rue St-Hubert, Montréal, qui sollicite un emploi comme percepteur.

M. Gareau est un de mes électeurs et je vous serais très reconnaissant si vous pouviez le favoriser.

Veuillez accepter mes remerciements anticipés et me croire,

Votre tout dévoué,

C. E. Campeau, Ing. P., M.P.,
député de Saint-Jacques.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

Le vice-président

156, avenue St-Denis,
St-Lambert, P.Q.
le 21 octobre 1958.Monsieur J.-A. Clément,
Surintendant des ponts,
Commission des ports nationaux,
357, rue de la Commune,
Montréal, P.Q.

Cher monsieur, Clément,

Permettez-moi de recommander à votre attention monsieur Émeric Nicolas qui désire travailler au pont Jacques-Cartier.

J'apprécierais hautement ce que vous pourrez faire pour monsieur Nicolas, et veuillez croire à mes sentiments distingués.

Sincèrement à vous,

Pierre Sévigny.

Suite 213
515 Demontigny street east,
Montreal, P.Q.
Tel. VI. 5-5952Suite 213
515 est, rue Demontigny,
Montréal, P.Q.
Tél.: VI. 5-5952

CHARLES-ÉDOUARD CAMPEAU

MONTRÉAL, le 22 octobre 1958

Monsieur A. Clément,
Surintendant des ponts,
Commission des ports nationaux,
357, rue de la Commune,
Montréal.

Re: Lesiège, Fernand, 4843, rue des Érables.

Cher monsieur,

Permettez-moi de vous recommander M. Fernand Lesiège, domicilié à 4843, rue Des Érables, Montréal, qui désire une position comme percepteur au pont Jacques-Cartier.

Je vous serais très reconnaissant si vous pouviez favoriser ce monsieur.

Veuillez accepter mes remerciements anticipés et me croire,

Votre tout dévoué,

C.-E. Campeau, Ing. P., M.P.,
député de Saint-Jacques.

COMITÉ PERMANENT
CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

CITÉ DE ST-MICHEL,
le 27 octobre 1958

Monsieur Guy Beaudet,
Gérant du port de Montréal,
Conseil des ports nationaux,
357 ouest, rue de la Commune,
Montréal, P.Q.

Re: M. W.-J. Roméo Gagné, 10561, Belleville, Montréal-Nord.

Cher monsieur,

Permettez-moi de recommander à votre attention monsieur Gagné, de Montréal-Nord, qui a fait application dernièrement comme percepteur au pont Jacques-Cartier.

Monsieur Gagné est un vétéran de la dernière guerre, et il est décoré du Roi au débarquement de Dieppe, de plus c'est une personne honnête et loyale, et tout ce que vous pourriez faire pour l'avantager, serait grandement apprécié de ma part.

Veuillez accepter, cher monsieur, mes remerciements et l'expression de mes meilleurs sentiments.

Bien à vous,

André Gillet, M.P.,
député de Montréal-Mercier,
maire Cité de Saint-Michel.

AG/slp

(Traduction)

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Le 28 octobre 1958

A qui de droit...

Monsieur,

La présente est pour recommander M. James Geary, 302, av. Egan, Verdun, qui se cherche un emploi.

M. Geary demeure à Verdun depuis plusieurs années et est un citoyen estimé.

Je crois qu'il rendrait de précieux services à quiconque en aurait besoin.

Je vous saurais gré de l'aider de quelque façon à obtenir un emploi régulier.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

Harold E. Monteith, député,
Verdun.

(Texte)

LE MINISTRE DE LA PRODUCTION DE DÉFENSE

Canada

OTTAWA, le 30 octobre 1958

Cher monsieur Clément,

Le porteur de cette lettre, M. Claude Martin, de St-Rémi, cté de Napierville, m'a été hautement recommandé.

M. Martin sollicite un emploi comme préposé à l'entretien général ou autre au pont Jacques-Cartier à Montréal.

Je vous serais très reconnaissant s'il y avait possibilité d'acquiescer à cette demande et soyez assuré que tout ce que vous ferez en faveur de M. Martin sera grandement apprécié.

Sincèrement vôtre,

RAYMOND O'HURLEY,
ministre.

Monsieur J.-A. Clément,
Surintendant,
Conseil des ports nationaux,
Port de Montréal,
Montréal.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

Le vice-président

156, avenue St-Denis
St-Lambert, P. Q.,
le 6 novembre 1958

Monsieur J.-A. Clément,
Surintendant des ponts,
Commission des ports nationaux,
357, rue de la Commune,
Montréal, P.Q.

Cher monsieur Clément,

C'est avec plaisir que je recommande à vos bons soins monsieur Adélarde Paradis, 1282A, Curé Poirier ouest, Cité-Jacques-Cartier, (OR 7-1820) qui désire travailler au pont Jacques-Cartier.

J'apprécierais hautement ce que vous pourrez faire pour monsieur Paradis, et je vous prie de me croire,

Sincèrement vôtre,
Pierre Sévigny
par Jacques R. Préfontaine,
adjoint exécutif.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

Le vice-président

OTTAWA, le 12 novembre 1958

Monsieur J.-A. Clément,
Surintendant des ponts,
Conseil des ports nationaux,
Port de Montréal,
Montréal 1, P.Q.

Mon cher monsieur Clément,

Il me fait plaisir de recommander à votre bonne attention monsieur Jacques Quintal, 3244, rue Rouville, Montréal, qui désire faire application pour devenir perceuteur au pont Jacques-Cartier.

Je vous serais très reconnaissant de tout ce que vous pourrez faire pour aider monsieur Quintal et je vous en remercie d'avance.

Sincèrement à vous,

Pierre Sévigny,
Par Jacques Préfontaine,
adjoint-exécutif.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

Le vice-président

OTTAWA, le 12 novembre 1958

Monsieur J.-A. Clément,
Surintendant des ponts,
Conseil des ports nationaux,
Port de Montréal,
Montréal 1, P.Q.

Mon cher monsieur Clément,

Il me fait plaisir de recommander à votre bonne attention monsieur Gérard Lefebvre, 2344, rue St-Patrick, Montréal, qui désire faire application pour devenir perceuteur au pont Jacques-Cartier.

Tout ce que vous pourrez faire pour aider ce monsieur sera hautement apprécié.

Sincèrement à vous,

Pierre Sévigny,
Par Jacques Préfontaine,
adjoint-exécutif.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

Le vice-président

OTTAWA, le 12 novembre 1958

Monsieur J.-A. Clément,
Surintendant des ponts,
Conseil des ports nationaux,
Port de Montréal,
Montréal 1, P.Q.

Mon cher monsieur Clément,

Il me fait plaisir de recommander à votre bonne attention monsieur Paul Delaney, 3276, Rouville, Montréal, qui désire faire application pour devenir percepteur au pont Jacques-Cartier.

Tout ce que vous pourrez faire pour aider ce monsieur sera hautement apprécié.

Sincèrement à vous,

Jacques Préfontaine,
pour Pierre Sévigny.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

Le vice-président

OTTAWA, le 14 novembre 1958

Monsieur J.-A. Clément,
Surintendant des ponts,
Conseil des ports nationaux,
Port de Montréal,
Montréal 1, P.Q.

Mon cher monsieur Clément,

Il me fait plaisir de recommander à votre bonne attention monsieur Roger Beauchemin, 3224, Grand Boulevard, Mackayville, comté Longueuil, qui désire faire application pour devenir percepteur au pont Jacques-Cartier.

Je vous serais très reconnaissant de tout ce que vous pourrez faire pour aider ce monsieur et je vous en remercie d'avance.

Sincèrement à vous,

Pierre Sévigny.
Par Jacques Préfontaine,
adjoint-exécutif.

CHAMBRE DES COMMUNES

Canada

OTTAWA, le 25 novembre 1958

Monsieur Guy Beaudet, gérant,
Port de Montréal,
Montréal, P.Q.

Mon cher Guy,

Monsieur Claude Marotte, 1864, rue Wolfe, Montréal, a passé les examens pour un emploi de percepteur des droits de péage au pont Jacques-Cartier. Il a obtenu 88% des points.

Ce jeune homme, qui réside dans mon comté, lorsqu'il s'est présenté auprès de monsieur Clément, a été très froidement reçu lorsque ce dernier a constaté qu'il était recommandé par un député conservateur.

J'escompte bien que monsieur Marotte, qui a obtenu d'excellents résultats dans ses examens, obtiendra justice en se voyant confier cette position dont il a besoin pour subvenir aux besoins de sa famille.

Vous remerciant à l'avance, je demeure,

Votre tout dévoué,

C.-E. Campeau, ing.p. m.p.,
Montréal-St-Jacques.

CHAMBRE DES COMMUNES

CANADA

CITÉ DE SAINT-MICHEL, le 9 décembre 1958

Conseil des ports nationaux,
Att' M. J.-A. Clément,
Surintendant des ponts,
357 ouest, rue de la Commune,
Montréal, P.Q.

Re: M. Paul Nadon, 4669, rue Amos, Montréal-Nord.

Cher monsieur Clément,

Permettez-moi de recommander à votre bienveillante attention Monsieur Paul Nadon, de Montréal-Nord, qui désire obtenir un emploi comme percepteur de billets au pont Jacques-Cartier.

Monsieur Nadon est un bon citoyen, de plus il est honnête et sobre et j'apprécierais beaucoup tout ce que vous pourriez faire pour le favoriser de l'emploi désiré.

Je vous remercie et vous prie de croire, cher monsieur Clément, à l'expression de mes meilleurs sentiments.

Bien à vous,

André Gillet, M.P.,
député de Montréal-Mercier,
maire Cité de Saint-Michel.

CHAMBRE DES COMMUNES

CANADA

Le vice-président

156, avenue St-Denis
St-Lambert, P.Q.
Le 26 janvier 1959

Monsieur J.-A. Clément,
Surintendant du pont Jacques-Cartier,
Commission des ports nationaux,
357, rue de la Commune,
Montréal, P.Q.

Mon cher monsieur Clément,

Pour faire suite à notre conversation, je recommande à votre bonne attention Monsieur David Richard, 447, rue Brodeur, Cité-Jacques-Cartier, P.Q. (OR 4-3440), qui désirerait entrer à votre service comme percepteur au pont Jacques-Cartier.

Je vous serais reconnaissant de tout ce que vous pourrez faire pour lui.

Sincèrement à vous,

Pierre Sévigny.
Par Jacques Préfontaine,
adjoint-exécutif.

HOUSE OF COMMONS

CANADA

Le 15 avril 1959

Pont Jacques-Cartier,
Montréal.

A QUI DE DROIT:

Le présente est pour vous aviser que je vous recommande fortement monsieur Claude Barbeau, 1714, rue Champigny, Montréal 20.

Monsieur Barbeau désire un emploi comme collecteur. C'est un type intégralement honnête, sobre, sérieux, travaillant et consciencieux. Le connaissant très intimement et l'estimant beaucoup, je ne puis vous donner à son sujet que d'excellentes références. Je vous serais infiniment reconnaissant de bien vouloir prendre sa demande en considération. De plus, je me porte garant, en tout temps, de son intégrité et de l'excellent service qu'il est en mesure de rendre.

Dans l'attente d'une réponse, l'espérant favorable et vous remerciant sincèrement de votre bienveillante obligeance, je demeure,

Votre tout dévoué,

H. "PIT" LESSARD/M.P. (St-Henri)
CONSEILLER MUNICIPAL
DISTRICT N° 1

HPL/Mpv
5610 rue St-Patrick,
Montréal 20.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Le vice-président

Ottawa le 21 avril 1959

Monsieur J.-A. Clément,
Directeur du personnel au pont Jacques-Cartier,
a/s Le Conseil des ports nationaux,
Rue de la Commune,
Montréal, Qué.

Cher monsieur Clément,

Permettez-moi de recommander à votre attention monsieur J.-A. Savard, 7039, rue Chambord, Montréal, qui désire faire application pour une situation au pont Jacques-Cartier.

Vous remerciant pour tout ce que vous ferez pour monsieur Savard, je demeure,

Votre tout dévoué,

Pierre Sévigny.

(Traduction)

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Le vice-président

OTTAWA, le 27 avril 1959

Capitaine F. C. Oppen
Directeur adjoint du port
Conseil des ports nationaux
357, rue de la commune
Montréal (P.Q.)

Capitaine,

Le 2 octobre, mon secrétaire, M. Préfontaine, vous a recommandé M. Jacques Gravel, 2220, rue Limoges, Ville-Jacques-Cartier, comté de Longueuil.

Permettez-moi d'ajouter ma propre recommandation à cette lettre et de vous remercier d'avance de ce qui sera fait en faveur de M. Gravel.

Veillez agréer, monsieur, l'assurance de mes meilleurs sentiments,

Pierre Sévigny.

(Texte)

GERALD E. SULLIVAN, Q.C.
Advocate, Barrister & Solicitor.

Telephone: UN. 6-3054

Suite 4
Windsor Hotel
Montréal
Le 15 mai 1959

Monsieur Clément,
Conseil des ports nationaux,
Rue de la Commune,
Montréal, Québec.

Cher M. Clément,

La présente lettre vous introduira Monsieur Ernest Brassard lequel demeure au 253, rue McCord, à Montréal.

Monsieur Brassard aimerait à être employé avec votre Département à n'importe quelle fonction que vous pourrez lui décerner.

Espérant qu'il vous sera possible de lui venir en aide, je demeure,

Votre tout dévoué,

GERALD E. SULLIVAN, C.R.
Pour le comté de Ste-Anne.

GES:LB.

APPENDICE "H"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

État indiquant le nombre des billets de voyageurs vendus pour les voitures particulières,
les camions et les autobus payant le taux régulier pour un seul passage.

Période de 1930 à 1959

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
1930	—	—	—	—	186,940	356,670	321,430	350,375	240,000	191,500	146,420	76,650	1,869,985
1931	49,530	21,200	57,100	175,230	232,420	278,390	313,670	341,890	240,660	218,550	154,590	76,870	2,160,100
1932	87,220	63,210	53,170	110,210	229,450	282,650	365,950	387,900	292,270	232,420	135,400	87,770	2,327,620
1933	78,160	54,133	45,660	111,284	180,691	232,562	307,482	303,048	242,213	179,595	99,463	55,176	1,889,467
1934	21,389	13,748	18,945	95,689	188,013	225,843	282,510	275,714	220,044	163,452	116,404	63,935	1,685,686
1935	22,628	23,870	43,715	115,765	174,326	232,042	259,453	321,419	243,271	190,275	142,207	74,110	1,843,081
1936	40,446	22,099	54,301	135,914	237,063	285,291	343,359	358,164	296,816	208,989	126,899	71,605	2,180,946
1937	75,464	55,551	66,493	147,742	243,069	295,628	374,977	420,214	284,181	237,812	165,931	88,205	2,455,267
1938	52,360	46,632	61,368	175,773	263,303	309,490	402,598	367,934	299,178	261,977	174,764	106,028	2,521,405
1939	77,178	45,187	56,572	123,767	248,416	327,452	400,452	390,479	317,825	263,628	192,350	111,394	2,554,700
1940	75,635	71,910	69,203	138,537	244,106	348,190	346,672	374,707	341,376	282,741	204,418	126,009	2,623,504
1941	129,695	121,861	162,070	271,304	340,131	416,038	456,735	471,134	376,707	307,928	239,657	182,314	3,475,574
1942	150,922	119,408	185,544	216,898	296,481	311,156	347,656	367,148	331,376	313,994	250,335	155,033	3,045,951
1943	132,193	120,330	160,356	211,738	284,998	310,582	327,942	329,893	313,983	296,047	214,787	147,352	2,850,201
1944	137,053	131,176	164,025	230,740	281,644	309,128	323,496	369,078	307,700	264,974	208,907	127,026	2,854,947
1945	101,761	104,155	159,454	213,584	236,032	296,195	321,603	332,216	304,330	226,871	171,622	124,338	2,592,161
1946	97,604	91,636	189,104	221,806	269,178	349,432	391,445	394,934	352,590	290,798	215,062	139,263	3,002,852
1947	110,543	81,829	147,218	216,443	286,584	359,848	439,250	471,659	363,643	326,125	236,449	141,392	3,180,893
1948	132,548	120,963	175,826	244,266	322,434	364,269	438,820	460,560	414,644	349,909	242,409	183,463	3,450,111
1949	155,424	127,686	162,937	301,908	380,396	396,213	530,101	472,818	401,162	389,501	230,509	185,743	3,734,398
1950	183,209	141,283	154,320	311,017	354,129	395,765	545,657	501,929	424,089	388,465	281,180	192,085	3,873,128
1951	173,008	143,007	228,318	320,446	407,280	463,630	591,958	541,734	495,700	409,818	276,491	219,175	4,270,565
1952	200,752	207,558	281,386	376,670	433,315	550,503	612,951	649,181	511,381	466,376	421,599	288,385	5,000,057
1953	260,780	239,022	343,973	404,822	529,912	552,292	665,774	669,632	502,341	455,467	377,894	294,803	5,296,712
1954	228,359	210,138	272,101	373,840	501,082	522,310	733,267	667,667	510,817	466,504	345,295	269,304	5,100,684
1955	274,117	270,727	313,604	466,529	623,626	623,658	803,872	686,666	607,628	556,874	427,424	334,068	5,988,793
1956	364,694	307,160	344,902	446,296	481,580	586,669	748,376	679,868	561,337	457,054	366,190	305,085	5,649,211
1957	262,048	274,042	378,671	478,969	559,078	613,424	788,250	745,465	557,021	436,433	403,263	342,613	5,839,277
1958	317,231	239,790	334,194	446,325	475,123	573,717	618,580	711,136	449,631	457,186	373,166	267,332	5,263,411
1959	251,247	240,638	293,173	—	—	—	—	—	—	—	—	—	785,058

COMITÉ PERMANENT

APPENDICE "I"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

État indiquant le nombre des voyageurs transportés dans des autobus traversant au taux d'abonnement.

Période de 1930 à 1959

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
1930													
1931	—	—	—	—	70,107	154,655	264,530	192,178	99,787	89,256	83,368	85,775	1,039,656
1932	86,026	82,293	86,562	89,841	106,150	176,568	246,814	206,342	118,668	96,269	88,044	88,319	1,471,896
1933	88,731	79,072	89,356	91,841	110,760	180,065	256,840	209,151	117,050	100,780	95,886	95,852	1,515,384
1934	97,052	86,078	102,566	104,259	117,457	155,392	283,698	198,148	105,013	102,308	98,100	100,824	1,550,895
1935	97,610	90,056	103,838	100,196	111,229	169,791	233,595	178,133	108,034	106,032	100,961	103,123	1,502,598
1936	99,930	95,088	101,307	100,985	114,251	151,345	197,645	150,483	107,329	104,949	105,365	115,471	1,444,148
1937	112,149	97,721	113,453	120,827	131,746	198,607	312,107	308,119	145,729	137,308	131,250	139,797	1,948,813
1938	138,716	127,020	137,681	135,651	152,628	235,039	567,795	473,678	192,670	180,379	173,937	178,939	2,694,133
1939	175,090	160,316	186,127	171,077	196,756	331,282	484,732	460,834	168,801	140,246	138,823	145,030	2,759,114
1940	148,882	139,034	145,515	149,943	162,152	245,135	313,993	284,955	196,148	209,663	212,818	190,469	2,398,707
1941	198,888	189,100	206,005	208,675	229,372	286,684	360,055	326,272	265,343	265,403	275,113	302,566	3,113,476
1942	299,230	278,593	306,213	319,215	338,346	357,891	447,362	432,109	378,742	394,522	387,643	395,321	4,335,187
1943	393,321	366,890	362,470	376,791	399,871	418,847	506,079	474,649	406,146	438,421	441,110	441,667	5,026,262
1944	440,639	400,599	457,795	446,919	513,658	544,597	597,147	359,560	460,384	455,054	442,595	432,125	5,551,072
1945	432,082	415,191	464,033	459,118	478,170	568,562	658,600	668,968	483,343	459,560	431,789	405,300	5,924,716
1946	416,632	397,485	452,148	422,945	474,447	579,307	603,939	518,863	454,447	458,108	428,615	421,181	5,628,117
1947	419,698	369,420	430,449	417,312	465,009	538,595	646,659	642,108	499,781	492,464	472,690	473,060	5,867,245
1948	454,320	440,508	494,831	516,468	567,600	648,574	741,982	740,543	624,483	613,150	583,388	617,812	7,043,659
1949	608,228	557,351	602,958	636,900	680,244	717,972	817,902	790,688	672,131	707,208	667,314	703,548	8,162,444
1950	617,951	577,807	636,452	620,188	685,435	704,678	760,290	781,353	651,940	672,504	651,090	664,422	8,024,170
1951	603,782	528,198	641,271	610,921	664,127	694,256	762,136	719,300	629,144	633,272	622,380	630,078	7,738,865
1952	666,518	629,538	655,048	695,115	710,591	748,688	804,390	773,736	710,645	734,045	731,236	740,920	8,600,470
1953	678,220	641,586	718,395	710,059	751,341	840,093	870,174	869,506	689,042	709,541	653,151	664,392	8,795,500
1954	682,896	626,004	684,627	682,063	722,665	759,479	908,232	926,056	668,244	661,172	625,155	626,750	8,523,343
1955	606,407	589,721	644,215	631,997	650,237	756,295	940,376	822,341	619,959	628,935	598,617	596,103	8,085,203
1956	666,595	638,389	678,694	644,625	668,319	727,685	809,775	852,385	598,952	633,080	640,736	599,918	8,159,153
1957	568,862	574,867	650,673	597,675	650,730	710,553	815,385	811,691	609,870	593,745	601,770	595,916	7,781,737
1958	571,301	536,784	619,409	576,537	592,332	641,507	731,008	776,371	560,732	554,497	516,434	534,654	7,211,566
1959	520,083	502,740	546,451	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,569,274

NOTA: Aucune donnée statistique n'est disponible pour 1930 et de janvier à avril 1931.

Le 22 MARS 1960.

APPENDICE "J"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

État indiquant le nombre des voyageurs transportés dans des autobus suivant un horaire régulier et payant au prix de 100 passages

Période de 1930 à 1959

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
1930	—	—	—	—	7,500	33,000	31,600	—	11,600	10,000	7,900	9,200	110,800
1931	13,166	13,166	13,167	13,167	13,167	13,167	13,167	13,167	13,167	13,167	13,167	13,166	158,000
1932	12,100	12,100	10,000	—	22,900	25,800	20,000	20,000	12,900	12,900	15,800	7,900	172,400
1933	12,900	7,100	23,700	2,100	27,100	20,000	32,100	26,300	17,100	14,200	12,900	12,900	208,400
1934	4,200	9,200	6,300	7,100	10,000	33,700	60,800	38,700	29,200	15,800	10,000	15,000	240,000
1935	10,000	7,100	7,100	10,000	30,800	23,700	51,600	54,500	32,900	22,900	12,900	25,800	289,300
1936	15,000	25,800	—	12,900	33,700	41,600	57,900	35,800	34,500	55,800	12,900	31,600	357,500
1937	32,100	12,900	30,800	21,100	24,800	38,200	60,300	99,600	29,000	27,900	32,400	38,200	447,300
1938	28,083	28,083	28,083	28,083	28,083	28,084	28,084	28,084	28,084	28,083	28,083	28,083	337,000
1939	40,180	30,183	34,736	36,580	38,793	45,131	73,767	60,665	60,855	54,376	47,339	55,587	578,192
1940	45,172	39,137	35,582	36,843	44,207	57,888	66,632	73,440	61,793	59,422	58,417	60,795	639,328
1941	63,394	57,068	60,417	56,061	72,917	78,309	88,376	100,800	79,645	77,596	80,291	88,841	903,715
1942	84,889	76,511	87,466	82,511	97,776	95,931	116,543	132,551	115,194	117,739	120,520	106,677	1,234,308
1943	152,612	115,938	128,782	135,544	140,809	144,275	165,632	166,852	159,011	149,983	167,576	190,277	1,817,291
1944	209,474	132,236	211,256	230,544	211,530	222,156	224,182	246,942	230,623	228,489	214,988	208,573	2,543,993
1945	192,900	198,243	196,695	184,347	195,834	202,112	220,272	224,944	197,131	362,840	141,648	206,679	2,523,645
1946	193,911	183,284	217,880	192,475	225,613	254,618	270,887	273,796	244,473	242,487	235,581	234,962	2,769,967
1947	229,108	184,732	233,997	237,818	259,738	279,309	318,416	344,331	295,666	303,958	296,228	299,365	3,282,666
1948	287,530	275,772	296,769	270,499	317,909	328,250	365,718	374,077	343,354	343,393	316,505	326,466	3,846,672
1949	332,515	309,033	319,837	312,621	357,169	358,689	401,374	406,179	376,413	393,064	359,393	363,223	4,289,510
1950	353,113	320,252	327,329	328,005	332,758	349,515	382,163	378,706	354,246	356,616	342,637	372,973	4,198,313
1951	373,415	325,481	383,272	358,528	389,316	392,804	408,103	410,717	404,385	397,110	389,789	399,537	4,632,457
1952	401,402	387,135	406,992	384,801	404,539	408,793	422,014	440,964	420,702	424,186	416,840	431,516	4,949,884
1953	421,963	394,137	416,398	406,626	433,364	413,279	433,243	444,224	416,986	436,337	414,161	422,953	5,053,671
1954	415,572	391,115	423,069	403,842	416,109	400,224	428,288	417,977	400,040	414,201	396,419	418,870	4,925,726
1955	415,957	382,495	401,737	403,124	415,986	417,681	431,956	424,494	431,979	442,776	415,753	431,025	5,014,963
1956	426,760	405,079	424,808	408,610	417,601	408,448	411,521	419,485	400,691	385,369	352,977	358,143	4,819,492
1957	353,043	336,267	367,751	340,055	349,091	334,873	358,635	356,522	338,284	331,632	336,882	342,009	4,150,044
1958	339,782	305,213	352,618	338,226	351,227	337,563	347,298	369,077	345,655	357,756	338,767	351,265	4,134,447
1959	338,435	325,808	355,764	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,020,007

NOTA: Les chiffres ci-dessus relatifs aux voyageurs ne sont pas compris dans le total des voyageurs publié dans le rapport annuel du Conseil des ports nationaux sous la rubrique *Classement des péages au pont Jacques-Cartier*. Le taux fixe pour 100 voyages, étant fondé sur la capacité de transport de l'autobus, comprend l'autobus et les voyageurs, quel que soit le nombre des personnes transportées.

Le 22 MARS 1960.

APPENDICE "K"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

PORT DE MONTRÉAL

Pont Jacques-Cartier

Liste de rapports de tous les cas d'excédents ou de déficits des péagers, dépassant \$10, et quelques rapports types indiquant les mesures disciplinaires prises contre les péagers dans les cas d'excédents ou de déficits inférieurs à \$10, mais supérieurs à \$5: 1^{er} janvier 1946 à aujourd'hui.

(Questions posées par M. Chown, fascicule n° 6, page 41)

1. 1946	Péager A. Benoit	Déficit:	\$ 5.80
2. 1946	Péager R. Toupin	Déficit:	\$ 25.00
3. 1947	Péager P. Normoyle	Déficit:	\$ 25.00
4. 1947	Péager R. Rioux	Déficit:	\$ 5.00
5. 1949	Péager A. Pearsons	Excédent:	\$ 10.00
6. 1950	Péager A. Gauthier	Excédent:	\$ 18.25
7. 1952	Péager A. Beauchamp	Excédent:	\$ 18.00
8. 1952	Péager W. Forest	Déficit:	\$ 15.00
9. 1953	Péager E. Phaneuf	Déficit:	\$ 25.00
10. 1956	Péager R. Houle	Excédent:	\$ 8.85
11. 1957	Péager R. Houle	Déficit:	\$ 10.00
12. 1958	Péager J.-M. Laplante	Excédent:	\$ 20.00
13. 1959	Commis J. R. McSween	Déficit:	\$300.00

Montréal, le 2 avril 1960.

Le 21 juin 1946

Conseil des ports nationaux
Ottawa, Ontario

A. Benoit, péager,
Pont Jacques-Cartier

En 1930, des directives générales ont été émises à l'intention des péagers. D'après ces directives, tout péager devait, avant d'entrer en fonction, se débarrasser de son argent en espèces, afin que tout l'argent en sa possession lors de la relève fût reconnu comme étant la propriété de la Commission et, après avoir quitté son poste, il devait suivre la filière suivante:

- Compter tout l'argent en sa possession et le répartir d'après les diverses coupures;
- Vingt dollars en monnaie devaient être replacés dans le coffre-fort;
- Le détail du solde devait ensuite être inscrit dans le carnet des coupures;
- Le rapport des ventes quotidiennes de billets était établi seulement après cela, et le surintendant devait signaler au bureau principal tous les cas où cette méthode n'était pas suivie;
- Quel que fût l'écart entre les ventes et les montants perçus, on devait l'indiquer.

Dans son rapport de ventes de billets pour le 11 du courant, le péager susmentionné a établi ses ventes à \$136.15 et il a remis \$136.20. Lorsque son rapport a été vérifié par l'agent du Trésor, ce dernier a constaté que le péager avait commis des erreurs de calcul et qu'il avait perçu en tout \$142. Il manquait donc

\$5.80. Ce déficit ayant été porté à l'attention du surveillant le 14 du courant, celui-ci a vérifié l'avance en espèces faite à M. Benoît et il a constaté qu'au lieu de \$20, elle n'était que de \$18.54, soit \$1.46 en moins.

J'ai eu une entrevue avec M. Benoît le matin du 14. Il a déclaré qu'il connaissait le règlement, y compris la disposition d'après laquelle toutes les coupures doivent être comptées avant de préparer le rapport des ventes. Il a admis qu'il a pu rédiger son rapport des ventes avant de compter son argent en espèces; mais il a maintenu qu'il ne possédait aucun argent personnel quand il est entré en fonction et qu'il n'a gardé aucun montant en plus de celui qu'il a remis lorsqu'il a quitté son poste. Il a prétendu qu'à cause de la pluie, il était trempé, son argent aussi, et qu'en faisant l'appoint il a peut-être donné \$6 de trop. Il ne pouvait expliquer la coïncidence suivante: il manquait à peine 5c. pour que sa caisse balancât, alors que son rapport accusait un écart de \$5.85. Il a aussi admis qu'il était responsable du déficit de \$1.46 dans son avance en espèces.

J'ajoute qu'il a depuis envoyé \$6 à l'agent du Trésor pour balancer son compte.

M. Benoît est un ancien combattant de la première Grande Guerre, ayant été en service du 5 août 1915 au 1^{er} juillet 1959. Il est entré au service du port en qualité de commis-concierge du pont Jacques-Cartier, le 22 mars 1934, et il a été promu au poste de péager le 20 février 1945. Aux fins de la caisse de retraite du Conseil, il est à l'emploi du Conseil; mais il n'a pas encore choisi de verser la part relative à son service antérieur.

Son travail à titre de commis-concierge (et péager de relève) et, depuis février 1945, de péager, a été très satisfaisant.

Vu ses antécédents et vu qu'il n'y a preuve que de négligence ou, en mettant la chose au pire, qu'il s'agit d'une infraction au règlement relatif à la manutention des espèces et des rentrées, j'estime que la punition serait suffisante si on lui imposait un congé de deux semaines, sans traitement, à compter du 15 du mois courant, date à laquelle je l'ai suspendu jusqu'à prochain avis.

Pour sa gouverne, le Conseil trouvera ci-inclus copie du rapport de M. Benoît pour la journée en question.

Pour le gérant du Port,
J. K. WYMAN.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Port de Montréal

Correspondance intérieure

MONTRÉAL, le 7 décembre 1946

Au directeur du port,

Le 5 du courant, M. Oliver, agent du Trésor, m'a informé qu'il s'était produit un écart de \$25 dans les recettes en espèces du péager Toupin pour la journée du 8 novembre 1946.

En vérifiant ses rapports pour cette date, j'ai constaté que, d'après la formule 619/3 remplie par le péager Toupin, ce dernier a vendu des billets d'automobile à 25c. dont le premier numéro était 105001 et le dernier 105,110, soit un total de 109 billets s'élevant à \$27.25. Mais le péager Toupin n'a fait rapport que de 9 billets pour un montant de \$2.25, soit un déficit de 100 billets d'une valeur de \$25, faisant évidemment une erreur de calcul.

Invité à donner la raison de ce déficit, le péager Toupin n'a pu fournir d'explication satisfaisante, se contentant de dire qu'il ne pouvait se rappeler des choses remontant aussi loin.

Après avoir soigneusement étudié ses reçus, je suis d'avis que, le 8 novembre, le péager Toupin a sans aucun doute réglé ses recettes en espèces d'après le rapport de ses ventes, faisant fi du règlement qui défend formellement de procéder ainsi.

Pour une telle infraction, je recommande que Toupin soit suspendu pendant 15 jours, du 9 décembre au 23 décembre 1946 inclusivement, que sa nomination du 29 novembre au poste de péager soit annulée et qu'il revienne au poste de commis-concierge temporaire.

La somme de \$25 a été versée au Trésor le 7 décembre 1946.

Le surveillant des péagers,
A. POOLE.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Port de Montréal

Correspondance intérieure

MONTRÉAL, le 14 avril 1947

Au directeur du port au sujet du péager P. Normoyle (n° 19)

M. Oliver, agent du Trésor, m'a appris aujourd'hui qu'un écart de \$25 s'est produit dans les recettes en espèces du péager Normoyle pour la journée du 18 mars 1947.

En vérifiant ses rapports pour ce jour-là, j'ai constaté que, d'après le rapport 619/3, ont été vendus ce jour-là des billets d'automobile à 25c., qui commençaient au numéro 218864 et se terminaient au numéro 219000, soit un total de 137 billets pour \$34.25. Le péager n'a fait rapport que de 37 billets vendus pour un montant de \$9.25, ce qui représente un déficit de \$25 et évidemment une erreur de calcul.

Invité à donner la raison de ce déficit, le péager Normoyle n'a pu fournir d'explication satisfaisante, se contentant de dire qu'il ne pouvait se rappeler des choses remontant aussi loin.

Après avoir soigneusement étudié ses reçus, je suis d'avis que, le 8 novembre, le péager Normoyle a réglé ses recettes en espèces d'après le rapport de ses ventes, faisant fi du règlement qui défend formellement de procéder ainsi.

Pour une telle infraction, je recommande que le péager Normoyle soit suspendu durant 15 jours, du 18 avril au 2 mai 1947 inclusivement.

Le surveillant des péagers
du pont Jacques-Cartier,
A. POOLE.

AP/WJ

Approuvé par A. T. Murphy, directeur du port.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Port de Montréal

Correspondance intérieure

MONTRÉAL, le 21 novembre 1947

Au gérant du port

Objet: R. Rioux, péager n° 20

M. Oliver, agent du Trésor, m'apprend aujourd'hui qu'un écart s'est produit dans le rapport du 3 novembre du péager susmentionné.

En vérifiant ses rapports pour cette date, j'ai constaté que le péager avait rédigé son rapport des ventes de la façon suivante sur la formule 619/6: billets pour camions d'une tonne n^{os} 99750 à 99787, en tout 37 billets à 25c. d'une valeur de \$9.25, alors qu'il aurait dû inscrire les numéros 99770 à 99787, soit 17 billets d'une valeur de \$4.25. Il y a donc un excédent de \$5. Cette erreur vient de ce que le péager s'est trompé en prenant la série de numéros des ventes du jour précédent.

Lorsqu'on a demandé au péager de fournir une explication, le péager Rioux a déclaré que, en faisant son rapport quotidien des ventes du 3 novembre, il a remarqué un déficit de \$5 par rapport à ses recettes en espèces. Ayant un dossier impeccable et craignant qu'une demande de remboursement n'entache ce dossier, il a comblé avec son propre argent l'écart qu'il croyait exister.

Le péager Rioux a certainement fait un acte irrégulier en réglant ses recettes en espèces d'après le rapport de ses ventes, faisant fi du règlement qui défend de procéder ainsi.

Pour une telle infraction, je recommande que le péager Rioux soit affecté au service de nuit (11 heures du soir à 7 heures du matin) pour une période d'un mois.

*Le surveillant des péagers
du pont Jacques-Cartier,*

A. POOLE
et
A. DOALY.

Approuvé par A. G. Murphy,
directeur du port,
le 22 novembre

cc: l'agent du Trésor et au
bureau de contrôle des présences.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Port de Montréal

Correspondance intérieure

MONTRÉAL, le 6 avril 1949

Au directeur du port,

Le règlement actuel exige que les péagers établissent d'abord le rapport quotidien de leurs recettes en espèces et qu'ils mettent ensuite l'argent perçu sous clef dans leur sac avant de compléter le rapport des ventes pour la journée. Comme vous le savez, nous avons adopté, depuis le 1^{er} avril, une meilleure méthode qui rendra plus difficile au péager toute tentative en vue de rouvrir le sac à l'argent en espèces. Le 1^{er} avril, des avis spéciaux ont été affichés pour la gouverne des péagers et l'on a insisté pour dire qu'il fallait s'en tenir strictement à ce règlement.

Le 4 avril, en ouvrant le sac à l'argent en espèces du péager Pearson, on y a trouvé son rapport des ventes du 2 avril, preuve évidente qu'il avait fait fi de ce règlement très important. De plus, d'après les rapports de ses ventes du 2 et du 3 avril, il semble bien qu'il ait cherché à régler ses ventes d'après ses recettes.

Au cours des derniers cinq mois, on m'a fait part de plusieurs écarts de nature douteuse; mais, comme il était impossible de démontrer avec certitude qu'il y avait eu irrégularité, j'ai accepté les explications du péager Pearson en lui donnant le bénéfice du doute.

Il n'y a guère de doute maintenant que le péager Pearson a constamment réglé le rapport de ses ventes d'après ses recettes, de sorte qu'il enfreignait délibérément le règlement.

Vu que, la veille, on avait particulièrement rappelé au péager Pearson la nécessité de s'en tenir strictement à l'article 12 du règlement régissant les péagers, je propose que ce péager soit renvoyé pour désobéissance flagrante au règlement.

Le surveillant des péagers,

A. POOLE

et

A. DOALY.

ap/mg

APPROUVÉ:

A. G. Murphy, 6/4,
directeur du port.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Port de Montréal

Correspondance intérieure

MONTRÉAL, le 19 juin 1950

Mémoire pour le dossier

A. Gauthier, péager n° 5, pont Jacques-Cartier

Le 1^{er} juin 1950, le péager susmentionné a été en fonction à l'extrémité nord du pont, de 3 heures de l'après-midi à 11 heures du soir. Une fois son service terminé, il a remis la somme de \$198.25 en espèces et son rapport quotidien des ventes indiquait une somme de \$197.60 en tout, soit un excédent de 65c. La vérification du rapport, au bureau du Trésor, a démontré que, dans le calcul des billets du soir, le péager Gauthier s'était trompé et qu'il avait compté 44 billets de trop, ce qui, à 40c. le billet, formait un total de \$17.60. La valeur réelle des billets vendus était donc de \$180, non de \$197, et l'excédent était effectivement de \$18.25.

Interrogé à ce sujet, M. Gauthier s'est d'abord demandé comment s'était produit un tel excédent. Il s'est ensuite rappelé qu'il avait prêté \$15 au péager Toupin, qui les lui avait remis pendant son service, le 1^{er} juin. Le péager Gauthier s'est aperçu par la suite qu'il lui manquait de l'argent personnel, mais il ne savait comment cela se faisait. Quand on l'a questionné, il a pensé qu'il a probablement mis ses \$15 dans son tablier et qu'il l'a remis avec l'argent des péages du 1^{er} juin. Malgré cela, le péager Gauthier avait un excédent de \$3.25 le jour en question.

Après que le péager Gauthier se fût expliqué et avant qu'il ait eu le temps de communiquer avec M. Toupin, M. Poole a appelé ce dernier et lui a demandé s'il se rappelait cette transaction avec le péager Gauthier. Le péager Toupin, sans que personne mentionnât le montant dont il était question, a spontanément déclaré qu'il avait emprunté \$15 du péager Gauthier et qu'il les lui avait rendus au cours de son travail. Même s'il ne pouvait préciser la date exacte de la transaction, il se rappelait que c'était le premier jour du retour au travail de M. Gauthier, après une mise à pied de trois jours, soit donc le 1^{er} juin.

Je suis porté à accepter l'explication de M. Gauthier pour les raisons suivantes:

- a) Il s'est récemment porté candidat au nouveau poste de commis de nuit du pont; il est invraisemblable qu'un homme qui désire tellement obtenir une promotion se permette une action malhonnête;
- b) La version de M. Gauthier a été confirmée par le péager Toupin, avant que l'un et l'autre aient eu l'occasion de se concerter.

Sauf confiscation par le port de la somme de \$15, je ne propose aucune autre mesure disciplinaire dans ce cas. Le seul fait que le péager Gauthier ait eu sur soi une somme de \$15 de son argent personnel, pendant son service, constitue une irrégularité; mais il est déjà suffisamment puni par la perte des \$15 qui lui appartenaient.

Le secrétaire du port,

P. G. BROWN.

pgb/pc

cc: Surveillant des péagers et à
l'agent du Trésor.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Port de Montréal

Correspondance intérieure

MONTRÉAL, le 1^{er} décembre 1952

Au directeur du port

Objet: A. Beauchamp, péager

Excédent de \$18

Le rapport n° 216, 28 novembre 1952, du péager A. Beauchamp accuse un excédent de \$18.

Ci-joint le rapport du péager Beauchamp.

L'explication fournie par le péager Beauchamp au sujet de cet excédent constitue décidément une infraction au règlement d'après lequel les péagers ne doivent pas avoir en leur possession de l'argent personnel pendant les heures de travail.

Comme mesure disciplinaire à la suite de cette infraction au règlement, je propose que le péager A. Beauchamp soit suspendu pendant une semaine et qu'il soit ensuite affecté au service de nuit pendant un mois.

Le surveillant des péagers,
A. POOLE.

Pièce jointe

cc: A l'agent du Trésor et au
contrôleur en chef des présences.

APPROUVÉ:

Le directeur du port,
A. G. MURPHY.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Port de Montréal

Correspondance intérieure

MONTRÉAL, le 30 novembre 1952

A M. A. Poole,
Surveillant des péagers,
Pont Jacques-Cartier.

Le 28 novembre, vers 7 heures moins le quart du soir, je me suis rendu à l'entrée sud du pont pour y vérifier les recettes de M. A. Beauchamp qui terminait son service à 7 heures. D'après ma vérification, ses recettes étaient en règle.

Je suis revenu à l'entrée nord du pont pour y vérifier les recettes des péagers qui terminaient leur service à 8 heures du soir. J'ai ensuite compilé tous les rapports des ventes pour ce jour-là.

Quand vous m'avez dit que le rapport n° 216 comportait un écart de \$18 parce qu'il y avait eu par erreur transposition des camions 619/8, qui acquittent un droit de 60c., j'ai vérifié de nouveau pour constater qu'en effet cette erreur existait. Il m'est impossible, cependant, de trouver une explication à l'excédent que contient le rapport de Beauchamp.

Je puis vous assurer que le rapport des ventes de Beauchamp a été préparé au moins deux heures après mon retour de l'entrée sud du pont et qu'il lui était impossible de connaître le montant de ses ventes.

*Le commis de nuit au
pont Jacques-Cartier,*
R.-R. LABELLE.

Le 30 novembre 1952

M. A. Poole,
Surveillant.

La seule explication que je puisse vous donner au sujet de l'excédent de \$18 qui a été relevé dans mon rapport des recettes du 28 novembre 1952, c'est que j'ai encaissé mon chèque de paye et que je n'ai pas eu le temps d'en remettre immédiatement le montant dans le coffre-fort. Plusieurs personnes m'ont présenté, ce jour-là, des billets de banque d'un fort montant; comme il ne me restait plus de billets de faible coupure, j'ai fait la monnaie avec l'argent de mon chèque. J'ai dû, sans m'en rendre compte, mêler mon argent personnel à celui que j'ai perçu des péages.

Le péager n° 11,
ALFRED BEAUCHAMP.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

PORT DE MONTRÉAL

Correspondance intérieure

MONTRÉAL, le 11 décembre 1952

Au directeur du port:

Le péager—W. Forest

Déficit de \$15—Vérification-surprise de l'auditeur général.

Au sujet de la vérification-surprise que le représentant de l'auditeur général du Canada a faite, dans l'après-midi du 27 octobre, des fonds que les péagers du pont avaient en main, voici ce que j'ai à dire.

La vérification du représentant de l'auditeur général n'a pas suffi à établir au delà de tout doute qu'il y a eu déficit dans le cas du péager W. Forest. L'agent du Trésor croit, tout comme moi, que la vérification n'a pas été assez complète pour établir hors de tout doute qu'il y a eu irrégularité. Vu le bon dossier de W. Forest en tant que péager, je crois que nous devrions lui donner le bénéfice du doute et qu'il n'y a pas lieu de recommander des mesures disciplinaires. Dans le cas des péagers Houle, Gagnon, Rioux et Bélisle, les écarts sont relativement faibles et n'ont rien d'anormal ni d'inusité.

Le directeur adjoint du port,
GUY BEAUDET.

Nota: Cette affaire a été longuement étudiée lors d'une réunion du Conseil, à Montréal, le 12 décembre.

GUY BEAUDET.

BUREAU DE L'AUDITEUR GÉNÉRAL

Canada

OTTAWA, le 31 octobre 1952

Monsieur B. J. Roberts, membre
Conseil des ports nationaux
Edifice de l'ouest
Ottawa (Ont.)

Objet: Pont Jacques-Cartier, Montréal

Monsieur,

Notre personnel a fait une vérification à l'improviste de l'argent qu'avaient en mains des péagers au travail sur le pont, dans l'après-midi du 27 octobre. Voici les résultats:

Péager	Numéro	Total des ventes	Argent en espèces	
			Déficit	Excédent
Poste de péage de l'extrémité nord				
R. Houle.....	9	\$ 87.80	\$.20	\$
L. Gagnon.....	1A	278.80	.60	
R. Rioux.....	20	230.80		2.70
Poste de péage de l'extrémité sud				
A. Bélisle.....	13	338.55	.45	
W. Forest.....	24	282.35		15.00

On remarquera qu'il y avait un écart dans le cas de tous les péagers, et que le plus considérable a été un excédent de \$15 pour M. W. Forest, qui a été incapable d'expliquer cet excédent. Son "rapport des ventes quotidiennes des péagers", à la date où la vérification a été faite, indique qu'il a terminé la journée avec un excédent de \$14.85.

Comme cela peut laisser entrevoir une situation exigeant que des mesures soient prises le plus tôt possible pour y remédier, quant à la suffisance des précautions actuelles ou de l'à-propos du régime actuel de perception, nous croyons que la question devrait être étudiée sans retard.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de nos meilleurs sentiments.

Le surveillant de la vérification,
section "A",

A. O. ADAMSON.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

PORT DE MONTRÉAL

Correspondance intérieure

MONTRÉAL, le 23 mai 1953

Monsieur A. G. Murphy
 Directeur du port

Comme suite à mon rapport du mercredi 20 mai, au sujet du péager E. Phaneuf, je tiens à vous dire que l'inventaire de ses billets, le 21 mai 1953, a révélé un écart de 100 billets à 25c. pour les automobiles dans la série 619/3, soit un déficit de \$25.

Quand on a vérifié les billets du péager Phaneuf, on a constaté que le dernier numéro de la série 619/3 était 139346, non pas 139246, comme il l'avait indiqué dans son dernier rapport, le n° 95, le 18 mai 1953.

La déclaration ci-jointe, qu'a signée le péager Phaneuf, établit hors de tout doute qu'il falsifié a son rapport pour garder \$25 de sa recette quotidienne, outre \$10 de sa petite caisse.

Étant donné la gravité de l'infraction, le péager Phaneuf a été immédiatement suspendu en attendant d'autres mesures; je recommande qu'il soit renvoyé.

Le péager Phaneuf a été employé temporairement depuis le 10 août 1949, et il ne participait pas à la caisse de retraite du Conseil des ports nationaux.

A. Poole.

Le péager Phaneuf a démissionné en date du 21 mai, et l'argent manquant a été remboursé.

Le surveillant des péagers,
 pont Jacques-Cartier.
 MONTRÉAL, le 21 mai 1953

Monsieur A. G. Murphy
 Directeur du port
 Montréal

Objet: Déficit de caisse et inventaire

Monsieur,

M. A. Gauthier m'a appris qu'une vérification complète de mon argent et de mon stock, pendant mon absence, a révélé un déficit de \$10 dans ma petite caisse, et de 100 billets pour les automobiles, dans ma série de billets 619/3, soit \$25 ou, en tout, \$35. Voici la seule explication que je puisse fournir:

J'avait un urgent besoin de \$35 pour un paiement échu et j'ai emprunté cet argent que je calculais pouvoir remettre dans ma caisse jeudi, en reprenant mon poste. Je suis prêt à rembourser le montant susmentionné dès mon retour au travail ou à le faire déduire de mon salaire, à la prochaine paie.

Pour votre gouverne, s'il-vous-plaît.

Le péager n° 17,
 EUGÈNE PHANEUF.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
 PORT DE MONTRÉAL
 Correspondance intérieure

MONTRÉAL, le 8 octobre 1956

A Monsieur G. Beaudet
 Directeur du port

Veillez trouver ci-jointes les déclarations du surveillant adjoint R. Labelle et du péager R. Houle au sujet d'un écart dans le rapport n° 178 du péager Houle, à la date du 27 septembre 1956.

L'explication du péager Houle est plausible et il n'y a qu'à l'accepter, selon moi.

Il est à remarquer que M. Labelle a fait le rapport et a vérifié le montant en espèces pour le rapport n° 178. La raison en est qu'aucun commis n'accompagnait le surveillant adjoint ce jour-là, car le commis qui lui est assigné était en congé et son remplaçant était, lui, en congé compensatoire. Je n'ai pas et je n'ai jamais eu raison de penser que M. Labelle n'a pas suivi le règlement lorsqu'il a préparé ces rapports et je suis d'avis qu'on devrait accepter sa déclaration.

*Le surveillant des péagers,
 pont Jacques-Cartier,
 M. POOLE.*

Au surveillant des péagers

Je veux bien accepter la déclaration de M. Labelle et admettre que c'est par coïncidence que des erreurs d'écriture effacent l'écart dans le montant en espèces du rapport de M. Houle.

D'autre part, il faudrait rappeler à M. Labelle que l'une des fonctions du surintendant adjoint consiste à voir à ce que ces rapports soient exacts en tout point et ne comportent aucune erreur d'écriture.

J.-A. CLÉMENT.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
 Port de Montréal
 Correspondance intérieure

MONTRÉAL, le 7 octobre 1956

A M. A. POOLE
 Surveillant des péagers
 Pont Jacques-Cartier

Monsieur,

Au sujet de l'excédent mentionné dans le rapport n° 178, à la date du 27 septembre 1956, je ne peux me rappeler ce qui serait arrivé à une date aussi lointaine. Cependant, il est possible qu'on m'ait remis deux billets de dix dollars collés ensemble ou que je n'aie pas rendu la monnaie suffisante à quelqu'un qui m'aurait donné un billet de dix dollars que j'aurais pris pour un billet d'un dollar. Je me suis déjà trompé comme cela, mais j'ai eu le temps de m'en apercevoir sur place; à la fin de mon poste, j'ai remis, pour qu'on le vérifie, tout l'argent que j'avais perçu.

*Le péager n° 9,
 R. HOULE.*

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Port de Montréal

Correspondance intérieure

MONTRÉAL, le 7 octobre 1956

A M. A. POOLE
Surveillant des péagers
Pont Jacques-Cartier

Objet: Excédent en espèces du péager R. Houle

Au sujet de l'excédent de \$8.85 mentionné dans le rapport n° 178 du péager Houle, en date du 27 septembre 1956, je dois dire que ce rapport a été préparé en conformité du règlement. S'il n'y avait pas eu une erreur d'écriture (duplication des ventes de la série 619/131), le rapport aurait indiqué cet excédent.

*Le surveillant adjoint des péagers,
pont Jacques-Cartier,
R.-R. LABELLE.*

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Port de Montréal

Correspondance intérieure

MONTRÉAL, le 7 avril 1957

A Monsieur G. Beaudet
Directeur du port

Veillez trouver ci-incluses des déclarations du surveillant adjoint E. Wheeler et du péager R. Houle, au sujet d'un déficit de dix dollars (\$10) dans les recettes en espèces de ce dernier, le 3 avril 1957.

L'explication du péager Houle est plausible et je ne vois pas pourquoi il faudrait la rejeter. Toutefois, comme il admet qu'il avait d'abord trois billets de dix dollars, on lui a ordonné de remettre dix dollars pour combler l'écart.

Quant au surveillant adjoint, je lui ai rappelé qu'il est responsable des rapports qu'il vérifie, l'avertissant que des erreurs d'écriture de ce genre seraient mal vues à l'avenir.

*Le surveillant des péagers,
M. POOLE.*

Étant donné (1) l'explication de M. Poole et l'erreur du surveillant adjoint des péagers et vu (2) qu'on ne peut pas obtenir d'autres preuves dans ce cas-là, aucune mesure disciplinaire n'est proposée, car on ne pourrait la soutenir devant un comité des griefs.

JAC.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

PORT DE MONTRÉAL

Correspondance intérieure

MONTRÉAL, le 6 avril 1957

A M. A. Poole,

Monsieur,

Au sujet du déficit de \$10 en espèces dans le rapport du péager Houle, le 3 avril 1957, je tiens à déclarer que, lorsque j'ai vérifié la caisse du péager en question, il y avait deux billets de \$10. J'admets avoir manqué à l'exactitude en transposant le montant de \$30 au lieu de \$20; mais, n'eût été cette erreur, il est évident que n'importe qui aurait constaté qu'il manquait \$10.

Le surveillant adjoint,
E. H. WHEELER.

4/5/57

Monsieur,

Au sujet du déficit de \$10 dans mes recettes en espèces, je me rappelle que j'avais trois billets de \$10. La seule explication est que le billet de dix dollars a été mêlé aux papiers que j'avais sur la table ou qu'il est tombé sur la plancher.

Le péager n° 9
ROLAND HOULE.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

PORT DE MONTRÉAL

Correspondance intérieure

MONTRÉAL, le 21 novembre 1958

A Monsieur J.-A. Clément,
Surintendant des ponts

*Écart dans les billets et les recettes en espèces pour
la série 619/11, voitures particulières*

Le 6 octobre 1958, dans le rapport n° 4, le péager Laplante, péager n° 10 a, a mentionné la vente de 88 billets de la série 619/11, voitures particulières, du numéro 237751 au numéro 237839, pour un montant de \$22. Le lendemain, son rapport indique qu'il avait terminé la veille à 237757 et qu'il avait vendu son rapport indique qu'il avait terminé la veille à 237757 et qu'il avait vendu les numéros suivant celui-là. Le 10 octobre, dans le rapport n° 8, il a mentionné que les numéros 237812 à 237866 avaient été vendus, de sorte que les numéros 237757 à 237839, dont la vente était indiquée le 6 octobre 1958, avaient été vendus une seconde fois.

Du 6 au 10 octobre, ses rapports de vente quotidiens ne révèlent aucun écart anormal, alors qu'un excédent considérable aurait dû paraître le 6 octobre, et des déficits dans les rapports suivants jusqu'au 10 octobre inclusivement.

Le 10 novembre 1958, le même péager, dans son rapport n° 8496, a multiplié 27 par \$2, soit un total de \$54, alors qu'il aurait dû vraiment multiplier 37 par \$2. Il avait dans un excédent de \$20.

Étant donné que le péager en question n'a été nommé que récemment, il est possible que ces erreurs n'aient pas été intentionnelles. Ses explications "ci-incluses" doivent toutefois être acceptées avec réserves.

J'ai prévenu par lettre le péager Laplante que des erreurs de ce genre ne peuvent pas être tolérées et qu'on s'attend à une amélioration immédiate.

*Le surveillant des péagers,
Pont Jacques-Cartier,
A. POOLE.*

Copies pour le Trésor et le dossier.

Approuvé le 21/11/58 J.A.C.

(Texte)

20 novembre 1958

AP-cp
M. Poole,
de J.-M. Laplante.

"Erreur du 6 oct. 1958"

D'après mes souvenirs, j'ai changé 2 billets de \$10.00 pour 20 billets de \$1.00 à une personne qui est venu au bureau juste avant que je sorte pour aller à mon "Stand" à 6 hr du matin, il s'est adressé à moi car le commis était en devoir au sud et j'ai oublié les deux billets de \$10.00 dans le tablier. J'ai pris les billets de \$1.00 de mon porte monnaie je ne suis pas aperçu de la différence de mon porte feuille car j'y avais une assez grande quantité de un dollars dont j'ignorais le chiffre exact.

"Erreur du 10 novembre 1958"

J'ignore totalement la provenance de la différence d'argent, mais m'étant conformé aux instructions, j'ai remis entièrement tout l'argent que j'avais dans mon tablier, ce qui serait arrivé au même, si j'avais marqué \$37 au lieu de \$27.

Votre obligé

Jean Marc Laplante.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Port de Montréal

Correspondance intérieure

Au directeur du port

MONTRÉAL, le 23 décembre 1959

pont Jacques-Cartier

J. R. McSween, commis 4 (en fonction) Emploi n° M-41

Le 15 décembre 1959, le Conseil du Trésor a inauguré un nouveau régime, au pont Jacques-Cartier, qui élimine la nécessité pour les commis d'avoir de l'argent et des jetons d'avance pour en fournir aux agents de péage.

Quand M. McSween a remis son avance, le mardi 15 décembre 1959, vers 8 heures du soir, on a constaté qu'il lui manquait \$300 sur son avance de \$2,000. Le même jour, en arrivant au travail, à 4 heures de l'après-midi,

M. McSween rapporta au surveillant du pont qu'il avait vérifié sa caisse, le jour précédent, et qu'il avait constaté ce déficit. Les explications qu'il a données de ce déficit, et qu'on trouve dans le rapport ci-joint de M. McSween, étaient que:

- a) N'importe qui pouvait saisir les liasses sur le comptoir tandis que j'étais occupé à les placer dans le coffre-fort, ou que je répondais au téléphone. (Les pièces de 25c. étaient enveloppées en paquets de 10 rouleaux, c'est-à-dire qu'il y avait \$100 par paquets.)
- b) J'ai pu donner à quelqu'un une valeur de \$300 en pièces de monnaie et en 25c. et ne rien recevoir en retour.

La raison donnée à l'alinéa a) n'est pas très plausible. La distance entre le comptoir et le compartiment du coffre-fort où ces avances sont gardées est telle qu'il semblerait impossible qu'il n'eût pas vu quelqu'un prendre trois paquets de 25c. sur le comptoir, en face de lui. Il en est de même à l'égard du téléphone; la pièce où les commis travaillent n'est pas assez grande pour permettre à quelqu'un d'entrer et de saisir trois paquets d'argent sans que personne le voie. La raison donnée à l'alinéa b) est presque impossible, mais elle est plausible.

M. McSween a été appelé à mon bureau le 22 décembre 1959 et n'a pu donner d'autres renseignements, sauf qu'il était certain qu'il n'avait pas pris l'argent lui-même. Je l'ai suspendu de ses fonctions à partir de cette date, en attendant qu'une décision soit prise dans son cas.

Ce que dit M. McSween est difficile à croire, et il y a de fortes indications qu'il s'est approprié cet argent pour son propre usage, probablement avec l'intention de le remettre plus tard. D'autre part, il y a en sa faveur certains éléments de doute, en particulier au sujet de la raison donnée à l'alinéa b) ci-dessus.

Étant donné que les avances en espèces et en jetons ne sont plus entre les mains des commis et que la possibilité d'un pareil incident se trouve désormais éliminée, on recommande qu'aucune autre mesure disciplinaire ne soit prise, si ce n'est le temps déjà perdu, alors que M. McSween a été suspendu jusqu'à ce que vous ayez rendu une décision définitive à ce sujet.

On recommande également que M. McSween rembourse la somme de \$300 par versements de \$100 par mois, ce montant devant être prélevé sur son traitement.

Le surintendant des ponts,
J.-A. CLÉMENT.

JAC/fg

cc. A l'agent du Trésor, au
chef du personnel et au
Surveillant du pont

Le 31 décembre 1959

Note pour le directeur du port

A la suite de notre réunion du 30 décembre 1959, alors qu'il a été décidé que M. McSween ne pouvait être gardé plus longtemps à l'emploi du Conseil, celui-ci a été appelé à mon bureau le jeudi 31 décembre 1959. M. McSween a été informé de cette décision, et il est convenu de démissionner, après avoir consenti à signer une déclaration autorisant l'agent du Trésor à déduire de son fonds de retraite les \$300 qui manquent.

J.-A. CLÉMENT.
G. BEAUDET.

approuvé 31/12/59

APPENDICE "L"

26 mars 1931

M. Ivan Vallée
Sous-ministre et ingénieur en chef
Ministère des Travaux publics et du Travail,
province de Québec,
Québec (P.Q.)

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous expédier ci-joint, selon les instructions des commissaires, la note que représente la part du gouvernement de la province de Québec relativement au déficit du pont du havre de Montréal, pour la période écoulée du 14 mai au 31 décembre 1930, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal. Cette note est de \$95,342.47.

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

Le secrétaire,
L.-H.-A. ARCHAMBAULT.

(Pièces jointes.)

Formule 111—9—30—5m, comm. 5578
Imp. Modèle Ltée 1040

N° 36

357, RUE DE LA COMMUNE

MONTRÉAL, 21 mars 1931

LA PROVINCE DE QUÉBEC

.....
DOIT À LA COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL
.....

Part relative au déficit du pont du havre de Montréal pendant la période écoulée du 14 mai au 31 décembre 1930, aux termes de l'accord conclu le 5 mai 1928 entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal, d'après l'état ci-joint..... \$95,342.47

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

Vérifié:	Certifié:	Approuvé:
T. Hurtubise.	Le contrôleur suppléant, Alex. Ferguson.	Le gérant général, T. Martel.

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

PONT DU HAVRE DE MONTRÉAL

Accord entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du havre de Montréal, en date du 5 mai 1928

Demande adressée au gouvernement de la province de Québec au sujet de sa part relative au déficit du pont du havre de Montréal pendant la période d'exploitation à compter de la date d'ouverture du pont à la circulation, le 14 mai 1930, jusqu'au 31 décembre 1930.

Quote-part aux termes de la deuxième clause de l'accord susmentionné, calculée au prorata, à compter du 14 mai jusqu'au 31 décembre 1930:

232/365 de \$150,000 \$ 95,342.47

Déficit découlant de l'exploitation du pont pendant la période allant du 14 mai au 31 décembre 1930, d'après l'état ci-joint	\$349,199.98
Un tiers du déficit du pont	116,399.99

La quote-part proportionnelle pour la période représentant moins d'un tiers du déficit de la période indiquée ci-dessus, la part de la province pour cette période est de \$ 95,342.47

Le gérant général adjoint,

Alex. Ferguson.

MONTRÉAL, le 23 février 1931.

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

PONT DU HAVRE DE MONTRÉAL

COMpte DES PROFITS ET PERTES
POUR LA PÉRIODE ÉCOULÉE DU 14 MAI AU 31 DÉCEMBRE 1930

REVENUS

Péage.....	\$ 353,000.36
Loyer net.....	13,850.77
Intérêt bancaire.....	1,812.56
Revenu brut d'exploitation.....	368,663.69

DÉPENSES D'EXPLOITATION

Administration et bureau central.....	\$17,738.08	
Dépenses de perception du péage.....	31,296.38	
Bureaux de péage: entretien et réparations.....	2,094.06	
Entretien du pont.....	5,812.19	
Éclairage du pont: Électricité.....	\$ 9,159.30	
Entretien.....	5,495.99	14,655.29
Immeubles: Assurances, impôts.....	980.28	
Bâtiments, entretien, etc.....	12,371.01	13,351.29
Téléphone.....	399.29	
Service de police.....	15,972.68	
Enseignes de circulation.....	1,509.80	
Assurance de responsabilité publique.....	1,094.30	
Dépenses concernant le dépositaire des obligations.....	1,966.21	
Commission pour le paiement des coupons des obligations.....	1,111.13	
Dépenses d'ouverture du pont.....	605.19	106,970.89
Recettes d'exploitation nettes.....		261,692.80

FRAIS OBLIGATOIRES

Réserve pour le remplacement.....	9,375.00	
Escompte sur les obligations.....	5,613.00	
Intérêt sur les obligations, du 14 mai au 31 octobre 1930.....	435,831.92	
Intérêts courus du 1 ^{er} novembre au 31 décembre 1930.....	160,082.86	595,904.78
Pertes d'exploitation nettes pour la période.....		610,892.78
		\$ 349,199.98

MONTRÉAL, le 23 MARS 1931

CERTIFIÉ

Le contrôleur suppléant,
(signature) Alex. Ferguson.

VÉRIFIÉ

(signature) Riddell, Stead, Graham & Hutchison,

Vérificateurs

Copie conforme

Le secrétaire,

L.-H.-A. Archambault.

Le 13 février 1932

M. IVAN-E. VALLÉE
Sous-ministre et ingénieur en chef
Ministère des Travaux publics
Québec (P.Q.)

Monsieur,

"PONT DU HAVRE DE MONTRÉAL"

J'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint, selon les instructions des commissaires, la note que représente la part du gouvernement de la province de Québec relativement au déficit du pont du havre de Montréal pour l'année écoulée du 1^{er} janvier 1931 au 31 décembre 1931, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du havre de Montréal. Cette note est de \$150,000.

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

Le secrétaire,

L.-H.-A. ARCHAMBAULT.

(Pièces jointes)

Copie: Au gérant général adjoint et
au contrôleur suppléant

Formule 111-9-31-5m
Imp. Modèle Ltée 1040-C

N° 77

357, rue de la Commune

Montréal, le 11 février 1932

LA PROVINCE DE QUÉBEC
doit aux COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL

Part relative au déficit du pont du havre de Montréal pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 1931, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du havre de Montréal, d'après l'état ci-joint\$150,000.00

Ce compte est payable comptant

Vérfié:

Approuvé:

Certifié:

Le contrôleur,
ALEX. FERGUSON.

Le gérant général,
T. MARTEL.

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

PONT DU HAVRE DE MONTRÉAL

Accord entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du havre de Montréal, en date du 5 mai 1928.

Demande adressée au gouvernement de la province de Québec au sujet de sa participation au déficit du pont du havre de Montréal pendant la période d'exploitation allant du 1^{er} janvier 1931 au 31 décembre 1931.

Montant maximum de la quote-part annuelle de la province, aux termes de la deuxième clause de l'accord susmentionné.....	\$ 150,000.00
Déficit découlant de l'exploitation du pont pendant la période allant du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1931, d'après l'état ci-joint.....	\$ 721,604.03
Un tiers du déficit du pont.....	<u>240,534.67</u>

La quote-part maximum pour la période représentant moins d'un tiers du déficit de la période ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, la part de la province pour cette période est de.....	<u>\$ 150,000.00</u>
---	----------------------

REMARQUE: Émission des obligations du pont

Obligations-or garanties en première hypothèque portant intérêt de 5 p. 100, échéance à 40 ans, de la Commission du port de Montréal; date de l'émission, 1^{er} novembre 1929; date d'échéance, 1^{er} novembre 1969; taux d'intérêt, 5 p. 100; montant total autorisé, \$19,500,000; montant total émis et à recouvrer, le 31 décembre 1931, \$19,000,000.

MONTRÉAL, le 11 FÉVRIER 1932.

Le gérant général adjoint,
Alex. Ferguson

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

PONT DU HAVRE DE MONTRÉAL

État des profits et pertes pour l'année 1931

REVENUS		
Péage.....		\$ 45,497.20
Loyer.....		23,294.00
Intérêt sur les dépôts, etc.....		<u>4,989.67</u>
Total des revenus.....		\$ 433,780.87
DÉPENSES D'EXPLOITATION		
Administration et bureau central.....	\$33,653.70	
Dépenses de perception du péage.....	28,812.80	
Entretien du pont.....	14,789.80	
Éclairage du pont: Électricité.....	\$8,953.20	
Entretien.....	5,200.63	
		<u>14,153.83</u>
Service de police.....		18,568.50
Immeubles: Assurance, impôts, etc.....	3,445.79	
Réparations.....	1,948.16	
		<u>5,393.95</u>
Bureaux de péage et abris: Entretien et réparation.....		2,311.92
Enseignes et signaux de circulation.....		556.64
Réseau de téléphone.....		249.18
Honoraires du dépositaire des obligations.....		1,161.64
Commission pour le paiement des coupons des obligations.....		2,214.48
Assurance-vie collective.....		<u>417.20</u>
Total des dépenses d'exploitation.....		\$ 122,283.64
Recettes d'exploitation nettes.....		<u>\$ 311,497.23</u>
FRAIS OBLIGATOIRES		
Réserve pour le remplacement.....	\$15,000.00	
Intérêt sur obligations, du 1 ^{er} janvier au 31 octobre 1931.....	\$789,917.14	
Intérêts courus du 1 ^{er} novembre au 31 décembre 1931.....	160,082.86	
		<u>950,000.00</u>
Escompte sur les obligations.....		<u>8,846.16</u>
AUTRES FRAIS		
Intérêts courus sur les avances faites par le ministre des Finances.....	23,733.95	
Primes sur les coupons d'obligations payés en devises américaines.....	35,521.15	
		<u>59,255.10</u>
		<u>\$1,033,101.26</u>
Pertes d'exploitation nettes.....		<u>\$ 721,604.03</u>

MONTRÉAL, le 11 FÉVRIER 1932.

CERTIFIÉ

Le contrôleur suppléant,
Alex. Ferguson.

VÉRIFIÉ

Les vérificateurs,
Clarkson, McDonald, Currie & Co., C.A.

Le 13 février 1933

Monsieur IVAN-E. VALLÉE
Sous-ministre et ingénieur en chef
Ministère des Travaux publics
Québec (P.Q.)

Monsieur,

PONT DU HAVRE DE MONTRÉAL

J'ai l'honneur de vous expédier ci-jointe, selon les instructions des commissaires, la note que représente la part du gouvernement de la province de Québec relativement au déficit du pont du havre de Montréal pour l'année 1932, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal. Cette note est de \$150,000.00.

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

Le secrétaire,

L.-H.-A. ARCHAMBAULT.

(Pièces jointes)
Copie: Gérant général adjoint

Formule 111—9-31—5m
Imp. Modèle Ltée 1040-C

N° 125

357, rue de la Commune

LA PROVINCE DE QUÉBEC

Doit à la COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

Part relative au déficit du pont du havre de Montréal pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 1932, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du pont de Montréal, d'après l'état ci-joint \$150,000.00

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

VÉRIFIÉ:

CERTIFIÉ:

APPROUVÉ:

Le contrôleur,
ALEX. FERGUSON

Le gérant général,
T. MARTEL

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

PONT DU HAVRE DE MONTRÉAL

Accord entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du havre de Montréal, en date du 5 mai 1928.

Demande adressée au gouvernement de la province de Québec au sujet de sa participation au déficit du pont du havre de Montréal pendant la période d'exploitation allant du 1^{er} janvier 1932 au 31 décembre 1932.

Montant maximum de la quote-part annuelle de la province de Québec, aux termes de la deuxième clause de l'accord susmentionné.....	\$ 150,000.00
Déficit découlant de l'exploitation du pont pendant la période allant du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1932, d'après l'état ci-joint.....	\$ 909,775.70
Un tiers du déficit du pont.....	303,258.56
La quote-part pour la période représentant moins d'un tiers du déficit de la période, ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, la part de la province de Québec pour cette période est de.....	\$ 150,000.00

REMARQUE: Émission des obligations du pont

Obligations-or garanties en première hypothèque, portant intérêt de 5 p. 100, échéance à 40 ans, de la Commission du port de Montréal; date de l'émission, 1^{er} novembre 1929; date d'échéance, 1^{er} novembre 1969; taux d'intérêt, 5 p. 100; montant total autorisé, \$19,500,000; montant total émis et en cours le 31 décembre 1932, \$19,000,000.

MONTRÉAL, le 31 JANVIER 1933.

Le gérant général adjoint,
Alex. Ferguson.

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

PONT DU HAVRE DE MONTRÉAL

État des profits et pertes pour l'année terminée le 31 décembre 1932

REVENUS	Débit	Crédit
Péage.....		\$ 415,984.99
Loyer.....		20,119.50
Intérêts sur les dépôts, etc.....		5,112.96
		<u>\$441,217.45</u>
DÉPENSES D'EXPLOITATION		
Administration et bureau central.....	\$28,015.93	
Honoraires du dépositaire des obligations.....	1,000.71	
Entretien du pont.....	14,019.60	
Éclairage du pont: Électricité.....	\$ 8,505.60	
Entretien.....	5,948.92	
		14,454.52
Service de police.....		7,666.37
Immeubles: assurance, réparations, etc.....		3,630.61
Commission pour le paiement des coupons.....		2,226.37
Réseau de téléphone.....		209.40
Dépenses de perception du péage.....		30,973.56
Bureaux de péage: entretien et réparations.....		1,312.53
Enseignes et signaux de circulation.....		865.85
Assurance collective.....		418.08
Assurance de responsabilité publique.....		168.35
		<u>104,961.78</u>
RECETTES D'EXPLOITATION NETTES.....		336,255.67
FRAIS OBLIGATOIRES		
Réserve pour le remplacement.....	\$15,000.00	
Intérêt sur les obligations:		
Du 1 ^{er} janvier au 31 octobre 1932.....	\$789,917.14	
Intérêts courus du 1 ^{er} novembre au 31 décembre 1932.....	160,002.86	
	950,000.00	
Escompte sur les obligations.....	8,846.16	
Autres frais.....		973,846.16
Intérêts courus sur les coupons rachetés aux termes de la garantie.....	42,764.55	
Primes sur les coupons d'obligations.....	63,256.66	
Dépréciation au 31 décembre 1932, pour une période de douze mois.....	166,164.00	
	272,185.21	
		<u>1,246,031.37</u>
PERTES D'EXPLOITATION NETTES.....		\$ 909,775.70

MONTRÉAL, le 25 JANVIER 1933.

CERTIFIÉ

Le contrôleur suppléant,
Alex. Ferguson

VÉRIFIÉ

Les vérificateurs,
Clarkson, McDonald, Currie & Co., C.A.

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

Montréal le 24 janvier 1934

Monsieur Ivan-E. Vallée
Sous-ministre et ingénieur en chef
Ministère des Travaux publics
Québec (P.Q.)

Monsieur,

PONT DU HAVRE DE MONTRÉAL

J'ai l'honneur de vous expédier ci-joint, selon les instructions des commissaires, la note que représente la part du gouvernement de la province de Québec relativement au déficit du pont du havre de Montréal pour l'année 1933, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal. Cete note est de \$150,000.

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

Le secrétaire,

L.-H.-A. ARCHAMBAULT.

Pièces jointes

Copie: GÉRANT GÉNÉRAL ADJOINT

Formule 111—7-33—2M

Imp. Modèle Ltée 673

N° 177

357, rue de la Commune

Montréal, le 24 janvier 1934

LA PROVINCE DE QUÉBEC

Doit à la COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

Part relative au déficit du pont du havre de Montréal pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 1933, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal, d'après l'état ci-joint\$150,000.00

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

VÉRIFIÉ:

CERTIFIÉ:

Le contrôleur,
ALEX FERGUSON.

APPROUVÉ:

Le gérant général.

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

PONT DU HAVRE DE MONTRÉAL

Accord entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du havre de Montréal, en date du 5 mai 1928.

Demande adressée au gouvernement de la province de Québec au sujet de sa part relative au déficit du pont du havre de Montréal pour la période d'exploitation allant du 1^{er} janvier 1933 au 31 décembre 1933.

Montant maximum de la quote-part annuelle de la province, aux termes de la deuxième clause de l'accord susmentionné.....	\$ 150,000.00
Déficit découlant de l'exploitation du pont pendant la période allant du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1933, d'après l'état ci-joint.....	\$1,022,527.01
Un tiers du déficit du pont.....	340,842.33
La quote-part maximum pour la période étant de moins d'un tiers du déficit indiqué ci-dessus, la part de la province de Québec pour cette période est de.....	<u>\$ 150,000.00</u>

REMARQUE: Émission des obligations du pont

Obligations-or garanties en première hypothèque portant intérêt de 5 p. 100, échéance à 40 ans, de la Commission du port de Montréal; date de l'émission, 1^{er} novembre 1929; date de l'échéance, 1^{er} novembre 1969; taux d'intérêt, 5 p. 100; montant total autorisé, \$19,500,000; montant total émis et en cours le 31 décembre 1933, \$19,000,000.

MONTRÉAL, le 24 JANVIER 1934.

Le gérant général adjoint,
Alex. Ferguson.

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

PONT DU HAVRE DE MONTRÉAL

État des profits et pertes pour l'année terminée le 31 décembre 1933

REVENUS			
Péage.....		\$ 364,235.41	
Loyer.....		10,806.94	
Intérêts sur les dépôts.....		1,713.78	
Prime sur les péages perçus en devises étrangères.....		585.08	
TOTAL DU REVENU.....		\$ 377,341.21	
EXPLOITATION			
Frais de perception du péage.....	\$33,654.56		
Service de police.....	10,514.89		
Éclairage du pont.....	8,733.90		
Assurance de responsabilité publique.....	377.31		
Immeubles: approche nord.....	102.40		
		\$53,383.06	
ENTRETIEN			
Immeubles: approche nord.....	717.50		
Régilage et drainage—Tondage du gazon.....	18.67		
Infrastructure.....	.61		
Superstructure.....	85.68		
Chaussée et trottoirs.....	931.33		
Bureaux de péage et kiosques des péagers.....	16.79		
Poste de police: pavillon.....	.28		
Réseau d'éclairage.....	4,716.90		
Réseau de téléphone.....	143.96		
Pavillon.....	9.90		
Nettoyage de la chaussée, etc.....	4,577.14		
Divers, honoraires pour services techniques, etc.....	3,703.91		
		14,922.67	
DÉPENSES GÉNÉRALES			
Administration.....	12,000.00		
Bureau central.....	9,343.81		
Honoraires des vérificateurs.....	500.00		
Frais d'ordre juridique.....	2,321.86		
Assurance collective.....	823.98		
Redevance au dépositaire des obligations.....	1,549.15		
Commission pour le paiement des coupons.....	1,120.93		
Autres dépenses.....	1,765.35		
Assurance.....	1,601.81		
		31,026.89	
			99,332.62
REVENU D'EXPLOITATION NET.....			278,008.59
FRAIS OBLIGATOIRES			
Intérêt sur les obligations.....	950,000.00		
Réserve pour le remplacement.....	15,000.00		
Escompte sur les obligations.....	8,846.16		
		973,846.16	
AUTRES FRAIS			
Intérêt sur les avances faites par le ministre des Finances pour le paiement des coupons d'obligations.....	64,169.58		
Dépréciation.....	166,164.00		
Prime sur l'intérêt des obligations versé en devises étrangères.....	96,355.86		
		326,689.44	
			1,300,535.60
PERTE NETTE POUR LA PÉRIODE.....			\$1,022,527.01

MONTRÉAL, le 23 JANVIER 1934.

CERTIFIÉ

Le contrôleur suppléant,
Alex. Ferguson

VÉRIFIÉ

Les vérificateurs,
Clarkson, McDonald, Currie & Co., C.A.

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

BUREAU DU SECRÉTAIRE

MONTRÉAL, le 7 février 1935.

Monsieur Ivan-E. Vallée
Sous-ministre et ingénieur en chef
Ministère des Travaux publics
Québec (Québec)

Monsieur,

Pont Jacques-Cartier

J'ai l'honneur de vous expédier ci-jointe, selon les instructions des commissaires, la note qui représente la part du gouvernement de la province de Québec relativement au déficit du pont Jacques-Cartier pour l'année 1934, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal. Cette note est de \$150,000.

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

Le secrétaire,

L.-H.-A. ARCHAMBAULT.

Pièces jointes
Copie:

Gérant général adjoint

Dossier

Formule 111—7-33—2M

Imp. Modèle Ltée 673

N° 234

357, rue de la Commune

MONTRÉAL, le 30 janvier 1935.

La province de Québec

Doit à la COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

Part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 1934, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal, d'après l'état ci-joint . . \$150,000.00

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

APURÉ:

CERTIFIÉ:
Le contrôleur

APPROUVÉ:
Le gérant général.

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Accord entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du port de Montréal, en date du 5 mai 1928.

Demande adressée au gouvernement de la province de Québec au sujet de sa part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période d'exploitation allant du 1^{er} janvier 1934 au 31 décembre 1934.

Montant maximum de la quote-part annuelle de la province, aux termes de la deuxième clause de l'accord susmentionné.....	\$ 150,000.00
Déficit découlant de l'exploitation du pont pendant la période allant du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1934, d'après l'état ci-joint.....	\$ 996,972.49
Un tiers du déficit du pont.....	332,324.16
La quote-part maximum pour la période représentant moins d'un tiers du déficit indiqué ci-dessus, la part de la province pour cette période est de.....	\$ 150,000.00

REMARQUE: Émission des obligations du pont

Obligations-or garanties en première hypothèque, portant intérêt de 5 p. 100, échéance à 40 ans, de la Commission du port de Montréal; date de l'émission, 1^{er} novembre 1929; date de l'échéance, 1^{er} novembre 1969; taux d'intérêt, 5 p. 100; montant total autorisé, \$19,500,000; montant total émis et en cours le 31 décembre 1934, \$19,000,000.

MONTRÉAL, le 6 FÉVRIER 1935.

Le gérant général adjoint,
Alex. Ferguson.

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

État des revenus et des dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1934

REVENUS			
Péage.....		\$ 335,291.36	
Loyer.....		9,916.00	
Intérêt sur les dépôts.....		1,417.43	
Prime sur les péages perçus en devises étrangères.....		22.91	
TOTAL DU REVENU.....			346,647.70
DÉPENSES			
Exploitation:			
Frais de perception du péage.....	\$ 31,738.45		
Service de police.....	10,802.39		
Éclairage du pont.....	8,424.60		
Assurance de responsabilité publique.....	335.00		
Immeubles: approche nord.....	19.00		
		\$51,319.44	
Entretien:			
Immeubles: approche nord.....	422.94		
Régalage et drainage.....	42.21		
Superstructure.....	3,636.01		
Chaussée et trottoirs.....	831.02		
Bureaux de péage et kiosques des péagers.....	213.21		
Poste de police: pavillon.....	48.85		
Installations d'éclairage.....	1,443.37		
Réseau d'électricité.....	32.74		
Réseau de téléphone.....	233.70		
Réparation de pavillons.....	460.70		
Nettoyage de la chaussée, etc.....	4,446.46		
Divers, honoraires pour services techniques, etc.....	3,364.95		
		15,176.16	
Généralités:			
Administration.....	12,000.00		
Bureau central.....	9,413.74		
Honoraires des vérificateurs.....	500.00		
Frais d'ordre juridique.....	1,439.82		
Assurance collective.....	1,347.26		
Redevances au dépositaire des obligations.....	981.81		
Commission pour le paiement des coupons.....	1,127.13		
Autres dépenses, dommages, réclamations, etc.....	9,130.33		
Assurance.....	1,405.87		
		37,345.96	
			103,841.56
REVENU D'EXPLOITATION NET.....			242,806.14
FRAIS OBLIGATOIRES			
Intérêt sur les obligations:			
Du 1 ^{er} janvier au 31 octobre 1934.....	789,917.14		
Intérêt couru du 1 ^{er} novembre au 31 décembre 1934.....	160,082.86		
	950,000.00		
Réserve pour le remplacement.....	15,000.00		
Escompte sur les obligations.....	8,846.16		
		973,846.16	
AUTRES FRAIS			
Intérêt couru sur les avances faites par le ministre des Finances pour le paiement des coupons d'obligations.....	88,147.00		
Dépréciation au 31 décembre 1934, pour une période de douze mois.....	166,164.00		
Prime sur les intérêts versés en devises étrangères.....	11,621.47		
		265,932.47	
			1,239,778.63
PERTE NETTE POUR L'ANNÉE.....			\$ 996,972.49

MONTRÉAL, le 6 FÉVRIER 1935

CERTIFIÉ
Le contrôleur suppléant,
Alex. Ferguson

VÉRIFIÉ
Les vérificateurs,
(signature) Clarkson, McDonald, Currie & Co., C.A.

Le 14 février 1936.

Monsieur Ivan-E. Vallée
Sous-ministre et ingénieur en chef
Ministère des Travaux publics
Québec (Québec)

Monsieur,

Pont Jacques-Cartier

J'ai l'honneur de vous expédier ci-jointe la note n° 264 de la Commission s'élevant à \$150,000, qui représente la part du gouvernement de la province de Québec relativement au déficit du pont Jacques-Cartier pour l'année 1935, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal.

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre tout dévoué,

Le gérant suppléant du port,
(signature) Alex. Ferguson.

Pièces jointes

Copies: Au secrétaire et au comptable du pont

Formule 111—7—33—2M
Imp. Modèle Ltée 673

N° 264

357, RUE DE LA COMMUNE

MONTRÉAL, le 25 janvier 1936.

La province de Québec

Doit à la COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

Part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 1935, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal, d'après l'état ci-joint\$150,000.00

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

Apuré:

Certifié:

Approuvé:

*Le contrôleur.**Le gérant général.*

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Accord entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du port de Montréal, en date du 5 mai 1928.

Demande adressée au gouvernement de la province de Québec au sujet de sa part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période d'exploitation allant du 1^{er} janvier 1935 au 31 décembre 1935.

Montant maximum de la quote-part annuelle de la province, aux termes de la deuxième clause de l'accord susmentionné.....	\$150,000.00
Déficit découlant de l'exploitation du pont pour la période allant du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1935, d'après l'état ci-joint.....	\$1,071,968.30
Un tiers du déficit du pont.....	357,322.77

La quote-part maximum pour la période représentant moins d'un tiers du déficit indiqué ci-dessus, la part de la province pour cette période est de.....	\$ 150,000.00
---	---------------

REMARQUE: Émission des obligations du pont

Obligations-or garanties en première hypothèque portant intérêt de 5 p. 100, échéance à 40 ans, de la Commission du port de Montréal; date de l'émission, 1^{er} novembre 1929; date d'échéance, 1^{er} novembre 1969; taux d'intérêt, 5 p. 100; montant total autorisé, \$19,500,000; montant total émis et en cours le 31 décembre 1935, \$19,000,000.

MONTRÉAL, le 25 JANVIER 1936.

Le directeur adjoint du port,
Alex. Ferguson.

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

État des revenus et des dépenses pour l'année 1935

REVENUS	
Péage.....	\$ 345,024.45
Loyer.....	2,674.13
Intérêt bancaire.....	773.20
TOTAL DU REVENU.....	\$ 348,471.78

TOTAL DU REVENU

DÉPENSES	
Exploitation:	
Frais de perception du péage.....	\$34,211.91
Service de police.....	10,576.91
Éclairage du pont.....	8,781.60
Assurance de responsabilité publique.....	337.82
Immeubles: approche nord.....	50.00
	<u>53,958.24</u>
Entretien:	
Immeubles: entrepôt Molson.....	328.10
Infrastructure.....	3,300.00
Superstructure: peinture, etc.....	46,191.25
Chaussée et trottoirs.....	601.40
Bureaux de péage et kiosques des péagers.....	595.93
Poste de police: pavillon.....	6.83
Réseau d'éclairage.....	2,575.78
Réseau de téléphone.....	327.06
Pavillon: peinture, etc.....	1,839.13
Nettoyage de la chaussée.....	4,681.08
Divers, honoraires pour services techniques, etc.....	2,576.06
	<u>63,022.62</u>
Généralités:	
Administration.....	12,000.00
Bureau central.....	9,711.10
Honoraires des vérificateurs.....	500.00
Frais d'ordre juridique.....	845.90
Assurance collective.....	950.11
Redevances au dépositaire des obligations.....	998.25
Commission pour le paiement des coupons.....	1,127.59
Autres dépenses, publicité, etc.....	903.69
Assurance.....	1,421.62
	<u>28,458.26</u>
	<u>145,439.12</u>
REVENU D'EXPLOITATION NET.....	\$ 203,032.66

FRAIS OBLIGATOIRES

Intérêt sur les obligations:

Du 1 ^{er} janvier au 31 octobre 1935.....	789,917.14
Intérêt couru du 1 ^{er} novembre au 31 décembre 1935.....	160,082.86
	<u>950,000.000</u>

Réserve pour le remplacement: généralités.....	15,000.00
Réserve pour le remplacement: peinture.....	16,100.00
Escompte sur les obligations.....	8,846.16
	<u>989,946.16</u>

AUTRES FRAIS

Intérêt couru sur les avances faites par le ministre des Finances pour le paiement des coupons d'obligations.....

Dépréciation au 31 décembre 1935, pour une période de douze mois.....

Prime sur les intérêts versés en devises étrangères.....

285,054.801,275,000.96EXCÉDENT DES DÉPENSES POUR LA PÉRIODE..... \$1,071,968.30

MONTRÉAL, le 25 JANVIER 1936.

CERTIFIÉ

Le directeur du port suppléant,
Alex. Ferguson.

VÉRIFIÉ

Les vérificateurs,
McDonald, Currie & Co., C.A.

Le 5 février 1937

Monsieur,

PONT JACQUES-CARTIER

J'ai l'honneur de vous expédier ci-jointe la note n° 283 du Conseil des ports nationaux, s'élevant à \$150,000 et qui représente la part du gouvernement de la province de Québec relativement au déficit du pont Jacques-Cartier pour l'année 1936, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal).

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

Le directeur du port,
(signature) Alex. Ferguson.

Le sous-ministre
Ministère des Travaux publics
Québec (Québec)

H/G

Copies: Au secrétaire et au comptable du pont

Formule 111-7-33-2M
Imp. Modèle Ltée 673

N° 283

357, rue de la Commune

LA PROVINCE DE QUÉBEC

MONTRÉAL, le 29 janvier 1937

DOIT À LA COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL
CONSEIL DES PORTS NATIONAUX, MONTRÉAL

Part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 1936, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), d'après l'état ci-joint \$150,000.00

REMARQUE: Veuillez faire le chèque à l'ordre du Conseil des ports nationaux, Montréal.

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

Apuré:

T. HURTUBISE

Certifié:

Le contrôleur

Approuvé:

Le directeur du port

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Accord entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), en date du 5 mai 1928.

Demande adressée au gouvernement de la province de Québec au sujet de sa part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période d'exploitation allant du 1^{er} janvier 1936 au 31 décembre 1936.

Montant maximum de la quote-part annuelle de la province, aux termes de la deuxième clause de l'accord susmentionné.....	\$150,000.00
Déficit découlant de l'exploitation du pont pendant la période allant du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1936, d'après l'état ci-joint.....	\$1,045,935.88
Un tiers du déficit du pont.....	348,645.29

Le maximum de la quote-part pour la période représentant moins d'un tiers du déficit indiqué ci-dessus, la part de la province pour cette période est de..... \$ 150,000.00

REMARQUE: Émission des obligations du pont

Obligations-or garanties en première hypothèque, portant intérêt de 5 p. 100, échéance à 40 ans, de la Commission du port de Montréal; date d'émission, 1^{er} novembre 1929; date d'échéance, 1^{er} novembre 1969; taux d'intérêt, 5 p. 100; montant total autorisé, \$19,500,000; montant total émis et en cours le 31 décembre 1936, \$19,000,000.

MONTRÉAL, le 20 JANVIER 1937.

Le directeur du port.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

État des revenus et des dépenses pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 1936

		Débit	Crédit
REVENUS			
Péage.....			\$ 340,118.78
Compagnie des Tramways de Montréal: service de Longueuil.....			12,935.29
Compagnie des Tramways de Montréal: service de l'Île Sainte-Hélène.....			691.40
Billets interchangeables.....			18.39
Loyer.....			948.00
Intérêt sur le compte courant de construction.....			24.19
Intérêt sur le compte des dépôts reçus.....			131.78
TOTAL DU REVENU.....			\$ 354,867.83
EXPLOITATION			
Dépenses de perception du péage.....	\$32,418.21		
Service de police.....	11,188.35		
Eclairage du pont.....	8,676.60		
Immeubles: approche nord.....	30.25		
		52,313.41	
ENTRETIEN			
Immeubles entrepôt Molson.....	19.88		
Régalage et drainage.....	41.93		
Infrastructure.....	214.87		
Superstructure.....	178.26		
Chaussée et trottoirs.....	1,913.30		
Bureaux de péage et kiosques des péagers.....	246.37		
Poste de police: pavillon.....	26.70		
Réseau d'éclairage.....	2,158.18		
Réseau de téléphone.....	218.30		
Réparation des pavillons.....	22.62		
Nettoyage de la chaussée.....	4,964.62		
Divers, honoraires pour services techniques, etc.....	2,132.54		
		12,137.57	
DÉPENSES GÉNÉRALES			
Administration.....	12,000.00		
Bureau central.....	9,418.69		
Honoraires des vérificateurs.....	500.00		
Frais d'ordre juridique et notarial.....	1,077.42		
Assurance collective.....	782.70		
Redevances au dépositaire des obligations.....	1,034.24		
Commission pour le paiement des coupons.....	1,128.65		
Autres dépenses.....	190.78		
Assurances.....	1,277.87		
		27,410.35	
			91,861.33
REVENU D'EXPLOITATION NET.....			\$ 263,006.50
FRAIS OBLIGATOIRES			
Intérêt sur les obligations.....	950,000.00		
Réserve pour le remplacement: généralités.....	15,000.00		
Réserve pour le remplacement: peinture.....	27,600.00		
Escompte sur les obligations.....	8,846.16		
		1,001,446.16	
AUTRES FRAIS			
Intérêt sur les avances faites par le ministre des Finances pour le paiement des coupons d'obligations.....	132,635.51		
Dépréciation.....	166,164.00		
Prime sur les intérêts d'obligation payés en devises étrangères.....	8,696.71		
		307,496.22	
			1,308,942.38
PERTE NETTE POUR LA PÉRIODE.....			\$1,045,935.88

MONTRÉAL, le 18 JANVIER 1937
CERTIFIÉ

Le directeur du port,
(signature) Alex. Ferguson.

VÉRIFIÉ
Les auditeurs,
McDonald, Currie & Co., C.A.

CANADA

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Port de Montréal (Québec)

MONTRÉAL (Québec)
le 17 mars 1938

Monsieur,

Pont Jacques-Cartier

J'ai l'honneur de vous expédier ci-jointe la note n° 321 du Conseil des ports nationaux, s'élevant à \$150,000, qui représente la part du gouvernement de la province de Québec relativement au déficit du pont Jacques-Cartier pour l'année 1937, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal).

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

Le directeur du port,
(signature) Alex. Ferguson.

Le sous-ministre
Ministère des Travaux publics
Québec (Québec)

FH/B

Copies: au secrétaire, au
comptable du pont et à
l'agent du Trésor

619/47

N° 321

357, rue de la Commune

LA PROVINCE DE QUÉBEC

MONTRÉAL, le 7 février 1938

Doit au CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—MONTRÉAL

Pont Jacques-Cartier

Part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 1937, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), d'après l'état ci-joint \$150,000.00

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Accord entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), en date du 5 mai 1928.

Demande adressée au gouvernement de la province de Québec au sujet de sa part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période d'exploitation allant du 1^{er} janvier 1937 au 31 décembre 1937.

Montant maximum de la quote-part annuelle de la province, aux termes de la deuxième clause de l'accord susmentionné..... \$150,000.00

Déficit découlant de l'exploitation du pont pendant la période allant du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1937, d'après l'état ci-joint.....	\$ 993,479.57
Un tiers du déficit du pont.....	331,159.86

La quote-part maximum pour la période représentant moins d'un tiers du déficit indiqué ci-dessus, la part de la province pour cette période est de.....	<u>\$ 150,000.00</u>
---	----------------------

REMARQUE: Émission d'obligations du pont

Obligations-or garanties en première hypothèque, portant intérêt de 5 p. 100, échéance à 40 ans, de la Commission du port de Montréal; date d'émission, 1^{er} novembre 1929; date d'échéance, 1^{er} novembre 1969; taux d'intérêt, 5 p. 100; montant total autorisé, \$19,500,000; montant total émis et en cours le 31 décembre 1937, \$19,000,000.

MONTRÉAL, le 7 FÉVRIER 1938.

Le directeur du port,
(signature) Alex. Ferguson.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

État des revenus et des dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1937

REVENUS		
Péage.....		\$ 422,227.12
Loyer, etc.....		1,574.75
		<u>\$ 423,801.87</u>
DÉPENSES		
Administration:		
Administration.....	\$12,000.00	
Bureau central.....	8,440.84	
Frais d'ordre juridique.....	90.00	
Assurance collective.....	390.66	
Redevances au dépositaire des obligations.....	1,000.00	
Commission pour le paiement des coupons.....	1,129.11	
Frais divers.....	206.51	
Assurance contre les incendies.....	1,282.08	
Prime sur l'intérêt des obligations payées en devises étrangères.....	9,466.38	
		<u>\$34,005.58</u>
Exploitation:		
Dépenses de perception de péage.....	34,391.55	
Service de police.....	9,987.50	
Éclairage du pont.....	6,297.00	
Immeubles: approche nord.....	67.14	
		<u>50,743.19</u>
Entretien et réparations:		
Immeubles.....	28.92	
Régilage et drainage.....	37.25	
Infrastructure.....	218.20	
Superstructure.....	5.91	
Chaussée et trottoirs.....	443.43	
Bureaux de péage et kiosques des péagers.....	77.65	
Poste de police: pavillon.....	14.72	
Installations d'éclairage.....	2,825.16	
Réseau d'électricité.....	97.86	
Réseau de téléphone.....	578.05	
Réparation des pavillons.....	79.50	
Nettoyage de la chaussée.....	4,795.67	
Divers: honoraires pour services techniques, etc.....	2,194.74	
Réserve pour le remplacement: généralités.....	15,000.00	
Réserve pour le remplacement: peinture.....	27,600.00	
		<u>53,997.06</u>
		<u>138,745.83</u>
REVENU D'EXPLOITATION NET.....		\$ 285,056.04
FRAIS OBLIGATOIRES		
Intérêt sur les obligations.....	950,000.00	
Escompte sur les obligations.....	8,846.16	
		<u>958,846.16</u>
AUTRES FRAIS		
Intérêt sur les avances faites par le ministre des Finances pour le paiement de l'intérêt sur les obligations.....	153,525.45	
Dépréciation.....	166,164.00	
		<u>319,689.45</u>
		<u>1,278,535.61</u>
DÉFICIT DANS LE REVENU NET DE LA PÉRIODE.....		\$ 993,479.57

APURÉ:Le comptable du pont,
F. Hurtubise.L'agent du Trésor,
D. A. Oliver.VÉRIFIÉ QUANT AU MONTANT DU
DÉFICIT DANS LE REVENU NET:L'auditeur général du Canada,
Geo. Gonthier.**APPROUVÉ:**Le directeur du port,
Alex. Ferguson.

MONTRÉAL, le 7 FÉVRIER 1938.

le 17 février 1939

Monsieur,

Pont Jacques-Cartier

J'ai l'honneur de vous expédier ci-jointe une note du Conseil des ports nationaux s'élevant à \$150,000 et qui représente la part du gouvernement de la province de Québec relativement au déficit du pont Jacques-Cartier pour l'année 1938, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal).

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

Le directeur du port
(signature) Alex. Ferguson.

Le sous-ministre
Ministère des Travaux publics
Québec (P.Q.)

FH/B

Copies: Au secrétaire du port, au
comptable du port et à
l'agent du Trésor

Formule 604/9-3000-10-48

N° 358

357, rue de la Commune

MONTRÉAL, le 23 janvier 1939

La province de Québec

DOIT AU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Port de Montréal

Part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 1938, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), d'après l'état ci-joint \$150,000.00

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Accord entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), en date du 5 mai 1928.

Demande adressée au gouvernement de la province de Québec au sujet de sa participation au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période d'exploitation du 1^{er} janvier 1938 au 31 décembre 1938.

Montant maximum de la quote-part annuelle de la province, aux termes de la deuxième clause de l'accord susmentionné.....	\$150,000.00
Déficit découlant de l'exploitation du pont pendant la période allant du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1938, d'après l'état ci-joint.....	\$ 999,051.53
Un tiers du déficit du pont.....	333,017.17

La quote-part maximum pour la période représentant moins d'un tiers du déficit de la période, ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, la part de la province pour cette période est de. \$ 150,000.00

REMARQUE: Émission des obligations du pont

Obligations-or garanties en première hypothèque, portant intérêt de 5 p. 100, échéance à 40 ans, de la Commission du port de Montréal; date de l'émission, 1^{er} novembre 1929; date d'échéance, 1^{er} novembre 1969; taux d'intérêt, 5 p. 100; montant total autorisé, \$19,500,000; montant total émis et en cours le 31 décembre 1938, \$19,000,000.

MONTRÉAL, le 31 JANVIER 1939.

Le directeur du port,
Alex. Ferguson.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

État des revenus et des dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1938

REVENUS			
Péage.....			\$ 444,643.07
Loyer, etc.....			1,603.29
			<u>\$ 446,246.36</u>
DÉPENSES			
Administration:			
Quote-part versée au port de Montréal pour l'administration	\$12,000.00		
Services visant le personnel: Traitements.....	7,380.00		
Assurance contre les accidents du travail, contre les incendies et autres assurances.....	1,524.13		
Loyer, frais d'ordre juridique, etc.....	437.80		
Papeterie, impression, etc.....	391.90		
		\$21,733.83	
Exploitation:			
Services visant le personnel: traitements et salaires.....	29,976.60		
Service de police: traitements et salaires.....	10,805.05		
Éclairage du pont: électricité.....	6,294.20		
Papeterie, impression, billets, etc.....	2,438.57		
Assurance contre les accidents du travail, contre les incendies et autres assurances.....	805.02		
Installations riveraines: service d'automobiles et de camions.....	539.18		
Frais de déplacement.....	397.79		
Combustible, électricité, taxe d'eau, etc.....	700.29		
		51,956.70	
Entretien:			
Chaussée et trottoirs.....	7,568.74		
Nettoyage de la chaussée.....	4,857.04		
Honoraires pour services techniques.....	3,036.33		
Éclairage et téléphone.....	2,395.04		
Immeubles et frais divers.....	237.49		
		18,094.64	
			91,785.17
Recettes d'exploitation.....			<u>\$ 354,461.19</u>
DIVERSES DÉDUCTIONS SUR LE REVENU			
Redevances au dépositaire des obligations.....	\$ 1,600.47		
Commission pour le paiement des coupons.....	1,129.43		
Primes sur les intérêts d'obligations payés en devises étrangères.....	12,358.34		
Escompte sur la monnaie américaine.....	152.74		
Provision pour les créances douteuses.....	205.49		
		15,446.47	
RÉSERVE POUR REMPLACEMENTS			
Généralités.....	15,000.00		
Peinture.....	27,600.00		
		42,600.00	
FRAIS OBLIGATOIRES			
Intérêt sur les obligations.....	950,000.00		
Escompte sur les obligations.....	8,846.16		
		958,846.16	
AUTRES FRAIS			
Dépréciation.....	166,164.00		
Intérêt sur les avances faites par le ministre des Finances pour le paiement de l'intérêt sur les obligations.....	170,456.09		
		336,620.09	
			1,353,512.72
Déficit net au chapitre du revenu pour la période.....			<u>\$ 999,051.53</u>

VÉRIFIÉ QUANT AU MONTANT DU
DÉFICIT NET AU CHAPITRE DU REVENU:CERTIFIÉ:
Le comptable du pont,
F. Hurtubise.
L'agent du Trésor,
D. W. G. Oliver.L'auditeur général du Canada
Geo. Gonthier.

APPROUVÉ:

Le directeur du pont,
Alex. Ferguson.

MONTRÉAL, le 31 JANVIER 1939.

le 9 mars 1940

Monsieur,

Pont Jacques-Cartier

J'ai l'honneur de vous expédier ci-jointe une note du Conseil des ports nationaux s'élevant à \$150,000 et qui représente la part du gouvernement de la province de Québec relativement au déficit du pont Jacques-Cartier pour l'année 1939, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal).

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

Le directeur du port,
(signature) Alex. Ferguson.

Le sous-ministre
Ministère des Travaux publics
Québec (P.Q.)

FH/B

Copies: Au secrétaire du port, au
comptable du port et à
l'agent du Trésor

Formule 604/9-3000-10-48
N° 420

357, rue de la Commune

MONTRÉAL, le 31 janvier 1940

La province de Québec

DOIT AU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Port de Montréal

Part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 1939, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), d'après l'état ci-joint\$150,000.00

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Accord entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), en date du 5 mai 1928.

Demande adressée à la ville de Montréal au sujet de sa participation au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période d'exploitation du 1^{er} janvier 1939 au 31 décembre 1939.

Montant maximum de la quote-part annuelle de la ville, aux termes de la sixième clause de l'accord susmentionné.....	\$150,000.00
Déficit découlant de l'exploitation du pont pendant la période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1939, d'après l'état ci-joint.....	\$1,038,514.36
Un tiers du déficit du pont.....	346,171.45

La quote-part maximum pour la période représentant moins d'un tiers du déficit de la période, ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, la part de la ville pour cette période est de. \$ 150,000.00

REMARQUE: Émission des obligations du pont

Obligations-or garanties en première hypothèque, portant intérêt de 5 p. 100, échéance à 40 ans, de la Commission du port de Montréal; date de l'émission, 1^{er} novembre 1929; date d'échéance, 1^{er} novembre 1969; taux d'intérêt, 5 p. 100; montant total autorisé, \$19,500,000; montant total émis et en cours le 31 décembre 1939, \$19,000,000.

MONTRÉAL, le 9 MARS 1940.

Le directeur du port,
(signature) Alex. Ferguson.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

État des revenus et des dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1939

REVENUS		
Péage.....		\$ 461,962.26
Loyer, etc.....		1,534.11
		<u>\$ 463,496.37</u>
DÉPENSES		
Administration:		
Quote-part versée au port de Montréal pour l'adminis- tration.....	\$12,000.00	
Services visant le personnel: traitements.....	7,380.00	
Assurance contre les accidents du travail, contre les incen- dies et autres assurances.....	1,569.52	
Loyer, frais d'ordre juridique, etc.....	580.00	
Papeterie, impression, etc.....	372.64	
		<u>\$21,902.16</u>
Exploitation:		
Services visant le personnel: traitements et salaires.....	29,822.70	
Service de police: traitements et salaires.....	9,861.89	
Éclairage du pont: électricité.....	7,216.00	
Papeterie, impression, billets, etc.....	2,431.51	
Assurance contre les accidents du travail, contre les incen- dies et autres assurances.....	804.85	
Frais de déplacement.....	410.89	
Installations riveraines, service d'automobiles et de camions.....	495.44	
Combustible, électricité, outillage de perception, etc.....	904.66	
		<u>51,947.94</u>
Entretien:		
Nettoyage de la chaussée.....	4,626.46	
Éclairage et téléphone.....	2,849.19	
Honoraires pour services techniques, etc.....	2,070.35	
Chaussée et trottoirs.....	1,131.39	
Réparation de divers bâtiments.....	1,365.69	
Infrastructure et superstructure.....	698.24	
Précautions relatives aux mesures de guerre.....	4,674.69	
		<u>17,416.01</u>
		<u>91,266.11</u>
RECETTES D'EXPLOITATION.....		<u>\$ 372,230.26</u>
DIVERSES DÉDUCTIONS SUR LE REVENU		
Redevances au dépositaire des obligations.....	1,020.46	
Commission pour le paiement des coupons.....	1,127.93	
Primes sur les intérêts d'obligations payés en devises étran- gères.....	53,492.66	
Escompte sur la monnaie américaine.....	120.78	
Provision pour les créances douteuses.....	48.92	
		<u>55,810.75</u>
RÉSERVE POUR REMPLACEMENTS		
Généralités.....	15,000.00	
Peinture.....	27,600.00	
		<u>42,600.00</u>
FRAIS OBLIGATOIRES		
Intérêt sur les obligations.....	950,000.00	
Escompte sur les obligations.....	8,846.16	
		<u>958,846.16</u>
AUTRES FRAIS		
Dépréciation.....	166,139.00	
Intérêt sur des avances faites par le ministre des Finances pour payer l'intérêt sur les obligations.....	187,348.71	
		<u>353,487.71</u>
		<u>1,410,744.62</u>
DÉFICIT NET AU CHAPITRE DU REVENU POUR LA PÉRIODE.....		<u>\$1,038,514.36</u>

MONTRÉAL, le 6 FÉVRIER 1940.

VÉRIFIÉ:
Le comptable du port,
F. Hurtubise.L'agent du Trésor,
W. G. Oliver.VÉRIFIÉ QUANT AU MONTANT DU
DÉFICIT NET AU CHAPITRE DU REVENU:Pour l'auditeur général du Canada
R. Glass.

APPROUVÉ:

Le directeur du port,
Alex Ferguson.

le 6 mars 1941

Monsieur,

Pont Jacques-Cartier

J'ai l'honneur de vous expédier ci-jointe une note du Conseil des ports nationaux s'élevant à \$150,000 et qui représente la part du gouvernement de la province de Québec relativement au déficit du pont Jacques-Cartier pour l'année 1940, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal).

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

Le directeur du port,
(signature) ALEX FERGUSON.

Le sous-ministre
Ministère des Travaux publics
Québec (P.Q.)

FH/B

Copies: Au secrétaire du port, au
comptable du pont et à
l'agent du Trésor

Formule 604/9-3000-1048

N° 479

357, rue de la Commune

MONTRÉAL, le 4 février 1941

La province de Québec

DOIT AU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Port de Montréal

Part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 1940, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), d'après l'état ci-joint\$150,000.00

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Accord entre la province de Québec, la ville de Montréal, et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), en date du 5 mai 1928

Demande adressée au gouvernement de la province de Québec au sujet de sa participation au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période d'exploitation allant du 1^{er} janvier 1940 au 31 décembre 1940.

Montant maximum de la quote-part annuelle de la province, aux termes de la deuxième clause de l'accord susmentionné.....	\$ 150,000.00
Déficit découlant de l'exploitation du pont pendant la période allant du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1940, d'après l'état ci-joint.....	\$1,110,218.74
Un tiers du déficit du pont.....	370,072.91
La quote-part maximum pour la période représentant moins d'un tiers du déficit de la période, ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, la part de la province pour cette période est de.....	\$ 150,000.00

REMARQUE: Émission des obligations du pont

Obligations-or garanties en première hypothèque, portant intérêt de 5 p. 100, échéance à 40 ans, de la Commission du port de Montréal; date de l'émission, 1^{er} novembre 1929; date d'échéance, 1^{er} novembre 1969; taux d'intérêt, 5 p. 100; montant total autorisé, \$19,500,000; montant total émis et en cours le 31 décembre 1940, \$19,000,000.

MONTRÉAL, le 6 MARS 1941.

Le directeur du port,
Alex Ferguson.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

État des revenus et des dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1940

REVENUS			
Péage.....			\$ 473,348.01
Loyer.....			1,348.63
			<hr/>
			\$ 474,696.64
DÉPENSES			
Administration:			
Quote-part versée au port de Montréal pour l'adminis-			
tration.....	\$12,000.00		
Services visant le personnel: traitements.....	7,380.00		
Assurance contre les accidents du travail, contre les incen-		1,641.99	
dies, etc.....		417.00	
Loyer.....		139.35	
Papeterie, impression, etc.....		1,984.24	
Précautions relatives aux mesures de guerre.....			
			\$23,562.58
Exploitation:			
Services visant le personnel: traitements et salaires.....	31,230.21		
Service de police: traitements et salaires.....	9,049.11		
Éclairage du pont: électricité.....	6,942.65		
Papeterie, impression, billets, etc.....	2,501.71		
Assurance contre les accidents du travail et contre les		854.20	
incendies.....		609.29	
Combustible, électricité, outillage de perception, etc.....		498.52	
Installations riverraines.....		416.07	
Frais de déplacement.....			52,101.76
Entretien:			
Chaussée et trottoirs.....	6,982.42		
Superstructure et sous-structure.....	6,118.28		
Nettoyage de la chaussée.....	4,975.65		
Éclairage et téléphone.....	4,665.71		
Honoraires pour services techniques, etc.....	2,415.69		
Réparation du pavillon.....	2,056.91		
Réparations de divers bâtiments.....	288.37		
			27,503.03
			<hr/>
			103,167.37
RECETTES D'EXPLOITATION.....			\$ 371,529.27
DIVERSES DÉDUCTIONS SUR LE REVENU			
Primes sur les intérêts d'obligations payés en devises étrangères	105,814.13		
Commission pour le paiement des coupons.....	1,211.77		
Redevances au dépositaire des obligations.....	1,108.56		
			108,134.46
RÉSERVE POUR REMPLACEMENTS			
Généralités.....	15,000.00		
Peinture.....	27,600.00		
			42,600.00
FRAIS OBLIGATOIRES			
Intérêt sur les obligations.....	950,000.00		
Escompte sur les obligations.....	8,846.16		
			958,846.16
AUTRES FRAIS			
Intérêt sur les avances faites par le ministre des Finances pour			
le paiement de l'intérêt sur les obligations.....	206,027.39		
Dépréciation.....	166,140.00		
			372,167.39
			<hr/>
			1,481,748.01
DÉFICIT NET AU CHAPITRE DU REVENU POUR LA PÉRIODE.....			\$1,110,218.74

MONTRÉAL, le 21 FÉVRIER 1941.

VÉRIFIÉ:
Le comptable du pont,
F. Hurtubise.

L'agent du Trésor,
D.W.G. Oliver

VÉRIFIÉ QUANT AU MONTANT DU DÉFICIT
NET AU CHAPITRE DU REVENU:
L'auditeur général du Canada,
Watson Sellar.

APPROUVÉ:
Le directeur du port,
Alex Ferguson.

le 4 mars 1942

Monsieur,

PONT JACQUES-CARTIER

J'ai l'honneur de vous expédier ci-joint une note du Conseil des ports nationaux s'élevant à \$150,000 et qui représente la part du gouvernement de la province de Québec relativement au déficit du pont Jaques-Cartier pour l'année 1941, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal).

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

Le directeur du port.

Le sous-ministre
Ministère des Travaux publics
Québec, (P.Q.)

FH/B

Copies: Au secrétaire du port, au
comptable du pont et à
l'agent du Trésor

619/47

357, RUE DE LA COMMUNE

N° 581

MONTRÉAL, le 4 mars 1942

LA PROVINCE DE QUÉBEC

DOIT AU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX,—MONTRÉAL—

PONT JACQUES-CARTIER

Part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1941, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), d'après l'état ci-joint	\$150,000.00
---	--------------

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Accord entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), en date du 5 mai 1928.

Demande adressée au gouvernement de la province de Québec au sujet de sa part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période d'exploitation allant du 1^{er} janvier 1941 au 31 décembre 1941.

Montant maximum de la quote-part annuelle de la province, aux termes de la deuxième clause de l'accord susmentionné.....	\$150,000.00
Déficit découlant de l'exploitation du pont pendant la période allant du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1941, d'après l'état ci-joint.....	\$1,015,977.08
Un tiers du déficit du pont.....	338,659.03

La quote-part maximum pour la période représentant moins d'un tiers du déficit indiqué ci-dessus, la part de la province pour cette période est de.....	\$ 150,000.00
---	---------------

REMARQUE: Émission des obligations du pont

Obligations-or garanties en première hypothèque, portant intérêt de 5 p. 100, échéance à 40 ans, de la Commission du port de Montréal; date d'émission, 1^{er} novembre 1929; date d'échéance, 1^{er} novembre 1969; taux d'intérêt, 5 p. 100; montant total autorisé, \$19,500,000; montant total émis et en cours le 31 décembre 1941, \$19,000,000.

MONTRÉAL, le 26 FÉVRIER 1942.

Le directeur du port,
Alex Ferguson.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

État de revenus et des dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1941

REVENUS		
Péage.....		\$ 587,264.60
Loyer.....		3,388.20
		<u>\$ 590,652.80</u>
DÉPENSES		
Administration:		
Quote-part versée au port de Montréal pour l'administration	\$12,000.00	
Services visant le personnel: traitements.....	7,380.00	
Assurance contre les accidents du travail et les incendies..	1,587.22	
Loyer, etc.....	449.72	
Papeterie, impression, etc.....	240.82	
Précautions relatives aux mesures de guerre.....	1,970.98	
	<u>23,628.74</u>	
Exploitation:		
Services visant le personnel: traitements et salaires.....	31,887.26	
Services visant le personnel: boni de vie chère.....	1,174.77	
Service de police.....	8,984.13	
Eclairage du pont: électricité.....	7,112.75	
Papeterie, impression, etc.....	3,113.15	
Assurance contre les accidents du travail et les incendies..	882.30	
Combustible, électricité, outillage de perception, etc.....	930.89	
Installations riveraines.....	443.09	
Frais de déplacement.....	406.96	
	<u>54,935.30</u>	
Entretien:		
Superstructure et infrastructure.....	12,008.53	
Nettoyage de la chaussée.....	5,533.95	
Eclairage et téléphone.....	5,483.45	
Honoraires pour services techniques, etc.....	2,163.40	
Réparation de divers bâtiments.....	1,405.60	
Chaussée et trottoirs.....	710.65	
	<u>27,305.58</u>	
		<u>105,869.62</u>
REVENU D'EXPLOITATION.....		\$ 484,783.18
DIVERSES DÉDUCTIONS DU REVENU		
Prime sur les intérêts d'obligations payés en devises étrangères	104,401.88	
Commission pour le paiement des coupons.....	1,186.71	
Redevances au dépositaire des obligations.....	1,001.05	
	<u>106,589.64</u>	
RÉSERVE POUR LE REMPLACEMENT		
Généralités.....	15,000.00	
Peinture.....	27,600.00	
	<u>42,600.00</u>	
FRAIS OBLIGATOIRES		
Intérêt sur les obligations.....	950,000.00	
Escompte sur les obligations.....	8,846.16	
	<u>958,846.16</u>	
AUTRES FRAIS		
Intérêt sur les avances faites par le ministre des Finances pour le paiement des intérêts sur les obligations.....	226,572.46	
Dépréciation.....	166,152.00	
	<u>392,724.46</u>	
		<u>1,500,760.26</u>
DÉFICIT NET AU CHAPITRE DU REVENU, POUR LA PÉRIODE.....		<u>\$1,015,977.08</u>

MONTRÉAL, le 14 FÉVRIER 1942.

APURÉ:

Le comptable du pont,
F. Hurtubise.
L'agent du Trésor,
D. W. G. Oliver.

VÉRIFIÉ QUANT AU MONTANT DU
DÉFICIT DANS LE REVENU NET:
L'auditeur général du Canada,
Watson Sellar.

APPROUVÉ:
Le directeur du port,
Alex. Ferguson.

Le 1^{er} mars 1943

Le sous-ministre
Ministère des Travaux publics
Québec (Québec)

Monsieur,

Pont Jacques-Cartier

J'ai l'honneur de vous expédier ci-jointe une note du Conseil des ports nationaux s'élevant à \$150,000 et qui représente la part du gouvernement de la province de Québec relativement au déficit du pont Jacques-Cartier pour l'année 1942, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal).

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

Le directeur du port,
(signature) Alex. Ferguson.

Copies: Au secrétaire du port, au
comptable du pont et à
l'agent du Trésor.

619/47

N° 713

357, rue de la Commune

MONTRÉAL, le 9 février 1943

LA PROVINCE DE QUÉBEC

DOIT AU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 1942, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), d'après l'état ci-joint\$150,000.00

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Accord entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), en date du 5 mai 1928.

Demande adressée au gouvernement de la province de Québec au sujet de sa part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période d'exploitation allant du 1^{er} janvier 1942 au 31 décembre 1942.

Montant maximum de la quote-part annuelle de la province, aux termes de la deuxième clause de l'accord susmentionné.....	\$150,000.00
Déficit découlant de l'exploitation du pont pendant la période allant du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1942, d'après l'état ci-joint.....	\$1,083,519.02
Un tiers du déficit du pont.....	361,173.01
La quote-part maximum pour la période représentant moins d'un tiers du déficit indiqué ci-dessus, la part de la province pour cette période est de.....	\$ 150,000.00

REMARQUE: Émission des obligations du pont

Obligations-or garanties en première hypothèque, portant intérêt de 5 p. 100, échéance à 40 ans, de la Commission du port de Montréal; date d'émission, 1^{er} novembre 1929; date d'échéance, 1^{er} novembre 1969; taux d'intérêt, 5 p. 100; montant total autorisé, \$19,500,000; montant total émis et en cours le 31 décembre 1942, \$19,000,000.

MONTRÉAL, le 1^{er} MARS 1943.

Le directeur du port,
(signature) Alex. Ferguson.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

État des revenus et des dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1942

REVENUS		
Péage.....		\$ 522,891.60
Loyer, etc.....		14,727.71
		<hr/>
		\$ 537,619.31
DÉPENSES		
Administration:		
Quote-part versée au port de Montréal pour l'adminis- tration.....	\$12,000.00	
Services visant le personnel: traitements, etc.....	8,338.72	
Assurance contre les accidents du travail, les incendies, etc.	1,600.64	
Loyer, etc.....	431.86	
Papeterie, impression, etc.....	139.04	
Précautions relatives aux mesures de guerre.....	1,933.57	
		\$24,443.83
Exploitation:		
Services visant le personnel: traitements et salaires.....	31,374.21	
Services visant le personnel: boni de vie chère.....	3,403.74	
Service de police.....	9,299.80	
Éclairage du pont: électricité.....	6,762.00	
Papeterie, impression, billets, etc.....	2,673.60	
Assurance contre les accidents du travail, les incendies....	907.35	
Combustible, électricité, outillage de perception.....	1,087.70	
Installations riveraines.....	426.56	
Frais de déplacement.....	393.68	
		56,328.64
Entretien:		
Nettoyage de la chaussée.....	7,096.52	
Superstructure et infrastructure.....	6,349.62	
Éclairage et téléphone.....	3,998.48	
Honoraires pour services techniques, etc.....	2,091.46	
Chaussée, trottoirs, etc.....	1,983.92	
Réparation de divers bâtiments.....	610.77	
		22,130.77
		<hr/>
		102,903.24
REVENU D'EXPLOITATION.....		\$ 434,716.07
DIVERSES DÉDUCTIONS DU REVENU		
Prime sur les intérêts d'obligations payés en devises améri- caines.....	\$104,442.76	
Commission pour le paiement des coupons.....	1,151.08	
Redevances au dépositaire des obligations, etc.....	1,046.36	
		106,640.20
RÉSERVE POUR LE REMPLACEMENT		
Généralités.....	15,000.00	
Peinture.....	27,600.00	
		42,600.00
FRAIS OBLIGATOIRES		
Intérêt sur les obligations.....	950,000.00	
Escompte sur les obligations.....	8,846.16	
		958,846.16
AUTRES FRAIS		
Intérêt sur les avances faites par le ministre des Finances pour le paiement de l'intérêt sur les obligations.....	243,992.65	
Dépréciation.....	166,156.08	
		410,148.73
		<hr/>
		1,518,235.09
DÉFICIT NET AU CHAPITRE DU REVENU, POUR LA PÉRIODE.....		\$1,083,519.02
		<hr/>
MONTRÉAL, le 17 FÉVRIER 1943.		
APURÉ:	VÉRIFIÉ QUANT AU MONTANT DU	APPROUVÉ:
<i>Le comptable du pont,</i>	DÉFICIT DANS LE REVENU NET:	<i>Le directeur du port,</i>
<i>F. Hurtubise.</i>	<i>L'auditeur général du Canada,</i>	<i>Alex. Ferguson.</i>
	<i>Watson Sellar.</i>	
<i>L'agent du Trésor,</i>		
<i>D. W. G. Oliver.</i>		

Le 24 mars 1944

Le sous-ministre
Ministère des Travaux publics
Québec (Québec)

Monsieur,

Pont Jacques-Cartier

J'ai l'honneur de vous expédier ci-jointe une note du Conseil des ports nationaux s'élevant à \$150,000 et qui représente la part du gouvernement de la province de Québec relativement au déficit du pont Jacques-Cartier pour l'année 1943, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal).

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

Le directeur du port,
(signature) Alex. Ferguson.

Copies: Au secrétaire du port, au
comptable du pont et à
l'agent du Trésor

Formule 604/9-300-10-48

N° 826

357, rue de la Commune

MONTRÉAL, le 21 février 1944

La province de Québec

DOIT AU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Port de Montréal

Part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 1943, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), d'après l'état ci-joint \$150,000.00

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Accord entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), en date du 5 mai 1928.

Demande adressée au gouvernement de la province de Québec au sujet de sa part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période d'exploitation allant du 1^{er} janvier 1943 au 31 décembre 1943.

Montant maximum de la quote-part annuelle de la province, aux termes de la deuxième clause de l'accord susmentionné..... \$150,000,000

Déficit découlant de l'exploitation du pont pendant la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 1943, d'après l'état ci-joint..... \$1,113,057.80
Un tiers du déficit du pont..... 371,319.27

La quote-part maximum pour la période représentant moins d'un tiers du déficit indiqué ci-dessus, la part de la province pour cette période est de..... \$ 150,000,00

REMARQUE: Émission des obligations du pont

Obligations-or garanties en première hypothèque, portant intérêt de 5 p. 100, échéance à 40 ans, de la Commission du port de Montréal; date d'émission, 1^{er} novembre 1929; date d'échéance, 1^{er} novembre 1969; taux d'intérêt, 5 p. 100; montant total autorisé, \$19,500,000; montant total émis et en cours le 31 décembre 1943, \$19,000,000.

MONTRÉAL, le 24 MARS 1944.

Le directeur du port,
(signature) Alex. Ferguson.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

État de revenus et des dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1943.

REVENUS		
Péage.....		\$ 508,742.79
Loyer.....		11,520.77
		<u>\$ 520,263.56</u>
DÉPENSES		
Administration:		
Quote-part versée au port de Montréal pour l'adminis- tration.....	\$12,000.00	
Services visant le personnel: traitements, etc.....	7,456.65	
Assurance et pensions.....	2,919.37	
Loyer, etc.....	448.44	
Papeterie, impression, etc.....	152.62	
Précautions relatives aux mesures de guerre.....	1,962.07	
		\$24,939.15
Exploitation:		
Services visant le personnel: traitements et salaires.....	31,702.07	
Boni de vie chère.....	4,389.80	
Service de police.....	9,201.27	
Éclairage du pont: électricité.....	4,259.60	
Papeterie, impression, billets, etc.....	2,435.93	
Assurance contre les accidents du travail, les incendies, etc.	933.70	
Combustible, électricité, outillage de perception.....	927.01	
Installations riveraines.....	419.15	
Frais de déplacement.....	403.80	
		54,672.33
Entretien:		
Nettoyage de la chaussée.....	6,910.36	
Superstructure et infrastructure.....	1,807.84	
Éclairage et téléphone.....	5,349.60	
Honoraires pour services techniques, etc.....	2,269.67	
Chaussée, trottoirs, etc.....	688.71	
Réparation de divers bâtiments.....	382.73	
		17,408.91
		<u>97,020.39</u>
		423,243.17
REVENU D'EXPLOITATION.....		
DIVERSES DÉDUCTIONS DU REVENU		
Prime sur les intérêts d'obligations payés en devises améri- caines.....	104,440.00	
Commission pour le paiement des coupons.....	1,146.23	
Redevances au dépositaire des obligations.....	1,066.43	
		106,652.66
RÉSERVE POUR LE REMPLACEMENT		
Généralités.....	15,000.00	
Peinture.....	27,600.00	
		42,600.00
FRAIS OBLIGATOIRES		
Intérêt sur les obligations.....	950,000.00	
Escompte sur les obligations.....	8,846.16	
		958,846.16
AUTRES FRAIS		
Intérêts sur les avances faites par le ministre des Finances pour le paiement de l'intérêt sur les obligations.....	262,945.95	
Dépréciation.....	166,156.20	
		429,102.15
		<u>1,537,200.97</u>
		<u>\$1,113,957.80</u>

DÉFICIT NET AU CHAPITRE DU REVENU, POUR LA PÉRIODE.....

MONTRÉAL, le 23 FÉVRIER 1944.

APURÉ:

Le comptable du pont,
F. Hurtubise.L'agent du Trésor,
D. W. G. Oliver.VÉRIFIÉ QUANT AU MONTANT DU
DÉFICIT DANS LE REVENU NET:L'auditeur général du Canada,
Watson Sellar.

APPROUVÉ:

Le directeur du port,
Alex. Ferguson.

Le sous-ministre
Ministère des Travaux publics
Québec (Québec)

Le 16 mars 1945

Monsieur,

Pont Jacques-Cartier

J'ai l'honneur de vous expédier ci-jointe une note du Conseil des ports nationaux s'élevant à \$150,000 et qui représente la part du gouvernement de la province de Québec relativement au déficit du pont Jacques-Cartier pour l'année 1944, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal).

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

Le directeur du port.

Copies:

Au secrétaire adjoint du port, au
comptable du pont et à
l'agent du Trésor.

Formule 604/9-3000-10-48
357, rue de la Commune

N° 941

La province de Québec

Montréal le 23 février 1945

DOIT AU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Port de Montréal.

Part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 1944, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), d'après l'état ci-joint \$150,000.00

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Accord entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), en date du 5 mai 1928.

Demande adressée au gouvernement de la province de Québec au sujet de sa part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période d'exploitation allant du 1^{er} janvier 1944 au 31 décembre 1944.

Montant maximum de la quote-part de la province, aux termes de la deuxième clause de l'accord susmentionné.....	\$150,000.00
Déficit découlant de l'exploitation du pont pendant la période allant du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1944, d'après l'état ci-joint.....	\$1,025,986.21
Un tiers du déficit du pont.....	341,995.40

La quote-part maximum pour la période représentant moins d'un tiers du déficit indiqué ci-dessus, la part de la province pour cette période est de..... \$ 150,000.00

REMARQUE: Émission des obligations du pont

Obligations-or garanties en première hypothèque, portant intérêt de 5 p. 100, échéance de 40 ans, de la Commission du port de Montréal; date de l'émission, 1^{er} novembre 1929; date d'échéance, 1^{er} novembre 1969; taux d'intérêt, 5 p. 100; montant total autorisé, \$19,500,000; montant total émis et en cours le 31 décembre 1944, \$19,000,000.

MONTRÉAL, le 16 MARS 1945.

Le directeur du port,
(signature) Alex. Ferguson.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL
PONT JACQUES-CARTIER

État des revenus et des dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1944

REVENUS			
Péage.....		\$ 588,661.24	
Loyer, etc.....		11,771.43	
		<hr/>	\$ 600,432.67
DÉPENSES			
Administration:			
Quote-part versée au port de Montréal pour l'administration	\$12,000.00		
Services visant le personnel: traitements.....	7,380.00		
Assurance et pensions.....	4,486.83		
Loyer, etc.....	458.85		
Papeterie, impression, etc.....	120.58		
Précautions relatives aux mesures de guerre.....	926.62		
	<hr/>	\$25,372.88	
EXPLOITATION:			
Services visant le personnel: traitements et salaires.....	32,822.98		
Boni de vie chère.....	4,407.56		
Service de police.....	8,951.37		
Éclairage du pont: électricité.....	4,344.00		
Papeterie, impression, etc.....	2,633.77		
Assurance contre les accidents du travail, les incendies, etc.	905.88		
Combustible, électricité, outillage de perception.....	1,049.91		
Installations riveraines.....	443.25		
Frais de déplacement.....	476.37		
	<hr/>	56,035.09	
Entretien:			
Nettoyage de la chaussée.....	6,066.91		
Éclairage et téléphone.....	7,692.11		
Honoraires pour services techniques, etc.....	2,162.60		
Chaussée et trottoirs.....	1,301.35		
Superstructure et infrastructure.....	70.25		
Réparation de divers bâtiments.....	397.03		
	<hr/>	17,690.25	
			99,098.22
			<hr/>
REVENU D'EXPLOITATION.....			501,334.45
DIVERSES DÉDUCTIONS DU REVENU			
Prime sur les intérêts d'obligations payés en devises américaines.....	104,442.50		
Commission pour le paiement des coupons.....	1,124.99		
Redevances au dépositaire des obligations, etc.....	1,162.39		
	<hr/>	106,729.88	
RÉSERVE POUR LE REMPLACEMENT			
Généralités.....		15,000.00	
FRAIS OBLIGATOIRES			
Intérêt sur les obligations.....	950,000.00		
Escompte sur les obligations.....	8,846.16		
	<hr/>	958,846.16	
AUTRES FRAIS			
Intérêt sur les avances faites par le ministre des Finances pour le paiement de l'intérêt sur les obligations.....	280,588.42		
Dépréciation.....	166,156.20		
	<hr/>	446,744.62	
			1,527,320.66
			<hr/>
DÉFICIT NET AU CHAPITRE DU REVENU, POUR LA PÉRIODE.....			\$1,025,986.21

MONTRÉAL, le 24 février 1945.

APURÉ:

Le comptable du pont,
F. Hurtubise,
L'agent du Trésor,
D. W. G. Oliver.

VÉRIFIÉ QUANT AU MONTANT DU
DÉFICIT DANS LE REVENU NET:
L'auditeur général du Canada,
Watson Sellar.

APPROUVÉ:
Le directeur du port,
Alex. Ferguson.

le 12 avril 1946

Le sous-ministre
Ministère des Travaux publics
Québec (Québec)

Monsieur,

Pont Jacques-Cartier

J'ai l'honneur de vous expédier ci-jointe une note du Conseil des ports nationaux s'élevant à \$150,000 et qui représente la part du gouvernement de la province de Québec relativement au déficit du pont Jacques-Cartier pour l'année 1945, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal).

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre tout dévoué,

Le directeur du port.

Copie: A l'agent du Trésor

Formule 604/9-3000-1-46

N° J.C.B. 1037

357, rue de la Commune

MONTRÉAL, le 31 décembre 1945

La province de Québec

DOIT AU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Port de Montréal

Pont Jacques-Cartier

Part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période allant du 1^{er} janvier 1945 au 31 décembre 1945, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), d'après l'état ci-joint \$150,000.00

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Accord entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), en date du 5 mai 1928.

Demande adressée au gouvernement de la province de Québec au sujet de sa part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période d'exploitation allant du 1^{er} janvier 1942 au 31 décembre 1942.

Montant maximum de la quote-part annuelle de la province, aux termes de la deuxième clause de l'accord susmentionné.....	\$150,000.00
Déficit découlant de l'exploitation du pont pendant la période allant du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1942, d'après l'état ci-joint.....	\$1,083,519.02
Un tiers du déficit du pont.....	361,173.01
La quote-part maximum pour la période représentant moins d'un tiers du déficit indiqué ci-dessus, la part de la province pour cette période est de.....	\$ 150,000.00

REMARQUE: Émission des obligations du pont

Obligations-or garanties en première hypothèque, portant intérêt de 5 p. 100, échéance à 40 ans, de la Commission du port de Montréal; date d'émission, 1^{er} novembre 1929; date d'échéance, 1^{er} novembre 1969; taux d'intérêt, 5 p. 100; montant total autorisé, \$19,500,000; montant total émis et en cours le 31 décembre 1942, \$19,000,000.

Le directeur du port,
(Signature) Alex Ferguson.

MONTRÉAL, le 1^{er} MARS 1943.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

État des revenus et des dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1945

REVENUS			
Péage.....		\$ 593,932.37	
Privilèges et loyers.....		10,696.63	
Divers.....		412.51	
		<hr/>	
DÉPENSES			\$ 605,041.51
Administration:			
Part versée au port de Montréal pour l'administration	\$ 12,000.00		
Services visant le personnel—Salaires.....	8,119.83		
Assurance et pensions.....	4,365.39		
Loyer et dépenses du bureau.....	713.11		
Précautions relatives aux mesures de guerre (huttes des gardes).....	383.50		
	<hr/>	25,581.83	
Exploitation:			
Services visant le personnel: Traitements et salaires..	37,461.84		
Boni de vie chère.....	253.59		
Impression des billets.....	2,259.27		
Papeterie, téléphone, etc.....	225.57		
Transport des employés: Extrémités nord et sud.....	481.71		
Assurance: Accidents du travail, incendie, etc.....	1,444.14		
Combustible, eau, électricité et diverses fournitures pour les péagers.....	1,035.06		
Service d'automobiles et de camions.....	610.00		
Service de police.....	9,317.32		
Éclairage du pont: électricité.....	4,684.80		
	<hr/>	57,773.30	
Entretien—			
Régalage et drainage.....	28.05		
Infrastructure et superstructure.....	391.14		
Chaussée et trottoirs.....	2,032.06		
Bureaux de péage et bâtiments divers.....	778.81		
Éclairage et téléphone.....	8,940.31		
Nettoyage de la chaussée.....	7,691.48		
Enseignes de circulation, signaux, etc.....	205.27		
Honoraires pour services techniques.....	2,000.00		
	<hr/>	22,067.12	
		<hr/>	105,422.25
REVENU D'EXPLOITATION.....			\$ 499,619.26
DIVERSES DÉDUCTIONS DU REVENU			
Prime sur l'intérêt des obligations payé en devises américaines.....	102,070.50		
Commission pour le paiement des coupons.....	1,127.62		
Redevances du dépositaire des obligations, etc.....	1,099.18		
Frais divers.....	114.31		
	<hr/>	104,411.61	
RÉSERVE POUR LE REMPLACEMENT—Généralités.....		15,000.00	
FRAIS OBLIGATOIRES			
Intérêt sur la dette publique.....	950,000.00		
Amortissement de l'escompte sur les obligations.....	8,846.16		
	<hr/>	958,846.16	
Autres frais:			
Intérêt sur les avances faites par le ministre des Finances pour le paiement de l'intérêt sur les obligations.....	292,079.26		
Dépréciation.....	166,156.20		
	<hr/>	458,235.46	
		<hr/>	1,417,081.62
			<hr/>
			1,536,493.23
DÉFICIT NET AU CHAPITRE DU REVENU, POUR LA PÉRIODE.....			\$ 1,036,873.97

MONTRÉAL, le 6 MARS 1946.

APURÉ:

Le bureau du Trésor,
F. F. W. Kelley,L'agent du Trésor,
D. W. G. Oliver.VÉRIFIÉ QUANT AU MONTANT DU
DÉFICIT NET DANS LE REVENUL'auditeur général du Canada,
Watson Sellar.

APPROUVÉ:

Le directeur du port,
Alex. Ferguson.

le 17 mars 1947

Le sous-ministre
Ministère des Travaux publics
Québec (Québec)

Monsieur,

Pont Jacques-Cartier

J'ai l'honneur de vous expédier ci-jointe une note du Conseil des ports nationaux s'élevant à \$150,000 et qui représente la part du gouvernement de la province de Québec relativement au déficit du pont Jacques-Cartier pour l'année 1946, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal).

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre tout dévoué,

Pour le directeur du Port.

CAE

Copie: Agent du Trésor

Formule 604/9-3000-1-46

N° J.C.B. 1126

357, rue de la Commune

MONTRÉAL, le 31 décembre 1946

La province de Québec

DOIT AU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

PORT DE MONTRÉAL

Pont Jacques-Cartier

Part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période allant du 1^{er} janvier 1946 au 31 décembre 1946, aux termes de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre le gouvernement de la province de Québec et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), d'après l'état ci-joint \$150,000.00

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Accord entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du port de Montréal (maintenant le Conseil des ports nationaux—Port de Montréal), en date du 5 mai 1928.

Demande adressée au gouvernement de la province de Québec au sujet de sa part relative au déficit du pont Jacques-Cartier pour la période d'exploitation allant du 1^{er} janvier 1946 au 31 décembre 1946.

Montant maximum de la quote-part annuelle de la province, aux termes de la deuxième clause de l'accord susmentionné.....	\$ 150,000.00
Déficit découlant de l'exploitation du pont pendant la période allant du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1946, d'après l'état ci-joint.....	\$ 900,083.28
Un tiers du déficit du pont.....	\$ 300,027.76

La quote-part maximum pour la période représentant moins d'un tiers du déficit indiqué ci-dessus, la part de la province pour cette période est de..... \$ 150,000.00

REMARQUE: Émission des obligations du pont

Obligations-or garanties en première hypothèque, portant intérêt de 5 p. 100, échéance à 40 ans, de la Commission du port de Montréal; date d'émission, 1^{er} novembre 1929; date d'échéance, 1^{er} novembre 1960; taux d'intérêt, 5 p. 100; montant total autorisé, \$19,500,000; montant total émis et en cours le 31 décembre 1946, \$19,000,000.

Pour le directeur du port,
(signature) J. K. Wyman.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

État des revenus pour l'année terminée le 31 décembre 1946

REVENU D'EXPLOITATION			
Péage.....			\$ 720,080.06
Privilèges et loyers.....			10,620.66
TOTAL DU REVENU D'EXPLOITATION.....			<u>\$ 730,700.72</u>
DÉPENSES D'EXPLOITATION			
Administration:			
Quote-part versée à l'administration du port de Montréal..	\$12,000.00		
Services visant le personnel.....	6,084.69		
Frais de bureau.....	195.32		
Frais généraux.....	753.40		
Assurance sur la fidélité et assurance contre le vol.....	173.22		
Cotisation à la caisse de retraite.....	6,686.06		
		\$25,892.69	
Exploitation:			
Services visant le personnel.....	\$37,683.36		
Boni de vie chère.....	218.00		
Impression de billets.....	2,640.50		
Papeterie, etc.....	333.08		
Transport des employés.....	388.80		
Assurance contre les accidents du travail, les incendies, etc.	1,348.12		
Combustible.....	488.03		
Achat d'eau.....	43.65		
Achat d'électricité.....	221.85		
Uniformes et outillage des péagers.....	105.57		
Fournitures diverses.....	102.05		
Service d'automobiles et de camions.....	661.00		
Service de police.....	12,628.12		
Éclairage du pont.....	4,600.00		
Loyer d'immeubles.....	1.00		
		\$61,463.13	
Entretien:			
Régalage et drainage.....	\$ 474.09		
Infrastructure.....	205.21		
Superstructure.....	3,542.77		
Chaussée et trottoirs.....	3,320.24		
Bureaux de péage, divers bâtiments, etc.....	959.51		
Installations d'éclairage.....	7,141.13		
Réseau d'électricité.....	33.60		
Réseau de téléphone.....	474.14		
Nettoyage de la chaussée.....	7,651.33		
Enseignes et signaux de circulation, etc.....	179.48		
Honoraires de l'ingénieur-conseil.....	2,000.00		
		\$25,981.50	
			\$ 113,337.32
REVENU D'EXPLOITATION.....			<u>\$ 617,363.40</u>
AUTRES REVENUS			
Revenu provenant des placements, des fonds de réserve et autres.....	\$17,644.10		
Crédits divers.....	556.76		
			<u>18,200.86</u>
TOTAL DU REVENU.....			<u>\$ 635,564.26</u>
DIVERS FRAIS RELATIFS AU REVENU			
Revenu des fonds de réserve affectés aux comptes de réserve.....	\$17,644.10		
Prime sur les intérêts d'obligations payés en devises américaines.....	52,003.63		
Redevances au dépositaire et commissions.....	2,469.88		
Provision pour créances douteuses.....	41.39		
Frais divers.....	36.45		
			<u>72,195.45</u>
REVENU NET.....			<u>\$ 563,368.81</u>

DÉDUCTIONS DU REVENU	
Intérêt sur la dette publique.....	\$950,000.00
Intérêt sur les avances faites par l'État pour le paiement de l'intérêt sur les obligations.....	323,450.80
Réserve pour les remplacements: généralités.....	15,000.00
Réserve pour la dépréciation.....	166,155.13
Amortissement de l'escompte sur les obligations.....	8,846.16
	<u>\$1,463,452.09</u>
DÉFICIT NET AU CHAPITRE DU REVENU.....	<u>\$ 900,083.28</u>

MONTRÉAL, (Québec), le 26 février 1947

APURÉ:

Bureau du Trésor,
F. F. W. Kelley.
L'agent du Trésor,
D. W. G. Oliver.

VÉRIFIÉ QUANT AU MONTANT DU
DÉFICIT DANS LE REVENU NET:
L'auditeur général du Canada,
Watson Sellar.

APPROUVÉ:

Le directeur du port,
Alex. Ferguson.

le 16 mars 1948

Le sous-ministre
Ministère des Travaux publics
Québec (Québec)

Monsieur,

Pont Jacques-Cartier

J'ai l'honneur de vous expédier ci-jointe une note du Conseil des ports nationaux s'élevant à \$141,172.82 et qui représente la part que doit la province de Québec relativement au déficit du pont Jacques-Cartier pour l'année 1947, aux termes de la deuxième clause de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du port de Montréal (à laquelle a succédé le Conseil des ports nationaux).

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre tout dévoué,

Le directeur du port,
A. G. MURPHY.

Pièce jointe

Copie: Agent du Trésor

Formule 604/9-3000-1-46

N° J. C. B. 1232

357, rue de la Commune

Montréal, le 31 décembre 1947

La Province de Québec

Doit au CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

PORT DE MONTRÉAL

Pont Jacques-Cartier

Paiement dû pour l'année financière se terminant le 31 décembre 1947, conformément à la deuxième clause de l'accord en date du 5 mai 1928, conclu entre la province de Québec, la ville de Montréal et la commission du port de Montréal (à laquelle a succédé le Conseil des ports nationaux).

Paiement maximum stipulé: \$150,000.00, ce montant devant être réduit à la somme nécessaire pour couvrir un tiers du déficit annuel du pont, le déficit pour l'année financière 1947 s'élevant à \$423,518.47, d'après l'état ci-joint.

Le tiers du déficit, payable par la province de Québec\$141,172.82

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

État des revenus pour l'année terminée le 31 décembre 1947

REVENU D'EXPLOITATION		
Péage.....	\$828,024.32	
Privilèges et loyers.....	7,072.50	
TOTAL DU REVENU D'EXPLOITATION.....		\$ 835,096.82
DÉPENSES D'EXPLOITATION		
Administration:		
Quote-part versée à l'administration du port de Montréal.....	\$ 12,000.00	
Services visant le personnel.....	4,314.00	
Frais de bureau.....	269.46	
Frais généraux.....	544.00	
Assurance contre le vol, sur la fidélité, etc.....	173.87	
Cotisations à la caisse de retraite.....	5,808.03	
		\$23,109.36
Exploitation:		
Services visant le personnel.....	\$ 40,252.10	
Billets.....	3,920.14	
Papeterie, etc.....	258.87	
Transport des employés.....	260.56	
Assurance contre les accidents du travail, les incendies, etc.....	1,389.04	
Combustible.....	786.59	
Achat d'eau.....	318.98	
Achat d'électricité.....	190.38	
Uniformes et outillage des péagers.....	282.03	
Fournitures diverses.....	108.69	
Service d'automobiles et de camions.....	526.24	
Service de police.....	13,996.52	
Éclairage du pont.....	6,057.60	
Loyer d'immeubles.....	1.00	
		\$68,348.74
Entretien:		
Infra structure.....	59.90	
Superstructure.....	3,562.20	
Chaussée et trottoirs.....	1,339.63	
Bureaux de péage et kiosques des péagers.....	1,370.82	
Divers bâtiments.....	349.94	
Installations d'éclairage.....	8,696.76	
Réseau d'électricité.....	33.14	
Réseau de téléphone.....	573.07	
Nettoyage de la chaussée.....	9,073.52	
Enseignes et signaux de circulation, etc.....	217.56	
Honoraires de l'ingénieur-conseil.....	2,000.00	
Divers.....	44.16	
		\$27,320.70
		\$ 118,778.80
REVENU D'EXPLOITATION.....		\$ 716,318.02
AUTRES REVENUS		
Revenu provenant des placements, des fonds de réserve et autres.....	\$18,368.94	
Revenus divers.....	1,736.50	
		20,105.44
TOTAL DU REVENU.....		\$ 736,423.46
FRAIS RELATIFS AU REVENU		
Revenu des fonds de réserve affectés aux comptes de réserve, en contrepartie.....	\$18,368.94	
Prime sur les intérêts d'obligations payés en devises américaines.....	4,364.22	
Redevances au dépositaire, commissions.....	2,207.98	
		\$ 24,941.14
REVENU NET.....		\$ 711,482.32

DÉDUCTIONS DU REVENU

Intérêt sur la dette publique.....	\$950,000.00
Amortissement de l'escompte sur les obligations.....	8,846.16
Réserve d'entretien spécial: généralités.....	10,000.00
Réserve de dépréciation.....	166,154.63

\$1,135,000.79

DÉFICIT AU CHAPITRE DU REVENU AVANT LE PRÉLÈVEMENT DES INTÉRÊTS SUR LES AVANCES FAITES PAR L'ÉTAT POUR LE PAIEMENT DE L'INTÉRÊT SUR LES OBLIGATIONS.....

\$ 423,518.47

MONTREAL (Québec), le 2 mars 1948

APURÉ:

F. F. W. Kelley
L'agent du Trésor,
D. W. G. Oliver.

VÉRIFIÉ:

L'auditeur général du Canada,
Watson Sellar.

APPROUVÉ:

Le directeur du port.
A. G. Murphy

Le 1^{er} mars 1949

Le sous-ministre
Ministère des Travaux publics
Province de Québec
Québec (Québec)

Monsieur,

Pont Jacques-Cartier

J'ai l'honneur de vous expédier ci-jointe une note du Conseil des ports nationaux s'élevant à \$94,961.89 et qui représente la part que doit la province de Québec relativement au déficit du pont Jacques-Cartier pour l'année 1948, aux termes de la deuxième clause de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du port de Montréal (à laquelle a succédé le Conseil des ports nationaux).

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre tout dévoué,

Le directeur du port,
A. G. MURPHY.

Pièce jointe

Copie: Agent du Trésor

Formule 604/9-3000-10-48

N° J. C. B. 1321

357, rue de la Commune

Montréal, le 31 décembre 1948

La Province de Québec

Doit au CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

PORT DE MONTRÉAL

Pont Jacques-Cartier

Paiement dû pour l'année financière se terminant le 31 décembre 1948, conformément à la deuxième clause de l'accord en date du 5 mai 1928, conclu entre la province de Québec, la ville de Montréal et la commission du port de Montréal (à laquelle a succédé le Conseil des ports nationaux).

Paiement maximum stipulé: \$150,000.00, ce montant devant être réduit à la somme nécessaire pour couvrir un tiers du déficit annuel du pont, le déficit pour l'année financière 1948, s'élevant à \$284,885.68, d'après l'état ci-joint.

Le tiers du déficit, payable par la province de Québec \$94,961.89

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

État des revenus pour l'année terminée le 31 décembre 1948

REVENU D'EXPLOITATION		
Péage.....	\$964,770.84	
Privilèges et loyers.....	9,993.00	
TOTAL DU REVENU D'EXPLOITATION.....		\$ 974,763.84
DÉPENSES D'EXPLOITATION		
Administration:		
Quote-part versée au port de Montréal.....	\$12,000.00	
Services visant le personnel.....	5,199.00	
Frais de bureau.....	203.47	
Frais généraux.....	2,566.63	
Assurance sur la fidélité, assurance contre le vol, assurance- chômage, etc.....	182.36	
Cotisations à la caisse de retraite.....	6,109.16	
		\$26,260.62
Exploitation:		
Services visant le personnel.....	42,584.74	
Billets.....	4,703.75	
Papeterie, etc.....	249.44	
Transport des employés.....	289.69	
Assurance contre les accidents du travail, les incendies, etc.	1,330.36	
Combustible.....	817.05	
Achat d'eau.....	100.72	
Achat d'électricité.....	216.93	
Uniformes et outillage des péagers.....	1,176.48	
Fournitures diverses.....	110.56	
Installations riveraines.....	885.92	
Service de police.....	13,329.99	
Éclairage du pont.....	5,913.60	
Immeubles.....	1.00	
		\$71,710.23
Entretien:		
Régalage et drainage.....	\$454.93	
Superstructure.....	4,249.06	
Chaussée et trottoirs.....	2,834.45	
Bureaux de péage et kiosques des péagers.....	886.78	
Bâtiments divers.....	437.75	
Installations d'éclairage.....	9,621.78	
Réseau d'électricité.....	1,199.79	
Réseau de téléphone.....	492.93	
Nettoyage de la chaussée.....	8,892.75	
Enseignes et signaux de circulation.....	299.02	
Honoraires d'ingénieur conseil.....	2,000.00	
Divers.....	31.58	
		\$31,400.82
TOTAL DES DÉPENSES.....		129,371.67
REVENU D'EXPLOITATION.....		845,392.17
AUTRES REVENUS		
Revenu provenant des fonds de réserve.....	\$18,554.09	
Revenus divers.....	1,876.35	
		\$ 20,430.44
TOTAL DU REVENU.....		\$ 876,822.61
FRAIS RELATIFS AU REVENU		
Revenu provenant des fonds de réserve affectés aux comptes de réserve, en contrepartie.....	\$18,554.09	
Prime sur les intérêts d'obligations payés en devises américaines.....	4,335.50	
Redevances au dépositaire et commissions bancaires.....	2,206.53	
Frais différés relatifs au revenu.....	588.67	
		25,684.79
REVENU NET.....		\$ 840,137.82

DÉDUCTIONS DU REVENU

Intérêt sur la dette publique.....	\$950,000.00	
Amortissement de l'escompte sur les obligations.....	8,846.16	
Provision pour les créances douteuses.....	22.71	
Réserve de dépréciation.....	166,154.63	
		<u>1,125,023.50</u>

DÉFICIT AU CHAPITRE DU REVENU AVANT LE PRÉLÈVEMENT DES INTÉRÊTS DES AVANCES FAITES PAR L'ÉTAT POUR LE PAIEMENT DES INTÉRÊTS SUR LES OBLIGATIONS. \$ 284,885.68

MONTRÉAL (Québec), le 15 février 1949.

APURÉ:

Le comptable du pont
F. F. W. Kelley.
L'agent du trésor,
D. W. G. Oliver.

VÉRIFIÉ:

L'auditeur général du Canada,
Watson Sellar.

APPROUVÉ:

Le directeur du port,
A. G. Murphy.

Le 10 mars 1950

Le sous-ministre
Ministère des Travaux publics
Province de Québec
Québec (Québec)

Pont Jacques-Cartier

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous expédier ci-jointe une note du Conseil des ports nationaux s'élevant à \$58,291.06 et qui représente la part que doit la province de Québec relativement au déficit du pont Jacques-Cartier pour l'année 1947, aux termes de la deuxième clause de l'accord du 5 mai 1928, conclu entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du port de Montréal (à laquelle a succédé le Conseil des ports nationaux).

Vous nous obligeriez en obtenant l'autorisation nécessaire pour le paiement de cette note.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre tout dévoué,

Le directeur du port,
A. G. MURPHY.

Pièce jointe

Copie: Agent du Trésor

Formule 604/9-3000-1-46

N° J.C.B. 1440

357, rue de la Commune

Montréal, le 31 décembre 1949

LA PROVINCE DE QUÉBEC

Doit au CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Paiement dû pour l'année financière se terminant le 31 décembre 1949, conformément à la deuxième clause de l'accord en date du 5 mai 1928, conclu entre la province de Québec, la ville de Montréal et la Commission du port de Montréal (à laquelle a succédé le Conseil des ports nationaux).

Paiement maximum stipulé: \$150,000.00, ce montant devant être réduit à la somme nécessaire pour couvrir un tiers du déficit annuel du pont, le déficit pour l'année financière 1949 s'élevant à \$174,873.17, d'après l'état ci-joint.

Le tiers du déficit, payable par la province de Québec \$58,291.06

CE COMPTE EST PAYABLE COMPTANT

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

État du revenu pour l'année terminée le 31 décembre 1949

REVENU D'EXPLOITATION		
Péage.....		\$1,093,460.76
Privilèges et loyers.....		11,460.75
TOTAL DU REVENU D'EXPLOITATION.....		\$1,104,921.51
DÉPENSES D'EXPLOITATION		
Administration:		
Quote-part versée au port de Montréal.....	12,000.00	
Services visant le personnel.....	6,277.50	
Frais de bureau.....	466.08	
Frais généraux.....	776.77	
Assurance sur la fidélité, assurance contre le vol, assurance-chômage, etc.....	290.11	
Cotisations à la caisse de retraite.....	5,754.34	
		\$25,564.80
Exploitation:		
Services visant le personnel.....	48,161.17	
Billets.....	6,119.13	
Papeterie, etc.....	424.45	
Transport des employés.....	414.32	
Assurance contre les accidents du travail, les incendies, etc.....	1,442.22	
Combustible.....	865.68	
Achat d'eau.....	59.13	
Achat d'électricité.....	279.86	
Uniformes et outillage des péagers.....	553.39	
Fournitures diverses.....	144.59	
Installations riveraines.....	688.09	
Service de police.....	13,466.47	
Éclairage du pont.....	4,940.00	
Immeubles.....	1.00	
		\$77,559.50
Entretien:		
Infrastructure.....	6.88	
Superstructure.....	4,086.94	
Chaussée et trottoirs.....	4,781.78	
Bureaux de péage et kiosques des péagers.....	1,328.07	
Divers bâtiments.....	1,032.28	
Installations d'éclairage.....	12,192.31	
Réseau d'électricité.....	51.59	
Réseau de téléphone.....	585.51	
Nettoyage de la chaussée.....	11,466.88	
Enseignes et signaux de circulation, etc.....	1,036.91	
Honoraires de l'ingénieur-conseil.....	2,000.00	
Divers.....	33.84	
		\$38,602.99
TOTAL DES DÉPENSES.....		141,727.29
REVENU D'EXPLOITATION.....		\$ 963,194.22
AUTRES REVENUS		
Revenu des fonds de réserve.....	\$19,102.27	
Revenus divers.....	2,182.75	
		21,285.02
TOTAL DU REVENU.....		\$ 984,479.24
FRAIS RELATIFS AU REVENU		
Revenu des fonds de réserve affectés aux comptes de réserve, en contre-partie.....	19,102.27	
Prime sur les intérêts d'obligations payés en devises américaines.....	52,359.01	
Redevances au dépositaire et commissions bancaires.....	2,277.94	
Frais différés relatifs au revenu.....	3,196.50	
Frais (dépositaire, banque, etc.) de rachat de l'émission d'obligations publiques.....	13,570.81	
		90,506.53
REVENU NET.....		\$ 893,972.71

DÉDUCTIONS DU REVENU

Intérêt sur l'ancienne émission d'obligations publiques à 5 p. 100, valables du 1 ^{er} janvier au 31 octobre 1949 (rachetée le 1 ^{er} novembre 1949).....	791,666.66
Intérêt sur la dette envers le gouvernement (pour le rachat de l'émission d'obligations publiques).....	93,430.51
Escompte sur les obligations et amortissement des frais de rachat.....	17,594.08
Réserve de dépréciation.....	166,154.63
	<u>\$1,068,845.88</u>

DÉFICIT AU CHAPITRE DU REVENU AVANT LE PRÉLÈVEMENT DES INTÉRÊTS DES AVANCES FAITES PAR L'ÉTAT POUR LE PAIEMENT DES INTÉRÊTS SUR LES OBLIGATIONS DE L'ANCIENNE ÉMISSION DES OBLIGATIONS PUBLIQUES DE LA COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL À 5 P. 100.....	<u>\$ 174,873.17</u>
---	----------------------

MONTRÉAL (Québec), le 22 FÉVRIER 1950.

L'intérêt sur la dette envers l'État est présenté avec un écart de \$226.54, à la suite de la présentation d'un état déficitaire qui reste au-dessous de la réalité.

APURÉ:

Le comptable du pont,
F. F. W. Kelley.

L'agent du Trésor,
D. W. G. Oliver.

VÉRIFIÉ:

L'auditeur général du Canada,
Watson Sellar.

Le directeur du port,
A. G. Murphy.

Appendice "M"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Relevé des excédents ou des déficits des péagers pour l'année 1947

Péager	Nombre de journées de travail	Excédent	Déficit	Montant net
Hodge, A.....	254	\$195.35	\$ 65.95	\$ 129.40
Cobb, J.....	266	35.50	46.55	— 11.05
Young, T.....	247	152.15	46.55	105.50
Gauthier, A.....	262	63.50	26.15	37.25
Savoie, M.....	165	57.75	6.85	50.90
Toupin, R.....	287	79.10	20.00	59.10
Lee, J.....	257	71.05	22.20	48.85
Wheeler, E.....	269	61.79	15.05	46.74
Roger, A.....	81	13.75	5.45	8.30
Lanteigne, E.....	273	115.25	29.20	86.05
Labelle, F.....	254	45.30	32.65	12.65
Kelahear, F.....	183	51.85	8.05	43.80
Gagné, J.....	261	33.85	18.30	15.55
Labbé, O.....	262	99.90	40.80	59.10
Benoit, A.....	249	50.65	18.60	32.05
Normoyle, P.....	255	83.80	77.60	6.20
Rioux, R.....	267	86.55	12.45	74.10
Broissoit, O.....	270	48.90	9.30	39.60
Boyer, H.....	249	46.80	30.00	16.80
Forest, W.....	260	47.40	11.25	36.15
Jack, W.....	—	2.00	2.00	—
Poole, A.....	—	21.00	17.50	— 3.50
Total.....	4,871	1,463.19	562.65	900.54

TOTAL DES REVENUS DU PÉAGE..... \$ 828,024.00

MOYENNE DU MONTANT PERÇU PAR ÉQUIPE OU JOURNÉE DE TRAVAIL..... 249.00

Le 31 MARS 1960.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Relevé des excédents ou des déficits des péagers pour l'année 1948

Péager	Nombre de journées de travail	Excédent	Déficit	Montant net
Hodge, A.....	256	\$ 203.90	\$ 66.65	\$ 137.25
Cobb, J.....	256	48.40	32.65	15.75
Young, T.....	101	53.05	13.10	39.95
Gauthier, A.....	247	48.90	30.55	18.35
Savoie, M.....	259	58.60	20.25	38.35
Toupin, R.....	246	56.00	7.50	48.50
Lee, J.....	244	81.65	22.85	58.80
Wheeler, E.....	252	46.45	12.70	33.75
Roger, A.....	54	1.90	2.50	- 0.60
Lanteigne, E.....	277	113.70	25.75	87.95
Labelle, F.....	243	28.45	31.65	- 3.20
Gagné, J.....	262	55.55	38.49	17.06
Labbé, O.....	181	77.85	34.00	43.85
Benoit, A.....	220	44.05	34.04	10.01
Normoyle, P.....	263	54.35	86.20	-31.85
Rioux, R.....	265	107.75	21.25	86.50
Broissoit, O.....	251	36.75	18.20	18.55
Boyer, H.....	131	34.10	29.15	4.95
Milligan, R.....	89	69.65	33.65	36.00
Forest, W.....	238	51.75	22.65	29.10
Pearson, A.....	32	19.70	8.85	10.85
Adams, H.....	165	55.63	43.35	12.28
Belisle, A.....	50	60.30	9.10	51.20
Poole, A.....	—	12.50	9.50	3.00
Henry, G.....	232	45.95	54.81	- 8.86
Total.....	4,814	1,466.88	709.39	757.49

TOTAL DES REVENUS DU PÉAGE..... \$ 964,771.00

MOYENNE DU MONTANT PERÇU PAR ÉQUIPE OU JOURNÉE DE TRAVAIL..... 200.40

Le 31 MARS 1960.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Relevé des excédents ou des déficits des péagers pour l'année 1949

Péager	Nombre de journées de travail	Excédent	Déficit	Montant net
Hodge, A.....	229	\$ 166.30	\$ 46.00	\$ 120.30
Cobb, J.....	117	16.45	19.65	- 3.20
Adams, H.....	247	34.75	51.85	-17.10
Maher, A.....	196	45.65	19.60	26.05
Gauthier, A.....	230	50.35	19.04	31.31
Savoie, M.....	195	90.00	28.90	61.10
Pearson, A.....	68	34.20	15.80	18.40
Benoit, E.....	153	43.40	27.45	15.95
Toupin, R.....	246	78.15	12.20	65.95
Lee, J.....	227	84.65	29.50	55.15
Wheeler, E.....	233	56.60	27.65	28.95
Beauchamp, A.....	204	148.23	94.80	53.43
Lanteigne, E.....	244	167.40	40.20	127.20
Belisle, A.....	67	32.20	19.35	12.85
Labelle, F.....	201	27.80	25.45	2.35
Henry, G.....	263	94.65	107.10	-12.45
Legault, L.....	17	5.65	0.40	5.25
Gagné, J.....	239	37.43	38.40	- 0.97
*Curodeau, A.....	49	53.55	4.55	49.00
Benoit, A.....	260	46.55	28.75	17.80
Normoyle, P.....	243	61.60	75.99	-14.39
Rioux, R.....	250	107.05	34.00	73.05
Broissoit, O.....	62	9.90	5.05	4.85
*Bourbonnière, G.....	49	77.80	11.61	66.19
Milligan, R.....	249	153.75	76.70	77.05
*Cordeau, Y.....	58	17.95	10.10	7.85
Forest, W.....	203	77.95	44.30	33.65
Phaneuf, E.....	122	35.00	36.75	- 1.75
Jack, W.....	—	3.00	3.00	—
Poole, A.....	—	7.00	11.50	- 4.50
Total.....	4,921	1,864.96	965.64	899.32

*Étudiants.

TOTAL DES REVENUS DU PÉAGE..... \$ 1,093,461.00

MOYENNE DU MONTANT PERÇU PAR ÉQUIPE OU JOURNÉE DE TRAVAIL..... 277.00

Le 31 MARS 1960.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Relevé des excédents ou des déficits des péagers pour l'année 1950

Péager	Nombre de journées de travail	Excédent	Déficit	Montant net
Hodge, A.....	227	\$ 202.25	\$ 72.45	\$ 129.80
Adams, H.....	233	46.45	59.50	-13.05
Maher, A.....	227	48.00	27.65	20.35
Gauthier, A.....	113	46.35	14.35	32.00
Savoie, M.....	227	78.75	54.15	24.60
Benoit, E.....	224	57.65	42.40	15.25
Toupin, R.....	243	94.15	31.70	62.45
Lee, J.....	129	40.50	27.40	13.10
Wheeler, E.....	154	46.68	22.65	26.03
Beauchamp, A.....	233	43.55	33.50	10.05
Lanteigne, E.....	242	142.05	47.65	94.40
Labelle, F.....	143	42.00	36.30	5.70
Henry, G.....	239	110.00	81.75	28.25
Gagné, J.....	238	59.80	54.82	4.98
Phaneuf, E.....	243	167.57	157.50	10.07
Benoit, A.....	213	82.32	38.20	44.12
Normoyle, P.....	226	63.00	105.58	-42.58
Rioux, R.....	236	95.50	41.15	54.35
Milligan, R.....	236	110.10	81.35	28.75
Forest, W.....	216	107.25	34.30	72.95
Poole, A.....	—	9.50	4.00	5.50
Sous-total.....	4,242	1,695.42	1,068.35	627.07
*Cordeau, Y.....	68	17.35	14.75	2.60
*Morency, R.....	63	21.60	17.10	4.50
*Bourbonnière, G.....	61	68.40	81.80	-13.40
*Curodeau, A.....	42	46.27	17.60	28.67
Flynn, G.....	22	8.75	0.35	8.40
Belisle, A.....	91	110.20	56.25	53.95
Total.....	4,589	1,967.99	1,256.20	711.79

*Étudiants.

TOTAL DES REVENUS DU PÉAGE..... \$ 1,220,101.00

MOYENNE DU MONTANT PERÇU PAR ÉQUIPE OU JOURNÉE DE TRAVAIL..... \$ 266.00

Le 31 MARS 1960.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL
PONT JACQUES-CARTIER

Relevé des excédents ou des déficits des péagers pour l'année 1951

Péager	Nombre de journées de travail	Excédent	Déficit	Montant net
Hodge, A.....	200	\$ 96.04	\$ 38.40	\$ 57.64
Flynn, G.....	209	37.05	36.95	.10
Adams, H.....	225	49.60	81.05	-31.45
Maher, A.....	234	40.40	37.35	3.05
*Curodeau, A.....	113	34.25	19.85	14.40
Savoie, M.....	223	77.30	43.20	34.10
Benoit, E.....	217	49.90	42.85	7.05
Toupin, R.....	233	82.10	29.65	52.45
Wheeler, E.....	229	53.75	24.45	29.30
Beauchamp, A.....	224	44.00	44.45	-0.45
Lanteigne, E.....	220	122.55	51.95	70.60
Belisle, A.....	247	119.90	61.75	58.15
Henry, G.....	230	68.85	97.45	-28.60
Gagné, J.....	215	40.50	31.45	9.05
Phaneuf, E.....	231	56.90	82.05	-25.15
Benoit, A.....	223	73.09	28.14	44.95
Normoyle, P.....	218	54.30	52.20	2.10
Rioux, R.....	220	82.75	35.80	46.95
Milligan, R.....	223	85.00	73.00	12.00
Forest, W.....	215	64.45	20.90	43.55
*Cordeau, Y.....	102	21.45	18.80	2.65
*Morency, R.....	64	11.15	21.70	-10.55
*Lépine, R.....	82	61.85	12.20	4.65
*Bourbonnière, G.....	51	9.05	15.00	-5.95
Houle, R.....	54	28.40	18.80	9.60
Poole, A.....	—	12.00	12.00	—
Total.....	4,702	1,431.58	1,031.39	400.19

*Étudiants.

TOTAL DES REVENUS DU PÉAGE.....	\$ 1,399,241.00
MOYENNE DU MONTANT PERÇU PAR ÉQUIPE OU JOURNÉE DE TRAVAIL.....	\$ 298.00

Le 31 MARS 1960.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL
PONT JACQUES-CARTIER

Relevé des excédents ou des déficits des péagers pour l'année 1952

Péager	Nombre de journées de travail	Excédent	Déficit	Montant net
Hodge, A.....	95	\$ 45.55	\$ 32.00	\$ 13.55
Gagnon, L.....	126	46.10	28.20	17.90
Flynn, G.....	222	34.20	35.50	-1.30
Adams, H.....	227	211.00	238.95	-27.95
Maher, A.....	233	54.25	46.75	7.50
Décary, A.....	169	44.20	49.55	-5.35
Savoie, M.....	222	97.95	64.50	33.45
Benoit, E.....	229	72.25	54.90	17.35
Toupin, R.....	227	66.00	34.85	31.15
Houle, R.....	217	76.70	40.00	36.70
Wheeler, E.....	231	72.95	36.60	36.35
Beauchamp, A.....	234	72.00	61.65	10.35
Lanteigne, E.....	219	115.55	61.25	54.30
Belisle, A.....	203	141.05	91.35	49.70
Henry, G.....	230	73.60	78.40	-4.80
Phaneuf, E.....	248	88.35	83.65	4.70
Benoit, A.....	212	83.54	28.65	54.89
Normoyle, P.....	216	69.85	56.10	13.75
Rioux, R.....	230	110.80	73.95	36.85
Milligan, R.....	241	132.00	116.25	15.75
Forest, W.....	210	67.45	17.60	49.85
Gagné, J.....	21	5.70	5.25	0.45
*Lépine, R.....	78	15.30	10.80	4.50
*Morency, R.....	68	12.95	19.40	-6.45
*Cordeau, Y.....	90	57.85	51.10	6.75
*Bourbonnière, G.....	68	26.35	23.25	3.10
*Reinhardt, C.....	36	19.20	8.15	11.05
Poole, A.....	—	2.00	2.00	—
Total.....	4,802	1,914.69	1,450.60	464.09

*Étudiants.

TOTAL DES REVENUS DU PÉAGE..... \$ 1,580,577.00

MOYENNE DU MONTANT PERÇU PAR ÉQUIPE OU JOURNÉE DE TRAVAIL..... \$ 329.00

Le 31 MARS 1960.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Relevé des excédents ou des déficits des péagers pour l'année 1953

Péager	Nombre de journées de travail	Excédent	Déficit	Montant net
Gagnon, L.....	200	\$ 45.75	\$ 24.70	\$ 21.05
Flynn, G.....	225	36.35	34.70	1.65
Adams, H.....	229	52.55	81.35	-28.80
Maher, A.....	232	50.65	52.45	-1.80
Décary, A.....	241	54.90	92.10	-37.20
Savoie, M.....	207	89.10	36.40	52.70
Benoit, E.....	222	103.60	68.15	35.45
Toupin, R.....	245	97.30	56.40	40.90
Houle, R.....	245	80.55	68.40	12.05
Wheeler, E.....	229	71.35	40.65	30.70
Beauchamp, A.....	237	77.00	68.45	8.55
Lanteigne, E.....	217	94.65	47.05	47.60
Belisle, A.....	242	102.80	62.75	40.05
Phaneuf, E.....	94	51.05	332.20	-281.15
Roy, G.....	47	19.30	12.30	7.00
Benoit, A.....	231	72.59	40.20	32.39
Normoyle, P.....	221	81.10	59.35	21.75
Rioux, R.....	227	109.75	52.35	57.40
Milligan, R.....	233	81.45	96.95	-15.50
Forest, W.....	212	133.55	102.30	31.25
*Gauthier, Y.....	61	13.20	6.15	7.05
*Lépine, R.....	83	24.00	12.90	11.10
*Cordeau, Y.....	89	16.25	36.95	-20.70
*Bourbonnière, G.....	90	26.70	33.90	- 7.20
*Reinhardt, C.....	70	30.75	29.65	1.10
Poole, A.....	—	4.75	3.10	1.65
Henry, G.....	230	83.90	102.14	-18.24
Total.....	4,864	1,704.89	1,653.99	50.90

*Étudiants.

TOTAL DES REVENUS DU PÉAGE..... \$ 1,711,415.00

MOYENNE DU MONTANT PERÇU PAR ÉQUIPE OU JOURNÉE DE TRAVAIL..... 352.00

Le 31 MARS 1960.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL
PONT JACQUES-CARTIER

Relevé des excédents ou des déficits des péagers pour l'année 1954

Péager	Nombre de journées de travail	Excédent	Déficit	Montant net
Gagnon, L.....	242	\$ 47.95	\$ 21.25	\$ 26.70
Flynn, G.....	229	56.00	41.25	14.75
Adams, H.....	227	50.50	97.55	-47.05
Maher, A.....	231	46.00	53.40	- 7.40
Décary, A.....	242	75.25	67.20	8.05
Savoie, M.....	215	90.06	72.50	17.56
Benoit, E.....	236	80.50	55.25	25.25
Toupin, R.....	245	71.05	56.15	14.90
Houle, R.....	246	55.55	60.55	- 5.00
Wheeler, E.....	232	77.15	37.70	39.45
Beauchamp, A.....	243	49.95	68.95	-19.00
Lanteigne, E.....	210	113.25	54.40	58.85
*Gauthier, Y.....	23	11.20	4.60	6.60
Belisle, A.....	234	80.05	92.80	-12.75
Henry, G.....	238	88.45	122.00	-33.55
Bolduc, R.....	193	78.55	52.25	26.30
Roy, G.....	212	45.80	66.10	-20.30
Benoit, A.....	226	54.35	39.50	14.85
Normoyle, P.....	226	78.70	64.50	14.20
Rioux, R.....	229	81.15	53.70	27.45
*Lépine, R.....	97	26.05	19.20	6.85
Milligan, R.....	47	9.35	11.10	- 1.75
*Bourassa, R.....	67	24.24	19.95	4.29
Forest, W.....	194	52.30	31.85	20.45
*Reinhardt, C.....	57	21.55	19.60	1.95
*Gravel, J.....	63	35.00	29.99	5.01
Poole, A.....	—	21.55	16.50	5.05
Total.....	4.904	1,521.50	1,329.79	191.71

*Étudiants.

TOTAL DES REVENUS DU PÉAGE..... \$ 1,787,766.00
MOYENNE DU MONTANT PERÇU PAR ÉQUIPE OU JOURNÉE DE TRAVAIL 365.00

Le 31 MARS 1960.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Relevé des excédents ou des déficits des péagers pour l'année 1955

Péager	Nombre de journées de travail	Excédent	Déficit	Montant net
Gagnon, L.....	233	\$ 54.50	\$ 31.95	\$ 22.55
Flynn, G.....	221	41.25	41.65	— 0.40
Adams, H.....	230	77.85	114.45	—36.60
Maher, A.....	235	51.45	51.25	0.20
Décary, A.....	243	75.05	76.90	— 1.85
Savoie, M.....	222	107.10	101.45	5.65
Benoit, E.....	238	85.75	44.35	41.40
Toupin, R.....	229	100.25	78.15	22.10
Houle, R.....	247	60.20	89.40	—29.20
Wheeler, E.....	207	68.55	36.85	31.70
Beauchamp, A.....	222	31.90	72.30	—40.40
Lantéigne, E.....	205	115.55	58.60	56.95
Buchkowsky, P.....	260	77.50	57.20	20.30
Belisle, A.....	220	108.70	98.45	10.25
Henry, G.....	227	78.45	118.70	—40.25
Bolduc, R.....	240	77.40	64.15	13.25
Roy, G.....	241	78.05	74.75	3.30
Benoit, A.....	193	60.60	40.75	19.85
Normoyle, P.....	221	92.75	71.30	21.45
Rioux, R.....	229	105.55	59.50	46.05
*Lalonde, F.....	61	16.35	14.70	1.65
Hachey, R.....	76	22.85	23.35	— 0.50
*Van Rund, R.....	88	53.65	67.85	—14.20
Jalbert, K. E.....	56	23.60	26.05	— 2.45
*Bourassa, R.....	78	15.30	24.70	— 9.40
Forest, W.....	232	84.00	53.00	41.00
*Reinhardt, C.....	83	33.85	45.70	—11.85
*Gravel, J.....	83	33.00	41.50	— 8.50
Poole, A.....	—	127.00	126.00	1.00
Total.....	5,320	1,958.00	1,794.95	163.05

*Étudiants.

TOTAL DES REVENUS DU PÉAGE..... \$2,074,710.00

MOYENNE DU MONTANT PERÇU PAR ÉQUIPE OU JOURNÉE DE TRAVAIL . 390.00

Le 31 MARS 1960.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Relevé des excédents ou des déficits des péagers pour l'année 1956

Péager	Nombre de journées de travail	Excédent	Déficit	Montant net
Gagnon, L.....	238	\$ 54.40	\$ 37.75	\$ 16.65
Flynn, G.....	231	55.00	63.50	— 8.50
Adams, H.....	223	75.95	87.25	—11.30
Maher, A.....	237	57.90	47.45	10.45
Décary, A.....	243	79.80	98.25	—18.45
Savoie, M.....	238	77.90	132.30	54.40
Benoit, E.....	237	85.60	48.25	37.35
Toupin, R.....	246	69.60	65.85	3.75
Houle, R.....	243	81.90	79.40	2.50
*Bourassa, R.....	84	14.20	28.60	—14.40
Beauchamp, A.....	240	37.50	72.05	—34.55
Lanteigne, L.....	132	70.50	41.45	29.05
Duceppe, M.....	72	23.70	11.10	12.60
Buchkowsky, P.....	248	49.95	48.20	1.75
Belisle, A.....	170	103.70	97.55	6.15
Léonard, A.....	55	19.35	12.00	7.35
Henry, G.....	226	92.10	100.90	— 8.80
Bolduc, R.....	250	85.30	61.20	24.10
Roy, G.....	240	73.05	58.85	14.20
Benoit, A.....	139	39.50	28.70	9.80
Lanteigne, N.....	77	34.65	42.55	— 7.90
Normoyle, P.....	197	64.55	66.40	— 1.85
Rioux, R.....	237	100.55	65.05	35.50
Hachey, R.....	245	40.25	62.10	—21.85
Jalbert, K. E.....	242	53.00	60.85	— 7.85
Thomas, A.....	213	49.30	63.45	—14.15
Forest, W.....	219	72.45	36.65	35.80
*Lalonde, F.....	55	15.90	11.70	4.20
*Morinville, V.....	68	21.50	27.90	— 6.40
*Gravel, J.....	61	53.10	56.80	— 3.70
Wheeler, E.....	3	1.30	0.30	1.00
Poole, A.....	—	25.00	28.50	— 3.50
Total.....	5,609	1,777.45	1,742.85	34.60

*Étudiants.

TOTAL DES REVENUS DU PÉAGE..... \$ 2,127,832.00

MOYENNE DU MONTANT PERÇU PAR ÉQUIPE OU JOURNÉE DE TRAVAIL 379.00

Le 31 MARS 1960.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Relevé des excédents ou des déficits des péagers pour l'année 1957

Péager	Nombre de journées de travail	Excédent	Déficit	net
Gagnon, L.....	66	\$ 11.25	\$ 5.85	\$ 5.40
Flynn, G.....	227	52.20	60.70	- 8.50
Adams, H.....	236	79.25	79.55	- 0.30
Maher, A.....	65	12.25	9.10	3.15
Decary, A.....	230	80.90	106.05	-25.15
Savoie, M.....	222	84.65	78.30	6.35
Benoit, E.....	232	76.20	55.45	20.75
Toupin, R.....	237	61.55	77.85	-16.30
Houle, R.....	245	89.70	100.75	-11.05
Beauchamp, A.....	187	27.45	72.80	-45.35
Duceppe, M.....	249	95.54	62.00	33.54
Buchkowsky, P.....	242	43.70	50.80	- 7.10
Leonard, A.....	247	101.65	83.40	18.25
Henry, G.....	63	19.45	22.95	- 3.50
Bolduc, R.....	237	73.50	84.95	-11.45
Roy, G.....	241	73.20	69.20	4.00
Lanteigne, N.....	244	72.10	109.90	-37.80
Normoyle, P.....	214	86.65	94.05	- 7.40
Rioux, R.....	234	90.35	101.75	-11.40
Hachey, R.....	228	27.30	70.25	-42.95
Jalbert, E.....	215	47.60	67.30	-19.70
Thomas, A.....	68	8.35	9.55	- 1.20
Forest, W.....	66	23.00	8.70	14.30
Desruisseaux, G.....	184	98.70	69.35	29.35
Turcotte, A.....	168	156.70	143.70	13.00
Law, R.C.....	179	106.65	102.35	4.30
Auclair, R.C.....	160	152.65	89.85	62.80
Leger, C.E.....	159	35.40	70.60	-35.20
*Morinville, V.....	70	24.10	22.60	1.50
*Van Rund, C.....	83	24.70	58.50	-33.80
*Poitras, J.....	66	15.80	28.05	-12.25
*Bourrassa, R.....	63	11.70	18.35	- 6.65
*Laverdure, G.....	71	32.90	26.95	5.95
Poirier, M.....	48	17.00	19.05	- 2.05
Fournier, H.....	39	14.55	16.15	- 1.60
Poole, A.....	—	8.50	4.50	4.00
Total.....	5,785	2,037.14	2,151.20	-114.06

*Étudiants.

TOTAL DES REVENUS DU PÉAGE..... \$ 2,201,338.00

MOYENNE DU MONTANT PERÇU PAR ÉQUIPE OU JOURNÉE DE TRAVAIL..... 381.00

Le 31 MARS 1960.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Relevé des excédents ou des déficits des péagers pour l'année 1958

Péager	Nombre de journées de travail	Excédent	Déficit	Montant net
Desruisseaux, G.....	248	\$ 47.05	\$ 78.45	\$-31.40
Flynn, G.....	151	34.95	51.30	-16.35
Adams, H.....	211	74.40	97.35	-22.95
Auclair, R.....	248	85.50	69.30	16.20
Decary, A.....	176	56.35	60.10	- 3.75
Savoie, M.....	166	77.65	64.65	13.00
Benoit, E.....	226	71.15	45.50	25.65
Toupin, R.....	176	59.85	57.20	2.65
Houle, R.....	167	62.35	70.70	- 8.35
Leger, C.E.....	175	41.55	49.05	- 7.50
Beauchamp, A.....	174	37.80	61.05	-23.25
Duceppe, M.....	180	60.15	41.25	18.90
Buchkowsky, P.....	236	49.90	74.85	-24.95
Leonard, A.....	260	115.65	70.40	45.25
Turcotte, A.....	232	59.25	73.05	-13.80
Bolduc, R.....	238	63.65	73.90	-10.25
Roy, G.....	236	71.95	70.90	1.05
Lanteigne, N.....	248	83.00	95.85	-12.85
Normoyle, P.....	227	78.90	110.60	-31.70
Rioux, R.....	252	88.45	132.40	-43.95
Hackey, R.....	247	44.45	85.50	-41.05
Jalbert, E.....	177	41.70	75.05	-33.35
Law, R.C.....	157	26.55	43.70	-17.15
Poirier, M.....	256	65.40	111.80	-46.40
Fournier, H.....	253	77.50	82.50	- 5.00
*Morinville, J.....	70	33.45	21.35	12.10
Veuilleux, P.A.....	120	37.80	62.40	-24.60
*Van Rund, G.....	57	21.15	25.60	- 4.45
*Poitras, J.....	68	17.45	22.35	- 4.90
*Laverdure, L.....	60	21.10	24.20	- 3.10
Godin, D.....	58	26.50	10.25	16.25
Baker, F.....	61	25.90	29.70	- 3.80
Ste. Marie, M.....	73	19.60	18.15	1.45
Desmarais, L.....	67	36.30	53.90	-17.60
Laplante, J.M.....	74	106.80	14.60	92.20
Gagne, W.....	49	17.50	17.65	- 0.15
Gingras, Y.....	73	36.85	37.85	- 1.00
Lefaiivre, C.....	13	9.30	5.10	4.20
Lancot, J.G.....	39	13.90	12.10	1.80
Total.....	6,199	1,998.70	2,201.60	-202.90

*Étudiants.

TOTAL DES REVENUS DU PÉAGE..... \$ 2,078,767.00

MOYENNE DU MONTANT PERÇU PAR ÉQUIPE OU JOURNÉE DE TRAVAIL..... 335.00

Le 31 MARS 1960.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Relevé des excédents ou des déficits des péagers pour l'année 1959

Péager	Nombre de journées de travail	Excédent	Déficit	Montant net
Desruisieux, G.....	167	\$ 36.75	\$ 58.85	\$ -22.10
Godin, D.....	169	60.10	33.85	26.25
Adams, H.....	134	49.25	40.95	8.30
Auclair, R.....	152	55.50	34.75	20.75
Baker, F.....	172	45.80	27.05	18.75
Ste. Marie, M.....	161	51.35	54.90	- 3.55
Benoit, E.....	154	59.85	38.00	21.85
Desmarais, L.....	178	33.50	71.40	-37.90
Houle, R.....	113	46.05	48.65	- 2.60
Flynn, G.....	58	16.15	23.60	- 7.45
Laplante, J. M.....	115	14.35	37.15	-22.80
Decarey, A.....	54	20.65	18.50	2.15
Gagne, W.....	170	66.60	64.30	2.30
Gingras, J.....	170	75.10	73.75	1.35
Buchkowsky, P.....	160	24.25	40.15	-15.90
Leonard, A.....	163	69.05	48.85	20.20
Duceppe, M.....	53	19.05	8.10	10.95
Turcotte, A.....	94	30.80	27.80	3.00
Bolduc, R.....	171	22.35	22.55	- 0.20
Savoie, M.....	102	39.80	29.65	10.15
Roy, G.....	169	50.90	45.35	5.55
Lanteigne, N.....	167	48.00	47.85	0.15
Normoyle, P.....	70	17.30	22.70	- 5.40
Rioux, R.....	188	63.85	82.15	-18.30
Hachey, R.....	166	21.65	58.45	-36.80
Lefaiivre, C.....	173	65.30	65.60	- 0.30
Lanctot, J. G.....	165	49.15	54.90	- 5.75
Poirier, M.....	169	61.75	72.05	-10.30
Jalbert, E.....	50	16.00	20.40	- 4.40
Fournier, H.....	110	21.25	55.80	-34.55
Toupin, R.....	122	92.00	82.65	9.35
Lesiege, F.....	49	27.50	9.20	18.30
Veuilleux, P.....	140	37.50	57.25	-19.75
Beauchamp, C.....	89	25.70	19.50	6.20
Total.....	4,537	1,434.15	1,496.65	-62.50

TOTAL DES REVENUS DU PÉAGE..... \$ 1,354,952.00 (du 1^{er} janvier au 7 septembre inclusivement)

MOYENNE DU MONTANT PERÇU PAR ÉQUIPE OU JOURNÉE DE TRAVAIL..... 298.64

APPENDICE "N"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTRÉAL
PONT JACQUES-CARTIERRELEVÉ DES VÉRIFICATIONS OU DES ENQUÊTES FAITES AU
SUJET DE LA PERCEPTION DES PÉAGES

I—ENQUÊTES DU NATIONAL-CANADIEN

1. Du 29 juin au 4 juillet 1934
2. Du 24 au 28 octobre 1938
3. Du 11 au 14 mars 1932
4. Du 27 février au 3 mars 1946
5. Du 3 au 12 septembre 1952
6. Du 16 au 21 mars 1957
7. Du 13 août au 3 septembre 1958
8. Du 19 août au 1^{er} septembre 1959

Les détails se trouvent à l'appendice I ci-joint.

II—VÉRIFICATIONS-ÉCLAIR DES RECETTES DU PÉAGE PENDANT LES
PÉRIODES DE TRAVAIL

Ces vérifications ont commencé le 3 décembre 1947 et ont été poursuivis de façon irrégulière chaque mois par les personnes suivantes:

- Le directeur adjoint du port ou le secrétaire du port
- Le comptable du pont
- Le caissier du pont
- Le chef de police ou un agent de la police

La dernière vérification effectuée par le personnel mentionné ci-dessus a eu lieu le 23 janvier 1953. Par la suite, le surveillant des péagers avait instruction de poursuivre des vérifications du même genre en présence d'un agent de police une fois par semaine. A compter du 11 février 1958, le surveillant des péagers devait effectuer ces vérifications 2 fois par semaine à différents moments de la journée.

Ces vérifications n'ont jamais révélé d'écarts sensibles (excédent ou déficit de plus de \$3), sauf dans les deux cas suivants:

- (i) Le péager E. Phaneuf, le 21 mai 1953, déficit de \$25. On était sur le point de le congédier, mais il a démissionné immédiatement pendant que l'enquête se poursuivait. Voir à ce sujet le rapport déposé comme document n° 9 aujourd'hui.
- (ii) Le péager E. Jalbert, le 24 juillet 1959, excédent de \$6. Moins d'une heure après la vérification, un dénommé M. Micheluk s'est présenté au bureau du surveillant des péagers pour déclarer qu'on avait négligé de lui remettre \$6 lorsqu'il avait traversé le pont une heure plus tôt. Il n'avait pas reçu l'appoint de \$10 lorsqu'il avait acheté un rouleau de jetons (\$4) du péager portant le n° 25, à l'extrémité nord du pont (péager E. Jalbert).

Des échantillons des rapports faits à la suite des vérifications sont présentés comme il suit:

Appendice II—Rapport du 3 décembre 1947

Appendice III—Rapport du 22 janvier 1953

Appendice IV—Rapport du 6 mai 1958, sur les formules spéciales conçues à cette fin en 1954.

III—VÉRIFICATION DES VÉHICULES ET DES REÇUS

On a commencé ces vérifications en juin 1954 en vue de s'assurer que les péagers remettaient les reçus appropriés à tous les conducteurs de véhicules qui versaient le péage en espèces.

Du mois de juin 1954 à février 1955, ces vérifications ont été effectuées de façon irrégulière une fois ou deux par mois, par le personnel suivant:

- L'adjoint administratif au directeur du port
- Le comptable du pont
- Le caissier du pont
- Un agent de police

Le 10 février 1955, le chef de police a reçu instruction de prendre la relève et d'effectuer jusqu'à nouvel ordre ces vérifications des véhicules. Le 19 décembre 1957, après la nomination au personnel du pont de surveillants adjoints additionnels des péagers, le surveillant des péagers a reçu instruction de prendre la relève et de poursuivre ce genre de vérifications à l'égard des véhicules traversant le pont, chaque jour au moins une fois durant le travail de chaque équipe, en procédant à une vérification d'au moins dix véhicules allant dans chaque direction.

Pour illustrer le genre de vérifications effectuées sous ce titre, les documents et les échantillons de rapports suivants sont joints:

- Appendice V—Rapport au sujet des vérifications des véhicules faites le 1^{er} septembre 1954 par M. P. R. Waymann, adjoint administratif au directeur du port.
- Appendice VI—Instructions au chef de police, en date du 10 février 1955, au sujet des vérifications des véhicules.
- Appendice VII—Rapport au sujet des vérifications des véhicules par le chef de police, en date du 10 février 1955.
- Appendice VIII—Instructions au surveillant des péagers en rapport avec la vérification des véhicules, en date du 19 décembre 1957.
- Appendice IX—Échantillonnage du rapport *Vérification des véhicules* par le surintendant des péagers.

IV—CALCUL DES VÉHICULES

Du mois d'octobre 1952 au mois d'août 1959 des calculs des véhicules ont été effectués trois jours de suite chaque mois durant une période de 3 heures pendant les heures de pointe de la circulation du matin et durant une période de 3 heures durant les heures de pointe de la circulation de la soirée. Ces calculs de véhicules avaient pour but:

- (i) d'établir les tendances de la circulation en fonction des plans du pont et aux fins de son élargissement;
- (ii) de comparer le nombre de véhicules avec le nombre de reçus et de billets vendus durant cette même période.

Pour autant que l'on puisse l'établir, la comparaison entre le calcul des véhicules et le nombre de reçus et de billets vendus, à l'exclusion des billets de passagers, se révélait bonne. On ne signalait pas d'augmentation importante de revenus provenant du péage durant ces trois jours à comparer avec le revenu des autres jours du même mois.

V—ÉTATS MENSUELS COMPARATIFS DE LA PERCEPTION DES PÉAGES

A compter de mars 1947, on a préparé un état mensuel de la perception des péages dans le cas de chaque péager.

Comme les péagers se remplaçaient par équipe, et dans chaque voie, aux extrémités nord et sud du pont, ces états fournissaient, pendant une période de deux à trois mois, un bon indice du rendement de chaque péager.

VI—SURVEILLANCE DIRECTE EXERCÉE PAR LE SURVEILLANT DES PÉAGERS

Un surveillant des péagers et trois surveillants adjoints étaient placés sur le pont pour exercer une surveillance directe des péagers. Il leur incombait de voir continuellement à ce que les péages convenables fussent chargés, perçus et remis à l'agent du Trésor.

Il leur incombait également de signaler à l'attention du surveillant des ponts ou du directeur du port tout problème ou renseignement qui se rapporterait à l'incompétence des péagers ou au mauvais accomplissement de leurs fonctions.

Montréal, le 2 avril 1960.

ENQUÊTES DU NATIONAL-CANADIEN

1. Du 29 juin au 4 juillet 1934

N° de la plaque du péager	Nombre de vérifications	Remarques
2	4	Aucune irrégularité.
4	1	Aucune irrégularité.
5	1	Aucune irrégularité.
6	3	Aucune irrégularité.
7	1	Aucune irrégularité.
9	1	Aucune irrégularité.
10	2	Aucun reçu délivré à l'égard de l'automobile ni des occupants dans les deux cas.
11	1	Aucun reçu délivré à l'égard de l'automobile ni des occupants.
21	4	Aucune irrégularité.
28	1	Aucune irrégularité.
29	1	Aucune irrégularité.
Total	17	

L'échantillon du rapport figure à titre d'appendice I (a). Les rapports au sujet des vérifications ci-dessus ont été transmis au directeur du port le 15 octobre 1934 et ce dernier, dans un rapport confidentiel au directeur des enquêtes des chemins de fer Nationaux déclarait:

"Vous admettez qu'il m'est un peu difficile de prendre aujourd'hui des mesures au sujet d'incidents qui se sont produits à une date aussi reculée que la fin de juin ou le début de juillet."

2. Du 24 au 28 octobre 1938

N° de la plaque du péager	Nombre de vérifications	Remarques
2	4	Aucune irrégularité.
3	1	Aucune irrégularité.
4	1	Aucune irrégularité.
	1	A accepté un coupon détaché.
5	2	Aucune irrégularité.
	1	A accepté un coupon détaché.
6	1	Aucune irrégularité.
	1	A accepté un coupon détaché.
11	3	Aucune irrégularité.
12	2	Aucune irrégularité.
14	1	Aucune irrégularité.
	1	A accepté un coupon détaché.
19	2	Aucune irrégularité.
	1	A accepté un coupon détaché.
20	4	Aucune irrégularité.
22	1	Aucune irrégularité.
	1	A accepté un coupon détaché.
23	1	Aucune irrégularité.
	2	A accepté un coupon détaché.
24	1	Aucune irrégularité.
	1	A accepté un coupon détaché.
Non identifié	1	N'a rien exigé pour les occupants.
Non identifié	1	Aucune irrégularité.
Non identifié	1	Aucune irrégularité.
Non identifié	1	A accepté un coupon détaché.
Total	37	

L'échantillon du rapport figure à titre d'appendice I (b).

3. Du 11 au 14 mars 1942

N° de la plaque du péager	Nombre de vérifications	Remarques
2	2	A accepté un coupon détaché et n'a rien exigé pour l'occupant.
3	2	Aucune irrégularité.
	1	A accepté un coupon détaché.
4	1	Aucune irrégularité.
5	1	Aucune irrégularité.
9	1	A accepté un coupon détaché.
11	1	A accepté un coupon détaché.
	1	N'a rien exigé pour l'automobile ni les occupants.
	1	A accepté un coupon détaché.
	1	Aucune irrégularité.
13	5	Aucune irrégularité.
	1	A accepté un coupon détaché.
18	1	Aucune irrégularité.
19	1	N'a rien exigé pour l'occupant.
24	2	A accepté un coupon détaché.
Non identifié	1	A accepté un coupon détaché.
Non identifié	1	A accepté un coupon détaché.
Non identifié	1	N'a rien exigé pour l'occupant et a accepté un coupon détaché.
Non identifié	1	N'a rien exigé pour l'occupant et a accepté un coupon détaché.
Non identifié	1	N'a rien exigé pour l'occupant et a accepté un coupon détaché.
	—	
	Total	27

L'échantillon du rapport figure à titre d'appendice I (c).

4. Du 27 février au 3 mars 1946

N° de la plaque du péager	Nombre de vérifications	Nombre	INFRACCTIONS Description
2	1		Aucune infraction.
7	1	1	A accepté un billet détaché.
10	1		Aucune infraction.
11	1	1	A accepté un billet détaché.
12	2	2	A accepté un billet détaché.
13	4	3	A accepté un billet détaché.
		1	Aucune infraction.
18	5	5	A accepté un billet détaché.
21	1	1	A accepté un billet détaché.
22	1		Aucune infraction.
23	1		Aucune infraction.
Divers, non identifiés	16	15	A accepté un billet détaché.
		1	Aucune infraction.
	—		
	Total	34	

L'échantillon du rapport de l'enquête poursuivie par les chemins de fer Nationaux figure à titre d'appendice I (d).

5. Du 3 au 12 septembre 1952

N° de la plaque du péager	Nombre de vérifications	Nombre	INFRACTIONS Description
1	4	1	A accepté un billet d'un carnet périmé.
		2	A accepté un billet détaché périmé.
2	5	2	N'a rien exigé pour un occupant.
		2	A accepté un billet détaché périmé.
		3	N'a rien exigé pour deux occupants.
		2	N'a rien exigé pour un occupant.
		1	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
3	2	2	A déposé le reçu pour le passage de l'automobile dans la boîte à mutiler.
		2	A accepté un billet détaché périmé.
4	5	1	N'a rien exigé pour un occupant.
		4	N'a rien exigé pour un occupant. Aucune infraction.
5	2	1	A accepté un billet d'un carnet périmé.
		1	A accepté un billet détaché périmé.
6	2	1	N'a rien exigé pour deux occupants.
		2	A accepté un billet d'un carnet périmé.
7	1	1	Aucune infraction.
9	2	2	A accepté un billet d'un carnet périmé.
		1	N'a rien exigé pour un occupant.
10	2	2	Aucune infraction.
		2	A accepté un billet d'un carnet périmé.
12	3	1	N'a rien exigé pour un occupant.
		2	A accepté un billet détaché périmé.
13	2	2	N'a rien exigé pour deux occupants.
		2	Aucune infraction.
14	2	2	Aucune infraction.
15	2	2	Aucune infraction.
16	1	1	A accepté un billet détaché périmé.
		1	N'a rien exigé pour un occupant.
17	4	2	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
		3	N'a rien exigé pour deux occupants.
		1	Aucune infraction.
18	7	2	A accepté un billet détaché périmé.
		1	A déposé le reçu pour le passage de l'automobile dans la boîte à mutiler.
		3	N'a rien exigé pour un occupant.
		2	N'a rien exigé pour deux occupants.
20	3	2	Aucune infraction.
		1	A accepté un billet détaché périmé.
		1	N'a rien exigé pour un occupant.
21	4	2	Aucune infraction.
		2	A accepté un billet d'un carnet périmé.
		1	A accepté un billet détaché périmé.
22	3	3	N'a rien exigé pour un occupant.
		1	Aucune infraction.
		1	A accepté un billet d'un carnet périmé.
		1	A accepté un billet détaché périmé.
23	2	1	N'a rien exigé pour un occupant.
		1	Aucune infraction.
		2	A accepté un billet d'un carnet périmé.
24	2	1	N'a rien exigé pour deux occupants.
		1	N'a rien exigé pour un occupant.
		1	A accepté un billet détaché périmé.
		2	N'a rien exigé pour un occupant.
Divers non identifiés	15	1	A déposé le reçu pour le passage de l'automobile dans la boîte à mutiler.
		4	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
		1	A déposé le reçu pour le passage de l'automobile dans la boîte à mutiler.
		7	N'a rien exigé pour un occupant.
		2	N'a rien exigé pour deux occupants.
		1	A accepté un billet d'un carnet périmé.
		1	A accepté un billet détaché périmé.
		6	Aucune infraction.
Total		75	

NOTA: Dans tous les cas où les péagers ont détaché un billet d'un carnet périmé, décrit ci-dessus comme "A accepté un billet d'un carnet périmé", ils ont également négligé de se faire remettre le carnet périmé.

Résumé des infractions

	Infractions	Péager identifié	Péager non identifié	Total
(i)	A accepté un billet d'un carnet périmé.....	13	1	14
(ii)	A accepté un billet détaché périmé.....	16	1	17
(iii)	N'a rien exigé pour un occupant.....	21	7	28
(iv)	N'a rien exigé pour deux occupants.....	11	2	13
(v)	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.....	3	4	7
(vi)	A déposé le reçu pour le passage de l'automobile dans la boîte à mutiler.....	4	1	5
(vii)	Aucune infraction.....	18	6	24

L'échantillon du rapport de l'enquêteur du National-Canadien figure à titre d'appendice I (e).

6. Du 16 au 21 mars 1957

N° de la plaque du péager	Nombre de vérifications	Nombre	INFRACCTIONS Description
1	14	12	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
		4	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
		9	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
2	4	4	Aucune infraction.
		2	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
3	4	2	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
		2	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
4	12	1	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
		3	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
		3	Aucune infraction.
5	3	12	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
		3	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
		9	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
8	2	3	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
		1	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
11	1	2	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
		2	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
12	4	1	N'a rien exigé pour deux occupants.
		3	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
		3	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
14	2	1	N'a rien exigé pour un occupant.
		2	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
15	10	2	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
		10	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
		10	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
16	3	1	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
		3	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
		1	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
17	5	2	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
		4	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
		4	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
18	2	1	Aucune infraction.
		1	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
19	2	1	N'a rien exigé pour deux occupants.
		1	Aucune infraction.
		1	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
21	5	2	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
		2	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
		1	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
		1	N'a rien exigé pour un occupant.
		5	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.

		2	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
		3	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
22	1	1	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
		1	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
23	15	15	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
		2	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
		14	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
24	6	6	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
		3	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
		3	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
Divers non identifiés	3	2	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.
		1	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
		2	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
	100		

Résumé des infractions

	Infractions	Péager identifié	Péager non identifié	Total
(i)	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile.....	88	2	90
(ii)	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.....	26	1	27
(iii)	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.....	67	2	69
(iv)	Aucune infraction.....	5		5

Les péagers n° 1-4-15-23 ont été déplacés de leur emploi de péagers et nommés aides d'élevateurs dans le département des élévateurs à grain.

L'échantillon du rapport de l'enquête du National-Canadien figure à titre d'appendice I (f).

7. Du 31 août au 3 septembre 1958.

N° de la plaque du péager	Nombre de vérifications	INFRACTIONS	
		Nombre	Description
1	4	1	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)
		1	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (b)
2	5	2	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
		2	Aucune infraction.
		5	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)
3	6	1	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant. N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
		1	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)
4	1	1	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
		5	Aucune infraction.
5	5	1	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)
		2	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (b)
		3	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant. N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
6	8	2	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)
		4	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (b)
		1	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
		2	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
7	4	2	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant. N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
		2	Aucune infraction.
		3	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)
8	5	1	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)
		3	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
		3	Aucune infraction.
9	1	3	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)
		2	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (b)
		3	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant. N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
10	8	1	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)
		3	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (b)
		5	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant. N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
11	7	6	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)
		3	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (b)
		2	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant. N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
12	8	1	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)
		5	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (b)
		6	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant. N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
13	1	1	Aucune infraction.
		1	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)
17	3	1	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)
		1	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
18	1	2	Aucune infraction.
		1	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)
19	6	1	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
		1	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)

		3	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (b)
		1	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
		2	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
22	6	2	Aucune infraction.
		3	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)
		3	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (b)
		3	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.
		2	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
23	2	2	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)
		2	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
24	2	2	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (b)
		2	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
26	1	1	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)
		1	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
30	1	1	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a)
		1	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.
	Total	85	

NOTA (a) La vérification a visé trois automobiles.
(b) La vérification a visé une automobile.

Résumé des infractions

	Infractions	Nombre des péagers	Total
(i)	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile (a).....	19	38
(ii)	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile (b).....	11	26
(iii)	Aucun reçu délivré pour le passage d'un occupant.....	12	28
(iv)	N'a rien exigé pour un occupant ou plus.....	17	28
(v)	Aucune infraction.....	8	20

Les péagers nos 2-5-6-8-10-11-12 et 22 ont été congédiés le 1^{er} octobre 1958.

L'échantillon du rapport de l'enquêteur du National-Canadien figure à titre d'appendice I (g).

8. Du 19 août au 1^{er} septembre 1959.

N ^o de la plaque du péager	Nombre de vérifications	Nombre	INFRACCTIONS	Description
1	8	1	Aucun reçu délivré	pour le passage de l'auto-
		1	Aucun reçu délivré	mobile. (a) pour le passage de l'auto-
2	5	5	Aucune infraction.	mobile. (b)
		1	Aucun reçu délivré	pour le passage de l'auto-
5	3	4	Aucune infraction.	mobile. (a)
		2	Aucun reçu délivré	pour le passage de l'auto-
8	4	1	Aucune infraction.	mobile. (b)
		1	Aucun reçu délivré	pour le passage de l'auto-
9	3	3	Aucune infraction.	mobile. (b)
		1	Aucun reçu délivré	pour le passage de l'auto-
10	6	2	Aucune infraction.	mobile. (b)
		1	Aucun reçu délivré	pour le passage de l'auto-
		3	Aucun reçu délivré	pour le passage de l'auto-
13	3	2	Aucune infraction.	mobile. (b)
		3	Aucun reçu délivré	pour le passage de l'auto-
16	2	1	Aucun reçu délivré	pour le passage de l'auto-
		1	Aucune infraction.	mobile. (b)
18	4	1	Aucun reçu délivré	pour le passage de l'auto-
		1	Aucun reçu délivré	pour le passage de l'auto-
21	7	2	Aucune infraction.	mobile. (b)
		1	Aucun reçu délivré	pour le passage de l'auto-
		6	Aucune infraction.	mobile. (b)
25	11	7	Aucun reçu délivré	pour le passage de l'auto-
		4	Aucune infraction.	mobile. (b)
27	6	1	Aucun reçu délivré	pour le passage de l'auto-
		1	Aucun reçu délivré	pour le passage de l'auto-
		4	Aucune infraction.	mobile. (b)
Total		62		

NOTA: (a) La vérification a visé trois automobiles.
(b) La vérification a visé une automobile.

Résumé des infractions

	Infractions	Nombre de péagers	Total
(i)	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (a).....	6	9
(ii)	Aucun reçu délivré pour le passage de l'automobile. (b).....	10	19
(iii)	Aucune infraction.....	11	34

Les péagers nos 1-2-13-18 et 25 ont été affectés à d'autres emplois dans le port pour raison d'incompétence. L'échantillon du rapport de l'enquêteur du National-Canadien figure à titre d'appendice "I" (h).

Le directeur du port,
G. Beaudet.

MONTREAL, le 4 avril 1960.

APPENDICE I (a)

ENQUÊTES MENÉES PAR LE NATIONAL-CANADIEN

—ÉCHANTILLON—

RAPPORT DE L'ENQUÊTE DU NATIONAL-CANADIEN

Le 4 juillet 1934, départ de Montréal à minuit et une minute et minuit et deux minutes, heure avancée de l'Est. Montants payés 40c. et 30c. Aucun reçu n'a été remis.

Quand l'automobile s'est approchée de la boîte de péage, l'agent spécial X, en présence de trois autres voyageurs, a demandé au péager portant la plaque n° 10 combien il lui en coûterait pour traverser le pont. Le péager a compté le nombre de voyageurs dans l'automobile et il a dit à l'agent spécial X qu'il lui en coûterait 40c.

L'agent spécial X a remis 40c. au péager qui s'est ensuite dirigé vers l'automobile du policier Y, arrêtée du côté opposé de la voie.

Le policier Y, accompagné du policier Z, a demandé au péager n° 10 le coût du passage vers Montréal-Sud. Le péager a répondu 30c. Le policier Y a remis au péager une pièce de 25c. et le policier Z a remis au péager une pièce de 5c. Les policiers Y et Z se sont alors lentement éloignés.

Les deux automobiles susmentionnées étaient les seuls véhicules à s'approcher de la boîte de péage à ce moment. Le péager semblait avoir amplement de temps pour remettre les reçus avant le départ des automobiles.

(signature) Agent spécial X.

Montréal, 2 avril 1960.

APPENDICE I (b)

—ÉCHANTILLON—

RAPPORT D'UN ENQUÊTEUR DU NATIONAL-CANADIEN

En octobre 1938 à 3 heures moins un quart de l'après-midi, en compagnie des agents spéciaux X et Y, je me suis rendu à l'extrémité du pont Jacques-Cartier, du côté de Montréal.

Le péager n° 23 s'est approché de notre automobile et l'agent spécial Y lui a remis le billet n° 17 du livret de 50 billets n° 107490, formule 832, et 10c.

Le péager n° 23 a accepté ce billet et l'argent et a donné le reçu n° 285245 pour les 10c. Le péager n'a pas demandé à voir le livret 107490, ni n'en a fait mention.

(signature) Agent spécial Z.
Agent spécial X.
Agent spécial Y.

Montréal 2 avril 1960.

—ÉCHANTILLON—

RAPPORT D'UN ENQUÊTEUR DU NATIONAL-CANADIEN

Le 12 mars 1942, à 1 heure et quart de l'après-midi, voyageant dans une automobile portant une plaque matricule du Québec, les policiers Y et Z et moi-même nous sommes approchés du péager n° 11 à l'extrémité de Montréal-Sud du pont Jacques-Cartier. Le policier Y a présenté au péager un billet de \$10 et lui a demandé un carnet et une série de billets. Le péager n'a pas accepté l'argent, mais il nous a dit d'acheter nos billets à l'autre extrémité du pont (du côté de Montréal), lorsque nous reviendrions. Il nous a alors fait signe de traverser le pont, ce que nous avons fait. Personne ne s'est adressé à nous à l'autre extrémité du pont, de sorte que nous avons traversé gratuitement le pont, de Montréal-Sud à Montréal.

(signature) Agent spécial X.
Policier Y.
Policier Z.

APPENDICE I (d)

—ÉCHANTILLON—

RAPPORT D'UN ENQUÊTEUR DU NATIONAL-CANADIEN

Le 28 février et le 1^{er} mars 1946, le policier Y et moi-même avons effectué une enquête sur le pont Jacques-Cartier aux extrémités nord et sud, en nous servant d'une automobile à cette fin. Dans chaque cas, nous avons utilisé des billets détachés, que les péagers ont acceptés sans passer de remarques et en négligeant de demander à voir les carnets ou les séries dont provenaient ces billets. Pour autant que nous ayons pu voir, les péagers ont déposé les billets dans les boîtes à billets de la façon régulière. Nos enquêtes ont été faites de la façon suivante:

PONT JACQUES-CARTIER

De l'extrémité nord, le 28 février, à 2 heures et demie de l'après-midi, péager n° 13.

Plaque matricule de l'automobile: n° 10-378; billet 59466, formule 832, coupon n° 2 et billet 95106, formule 619/11, coupon 1 (série de billets pour 10 voyages achetés; 25c.) du péager 13.

De l'extrémité sud, le 28 février, à trois heures moins un quart de l'après-midi, péager 18.

Plaque matricule de l'automobile: 10-378, billet 59466, formule 832, coupon 3 et billet 95106, formule 619/11, coupon 2.

De l'extrémité nord, 1^{er} mars, 2 heures moins 20 minutes de l'après-midi, péager (Impossible de déchiffrer le matricule de sa plaque).

Automobile portant plaque matricule 10-378, billet 59466, formule 832, coupon 13 et billet 95124, formule 619/11, coupon 10 (NOTE: Il s'agit du même péager qu'à 2 heures et demie, le 28 février, plaque n° 13) Série de billets pour 10 voyages achetés—25c., péager 13).

De l'extrémité sud, 1^{er} mars, 3 heures et 10 minutes de l'après-midi, péager 18.

Plaque matricule de l'automobile: 10-378, billet 59466, formule 832, coupon 13 et billet 95124, formule 619/11, coupon 9.

De l'extrémité nord, 1^{er} mars, 5 heures et quart de l'après-midi, péager 12.

Plaque matricule de l'automobile: 10-379, billet 59466, formule 832, coupon 14, et billet 95124, formule 619/11, coupon 8.

De l'extrémité sud, 1^{er} mars, 5 heures et 25 minutes de l'après-midi, péager 18.

Plaque matricule de l'automobile: 10-379, billet 59466, formule 832, coupon 15 et billet 95124, formule 619/11, coupon 7.

(signature) Agent spécial X.

Policier Y.

Montréal, le 2 avril 1960.

—ÉCHANTILLON—

RAPPORT DE L'ENQUÊTEUR DU NATIONAL-CANADIEN

Le 9 septembre 1952, à 11 heures moins 5 minutes du soir (heure normale de l'Est), accompagné de l'agent spécial Y, je me suis rendu près du péager n° 17 à l'extrémité est du pont Jacques-Cartier et je lui ai remis une pièce de 25c. pour payer notre passage sur le pont.

Le péager n° 17 a accepté la pièce de 25c. sans me demander de péage supplémentaire et il ne m'a pas remis de reçu pour les 25c. que je lui avais remis. Il s'est alors tourné vers une autre automobile pour recueillir le péage de ces voyageurs. Il n'a déposé aucun billet dans la boîte à ce moment. La circulation sur le pont était un peu dense à ce moment.

Nous avons traversé le pont dans l'automobile portant la plaque matricule 177-724.

(signature) Policier X.

—ÉCHANTILLON—

RAPPORT DE L'ENQUÊTEUR DU NATIONAL-CANADIEN

Le 17 mars 1957, vers 11 heures moins 25 minutes du soir, dans une automobile conduite par le policier Y et accompagné de deux autres voyageurs, nous nous sommes approchés du péager portant la plaque n° 1, du côté de Montréal du pont Jacques-Cartier.

Le policier Y a remis au péager une pièce de 25c. pour payer notre passage sur le pont. Même si nous sommes demeurés arrêtés assez longtemps pour que le péager demandât le péage supplémentaire pour les occupants et nous remettre un reçu, il a négligé de faire l'un et l'autre.

Nous avons traversé le pont dans une automobile privée portant une plaque matricule du Québec.

A ce moment, la circulation n'était pas considérable.

(signature) Policier X.

APPENDICE I (g)

—ÉCHANTILLON—

RAPPORT DE L'ENQUÊTEUR DU NATIONAL-CANADIEN

Vers midi et 25 minutes (heure avancée de l'Est), le 21 août 1958, accompagné d'un autre voyageur, j'ai approché du péager n° 5 au travail sur la voie B, du côté de Montréal du pont Jacques-Cartier, suivant immédiatement l'automobile conduite par le policier Y accompagné de l'agent spécial Z. J'étais suivi des policiers A et B dans une autre automobile.

Le policier Y a payé au péager une somme d'argent et il a obtenu un reçu. Il s'est alors éloigné. Immédiatement après j'ai remis au même péager des pièces de 25c. et de 5c., et j'ai demandé si c'était le montant exact pour le péage sur le pont. Il a accepté l'argent sans rien dire, et ne m'a pas remis de reçu. Je ne l'ai pas vu déposer quoi que ce soit dans la boîte de péage.

Le péager s'est ensuite occupé de la voiture qui me suivait et dans laquelle se trouvaient les policiers A et B. Je me suis éloigné.

Nous avons traversé le pont, dans une automobile privée portant une plaque matricule du Québec.

La circulation sur le pont n'était pas considérable.

(signature) Policier X.

APPENDICE I (L)

—ÉCHANTILLON—

RAPPORT D'UN ENQUÊTEUR DU NATIONAL-CANADIEN

Le 21 août 1959, à 11 heures du soir, accompagné du policier Y, je me suis approché du péager portant la plaque n° 1, sur la voie n° 5, du côté de Montréal du pont Jacques-Cartier. Nous étions immédiatement précédés des policiers A et B dans une autre automobile.

Nous étions suivis de l'agent spécial Z et du policier C dans une autre automobile.

Le policier A a payé au péager son passage sur le pont et s'est éloigné après qu'on lui eût remis un reçu. Nous nous sommes approchés à notre tour et j'ai remis au péager une pièce de 25c. Le péager n'a pas fait mine de me donner de reçu, même s'il semblait en avoir amplement le temps. Nous nous sommes éloignés et nous étions suivis de l'automobile conduite par le policier C.

La circulation sur le pont n'était pas dense et nous avons traversé le pont dans une automobile privée portant une plaque matricule du Québec.

(signature) Policier X.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTRÉAL
CORRESPONDANCE INTÉRIEURE

Montréal, le 3 décembre 1947

Mémoire pour le dossier

Vers 11 heures du matin, aujourd'hui, une visite inopinée a été faite au pont Jacques-Cartier aux fins de vérifier l'argent en espèces des péagers.

Les péagers J. Gagné et E. Lanteigne étaient en service sur la rive nord. Les péagers R. Toupin et J.-M. Savoie étaient sur la rive sud.

Dans chaque cas, les péagers ont été priés de vider leurs poches et de préparer un rapport des ventes. MM. Oliver et Kelly et moi-même avons compté l'argent. Voici les résultats de l'inspection:

Péager J. Gagné	compte en balance
Péager E. Lanteigne	75c. en excédent
Péager R. Toupin	5c. en excédent
Péager J.-M. Savoie	5c. en excédent

On a constaté que tous les péagers avaient laissé leur argent personnel dans leurs armoires.

M. Poole et le chef Cowley assistaient à cette inspection.

Le secrétaire du port,
P. G. BROWN.

pgb/pc
c/c À l'agent du Trésor et
surveillant des péagers.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTRÉAL
CORRESPONDANCE INTÉRIEURE

MONTRÉAL le 22 janvier 1953

Mémoire pour le dossier

Vers 2 heures de l'après-midi, le 20 janvier 1953, le soussigné, accompagné de MM. Kelly et Forrest, a accompli une vérification courante des péagers du pont Jacques-Cartier.

Nous avons vérifié les péagers suivants et les résultats sont indiqués ci-après:

EXTRÉMITÉ SUD

A. Maher, plaque n° 4	70c. en excédent
G. Henry, plaque n° 15	59c. de déficit

Le directeur adjoint du port.

cc: Au surveillant des péagers et à
l'agent du Trésor (M. Kelly).

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTRÉAL
PETITE CAISSE

Je certifie par les présentes que, le 6 mai 1958, j'ai personnellement vérifié l'état de la petite caisse confiée à (pour un montant total de \$20) avec les résultats suivants:

Facture certifiée payée et reçue\$20.00

BILLETS DE BANQUE—:

Coupires		Nombre	Total
\$ 1.00	×	74	74.00
\$ 2.00	×	16	32.00
\$ 5.00	×	14	70.00
\$ 10.00	×	4	40.00
\$ 20.00	×	—	—
\$ 50.00	×	—	—
\$100.00	×	—	—
Total des billets de banque.....			\$216.00

MONNAIE:

.01c.	×	—	—
.05c.	×	33	1.65
.10c.	×	62	6.20
.25c.	×	158	39.50
.50c.	×	—	—
Total de la monnaie.....			\$ 47.35
Total de l'argent.....			\$263.35
Total.....			\$263.35

REMARQUES: Vérification-éclair. Total de l'argent: \$263.35, moins \$20 de la petite caisse, soit \$243.35.
Le rapport des ventes: \$243.65, soit un déficit de 30c.
Petite caisse reçue après l'addition
Charles-É. Léger.

Certifié par
A. Poole.

Plaque n° 10
Péager É. Léger

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL
PONT JACQUES-CARTIER

Formule 619/69-1

Rapport n°

Date: 6 mai

Rapport quotidien des ventes d'un péager

En fonction de 7 à 11 heures du matin. Extrémité nord—Nombre d'heures: 4

Description	Voyageur	Auto- mobile un passage	Camion, une tonne	Camion, une à deux tonnes	Camion, deux à quatre tonnes	Camion, quatre à cinq tonnes	Remorque, quatre à cinq tonnes	Motocy- clette	Passes	Série de 10 billets de voyageurs	Prome- nade du soir	Divers	Camion de plus de sept tonnes	
Formule n°.....	619/1A	619/3A	619/6A	619/7A	619/8A	619/131A	619/103	619/9A	619/10	619/11	691/12	691/13A	619/98	619/75
N° de fermeture.....	53676	21078	17573	69658	189402	4017	12841	91725	6954	112245	141700	44861	11351	12933
N° de l'ouverture....	53531	20825	17479	60617	189337	4007	12827	91723	6937	112222	141700	44859	11351	12910
Quantité émise.....	145	253	94	41	65	10	14	2	17	23	—	2	—	23
Taux.....	.05	.25	.25	.40	.60	.90	.70	.15	—	.25	.40	—	1.50	3.00
Montant.....	7.25	63.25	23.50	16.40	39.00	9.00	9.80	.30	—	5.75	—	.40	—	69.00

REMARQUES:

Total des ventes..... \$243.65

Déficit..... .30

Perception nette..... 243.35

Compilé par:
A. Poole.

Vérification-éclair à 11 heures du matin.

Le surveillant,
A. Poole.

La somme de

\$.....

Reçue par moi

Le.....

Le caissier,

.....

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

PORT DE MONTRÉAL

Correspondance intérieure

MONTRÉAL, le 1^{er} septembre 1954

A M. G. Beaudet, directeur suppléant du port

Objet: *Vérification des véhicules au pont
Jacques-Cartier (n° 3)*

Le 26 août 1954, entre 3 heures moins 25 et 3 heures et 25 de l'après-midi, MM. Kelly et Waymann et le policier Flynn ont vérifié les reçus des conducteurs venant du sud et se dirigeant vers le nord.

Les péagers en fonction étaient Flynn n° 2, Houle n° 9, et Forest n° 24. Un examen des reçus indiquait que le n° 2 s'était occupé de 3 véhicules, le n° 9, de 9 véhicules, et le n° 24, de 2 véhicules. Environ 25 véhicules ont été arrêtés.

Les infractions étaient les suivantes:

1. Le 2^e véhicule qui a été arrêté et dont s'était occupé Flynn n° 2 n'avait pas payé le passage de 2 occupants de la voiture.
2. Le conducteur du 7^e véhicule arrêté, dont s'était occupé Forest n° 24, a prétendu qu'on ne lui avait pas remis les reçus des deux voyageurs, même s'il avait payé pour eux.
3. Au conducteur d'un camion Chevrolet, modèle 1800, Houle n° 9, avait demandé 40c. Les soussignés croient que le péage exact pour ce modèle est de 60c. Dans un autre cas, Houle a chargé 40c. où c'était l'usage parmi les péagers de faire payer 60c., c'est-à-dire dans le cas d'un Fargo aux ressorts attachés en diagonale au lieu de l'horizontale.

Remarques: Les différences de péage exigées de la part des péagers indiquent une certaine négligence de leur part. Elles témoignent également jusqu'à un certain point de la difficulté qu'il y a de fixer un droit de péage en vertu d'un système de taux nominal désuet. La perception du péage en proportion de la capacité des remorques et des semi-remorques est, autant que je puisse en juger, une question d'à-peu-près. Pour cette raison, on recommande fortement l'inauguration, dans le plus bref délai possible, de nouveaux taux de péage simplifiés.

L'adjoint administratif,
P. R. WAYMANN.

PRW/lm

P.-S.—C'est une pure coïncidence que Flynn et Houle aient été mêlés aux trois vérifications faites jusqu'ici. P.R.W.

le 10 février 1955

Chef de police

Objet: *Vérification de véhicules traversant le pont Jacques-Cartier*

Comme suite à votre conversation de ce matin avec M. P.R. Waymann, cette communication confirmera votre entente verbale en vue de procéder à une vérification interrompue de 8 heures à l'égard de la circulation des véhicules et des voyageurs empruntant le pont Jacques-Cartier durant une période de cinq à six jours, à compter du 14 février 1955.

On suggère la méthode suivante:

Obtenir du bureau du surveillant des péagers:

- a) Les noms;
- b) La position en ce qui a trait au poste et au nombre de voies utilisées, et
- c) Le premier numéro de la série des billets susceptible d'être trouvé.

Les véhicules venant dans les deux directions devraient faire l'objet de la vérification. Même si la circulation des camions constitue notre principale préoccupation, les autres types de véhicules devraient également faire l'objet de la vérification. Dans le cas des banlieusards, le nom porté sur le carnet de 50 billets devrait correspondre à la carte d'identité du conducteur; autrement, le carnet pourrait être confisqué et le conducteur serait forcé de retourner payer son passage.

Dans le cas de chaque véhicule arrêté, les renseignements suivants doivent être obtenus du conducteur et de tous les occupants du véhicule, s'il en est:

- a) Numéro du reçu de péage.
- b) Coupure du reçu.
- c) Taux du péage.
- d) Genre de véhicule.

Les autres renseignements comprenant

- a) Le numéro de la plaque matricule, etc.
- b) Des questions au sujet des voyageurs sur le pouce.
- c) La marque, l'année et le numéro de série ou du modèle OU les numéros de série du camion devraient être obtenus au cas où les droits de péage auraient été incorrectement appliqués ou dans des cas de doute au sujet du péage applicable. (Généralement, tout camion ou tracteur dont les pneus avant ont les dimensions de 10.00 x 20 devraient acquitter un droit d'au moins 90c.)

Ces renseignements pourraient être disposés en tableaux, un peu comme il suit:

Nombre de
reçus de
péage

Couper
des reçus

Taux de
péage

Remarques, c'est-à-dire espèce de véhicule, numéro de série, etc.

On a demandé au surveillant des péagers de donner instruction à ses hommes de s'assurer que le conducteur acceptait un reçu et, lorsque la chose était possible, d'informer les usagers de conserver ces reçus tant qu'ils sont sur le pont.

Pour cette raison, vu que des avis à cette fin ont été installés et que chaque reçu et carnet de billets mentionnent qu'on doit conserver son reçu en traversant le pont, vous aurez tout à fait le droit de demander au conducteur délinquant de retourner chercher son reçu ou payer de nouveau.

Il faut habituer le public à obéir aux avis imprimés et aux conditions mentionnées sur le reçu, etc.

Le directeur du port,
(Signature) G. BEAUDET.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

PORT DE MONTRÉAL

Correspondance intérieur

MONTRÉAL, le 12 avril 1955.

Au directeur du port

*Vérification des véhicules traversant le pont
Jacques-Cartier*

Durant 6 jours, du 28 mars au 2 avril, nous avons effectué une vérification des véhicules traversant le pont.

Tout comme durant le relevé précédent effectué du 14 au 18 février, quatre policiers ont travaillé chaque jour de 8 heures du matin à 4 heures de l'après-midi. Ils ont arrêté des véhicules de tout genre au pavillon et ont vérifié les reçus de péage. M. P. R. Waymann est déjà saisi d'un échantillon des dossiers.

Nous avons constaté que, dans tous les cas, le taux exact du péage était recueilli et que les conducteurs conservent maintenant leurs reçus de péage.

Afin d'éviter les accidents, on n'a procédé à aucune vérification durant les heures de pointe de la soirée. L'éclairage au pavillon n'est pas suffisant pour permettre à nos policiers de lire les numéros de séries des reçus pendant les heures d'obscurité.

Le chef de la police,
J. R. TAYLOR.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

PORT DE MONTRÉAL

Au surveillant des péagers,
Surveillants adjoints des péagers.

le 19 décembre 1957

*Instructions relatives à la vérification des véhicules
traversant le pont Jacques-Cartier*

1. BUT

Le but de ces instructions est d'établir une méthode uniforme en vue de vérifier à intervalles réguliers les véhicules qui traversent le pont Jacques-Cartier. Ces vérifications indiqueront l'efficacité de la perception des péages et nous permettront de prendre des mesures en vue d'une application plus stricte du règlement B-13, le tarif de péage applicable au pont Jacques-Cartier.

II. DESCRIPTION DE LA MÉTHODE À SUIVRE

Le surveillant et les surveillants adjoints des péagers auront à rendre compte de ces vérifications. Ils y procéderont chaque jour, au moins une fois pendant la période de travail de chacune des équipes suivantes:

- De 7 heures du matin à 3 heures de l'après-midi;
- de 3 heures de l'après-midi à 11 heures du soir;
- de 11 heures du soir à 7 heures du matin.

Le surveillant ou son adjoint décidera du moment où la vérification doit se faire. Il est entendu que cette vérification se poursuivra sans attirer trop l'attention.

Pour procéder à cette vérification, le surveillant ou son adjoint se rendront au pavillon dans le véhicule de la police du port qui fait la patrouille du pont. Le véhicule de la police ne devrait jamais être appelé à cette fin spéciale, mais on s'en servira quand la police effectuera une patrouille de routine.

Au pavillon, avec l'aide de la police, le surveillant arrêtera au moins 20 véhicules venant des deux directions, 10 venant du nord et 10 venant du sud. Dans le cas de chaque véhicule, on demandera les renseignements suivants qui seront inscrits sur les formules intitulées *Vérification des véhicules*:

Numéro de la plaque matricule

Dans le cas d'un ensemble camion-semi-remorque, on doit prendre note des deux plaques matricules.

Type de véhicule

Ce détail permet d'identifier le véhicule d'après la liste comme le définit le règlement n° 13, et de décider quel sera le taux du péage. Les abréviations suivantes peuvent être employées:

Type de véhicule	Abréviation
Motocyclette	1
Voiture particulière (non d'abonné)	2-c
Voiture particulière (d'abonné)	2-d
Camion d'une tonne ou moins	3-a
Camion d'une à deux tonnes	3-b
Camion de deux à quatre tonnes	3-c
Camion de quatre à cinq tonnes	3-d
Camion de cinq à six tonnes	3-e
Camion de six à sept tonnes	3-f
Remorques d'une tonne ou moins	4-a
Remorques d'une à deux tonnes	4-b
Remorques de deux à quatre tonnes	4-c
Remorques de quatre à cinq tonnes	4-d
Véhicules de ferme	5-a

Nombre d'occupants

Nombre des occupants, dans le véhicule, exception faite du conducteur. Toute personne qui voyage sur le pouce peut être considérée comme un voyageur régulier.

Taux de péage

Le taux qui aurait dû être payé d'après la sorte de véhicule, tel que le règlement n° 13 l'établit.

Taux pour les passes

Le montant qui aurait dû être payé selon le taux du péage, multiplié par le nombre des occupants.

N° du reçu de péage

Le numéro du reçu que le conducteur montrera au surveillant ou à son adjoint, sur demande.

Péage

La valeur indiquée sur le reçu remis par le conducteur.

N° du reçu (passes)

Le numéro du reçu ou des reçus que le conducteur aura recueillis après avoir payé pour les voyageurs.

Infraction—V.

La différence en dollars et en cents entre le montant payé et le taux de péage du véhicule. Si le conducteur n'a pas de reçu, on devra considérer que le péage n'a pas été versé.

Infraction—P.

La différence en dollars et en cents entre le taux de péage applicable aux voyageurs et le montant vraiment versé d'après le nombre de reçus produits. En l'absence de reçu, on considérera que le péage n'a pas été versé.

N° du péager

Le numéro de la plaque du péager, tel qu'il est établi sur le numéro de reçu du péage. Quand le propriétaire du véhicule est facile à identifier, comme dans le cas d'un camion dont le nom de la société est inscrit sur la carrosserie ou ailleurs, on devra en prendre note dans la colonne des remarques.

III. IRRÉGULARITÉS

Toutes les irrégularités doivent être corrigées immédiatement.

Tout conducteur qui ne peut produire son reçu ou produit un reçu insuffisant pour correspondre au montant d'argent qui aurait dû être versé est présumé avoir traversé le pont sans payer. On doit lui demander de faire demi-tour et d'aller payer le taux de péage qui convient.

IV. RAPPORTS

La formule intitulée *Vérification des véhicules* doit être envoyée chaque jour au surintendant des ponts par le surveillant des péagers. Dans les cas où les infractions sont attribuables à un péager, un rapport séparé doit accompagner cette formule et donner le résultat de l'enquête pour chaque infraction.

Le surveillant des péagers aurait la responsabilité de voir à ce que les avis demandant aux clients de conserver leur reçu soient toujours en bon état.

Le surveillant des péagers aura aussi la responsabilité de voir à ce que ces instructions soient bien suivies.

Le surintendant des ponts,
J.-A. Clément.

JAC/FG

cc. au directeur du port (1), au directeur adjoint du port, administration (1), pour le pont (7), à la police (3), au Trésor (1) et pour le dossier (1).

Approuvé par:

Le directeur du port,
Guy Beaudet.

DATE	TEMPS NUAGEUX AVEC PLUIE	CIRCULATION CONDITIONS NORMALES	HEURE 10 H. 5 MIN. DU SOIR	FAITE PAR: A. POOLE	POLICE DU PORT J. D. n° 38, T. Arpin, n° 10					
N° de la plaque matricule	Type d'automobile	Nombre de voyageurs	Taux de péage	Péage des occupants	N° de reçu du péage (véhicule)	Montant payé	N° de reçu (voyageurs)	Infractions		
								Véhicule	Voyageurs	N° du péager	Remarques
388176	2D	—	.06	—	Q-25450	—	—	—	—	—
316796	2-D	—	.06	—	Q-35894	—	—	—	—	—
FY-1122	3-D-4-D	—	70-90	—	2263-1701	1.60	—	Billets vendus en bloc		
FT-1495	3-C	—	.60	—	Renvoyé pour avoir jeté son reçu	—	—	.60	H. Lonetin—St. Jacques	
L-14164	3-D-4-D	—	70-90	—	7184-44923	1.60	—	—	—	20
L-14164	3-D-4-D	—	70-90	—	4396-70-42786-90	1.60	—	—	—	3
412934	2-C	—	.25	—	503991	.25	—	—	—	20
390972	2-D	—	.06	—	Q-33158	—	Argent comptant de 619/11		—	—
FE-6718	3-E	—	1.00	—	619/13-51380	1.00	—	—	—	3
L-11420	3-C	—	.60	—	Renvoyé pour avoir jeté son billet	—	—	.60	J. Brunelle	
FL-3461	3-D-4-D	—	90-70	—	42789-4397	1.60	—	—	—	3
FG-6178	3-B	1	.40	.05	130364	.45	837662	—	—	15
N-25371	3-A	1	.25	.08	286418	.30	870956	—	—	13
FB-3702	3-C	1	.60	.05	278307	.65	848034	—	—	14
FG-2476	3-C	—	.60	—	278311	.60	—	—	—	14
L-13954	3-D-4-D	1	70-90	.05	8088-46095	1.65	—	—	—	7
L-8134	3-C	1	.60	.05	276988	.65	807021	—	—	7
FJ-711	3-B	—	.40	—	140319	.40	—	—	—	13
N-154	5-A	—	.06	—	F-2099	—	—	—	—	—
R-8-106	3-C	—	.60	—	278313	.60	—	—	—	14
285994	2-C	1	.25	.25	552037	.30	848039	—	—	14
320255	2-D	—	.06	—	Q-17979	—	—	—	—	—

Le surveillant des péagers,

Le surintendant des ponts,

APPENDICE "O"

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

PORT DE MONTRÉAL

Pont Jacques-Cartier

Sommaire des accords conclus entre le Conseil des ports nationaux et des sociétés privées ou des particuliers, au sujet du passage des camions et des autobus sur le pont Jacques-Cartier.

Période allant du 20 mai 1930 à ce jour.

A—CAMIONS

B—AUTOBUS

I—*Accords relatifs aux taux d'abonnements*

1—Compagnie de Transport de Montréal

Date de l'accord: 18 juillet 1933.

Sujet: Passage des autobus entre

- a) Montréal et les municipalités de la rive sud
- b) Montréal et l'île Sainte-Hélène

- Taux:
- a) Montréal et les municipalités de la rive sud
 - (i) 18 juillet 1933 au 31 mars 1959: 10 p. 100 du revenu des billets vendus pour le transport des voyageurs à l'égard des services visés par l'accord, et un minimum de 1c. par voyageur.
 - (ii) 1^{er} avril 1959 à ce jour: Taux égal au prix d'un billet simple comptant pour un adulte, entre Montréal et l'endroit le plus éloigné des municipalités de la rive sud que dessert ce service d'autobus et minimum de 20c. par autobus pour un passage simple.
 - b) Montréal et l'île Sainte-Hélène
 - (i) 18 juillet 1933 au 17 juillet 1938: 10 p. 100 du revenu brut des billets vendus pour le transport entre Montréal et l'île Sainte-Hélène, et minimum de $\frac{1}{2}$ c. par voyageur.
 - (ii) 18 juillet 1938 au 31 mars 1959: 10 p. 100 du revenu brut des billets vendus pour le transport entre Montréal et l'île Sainte-Hélène, et minimum de $\frac{1}{4}$ c. par voyageur.
 - (iii) du 1^{er} avril 1959 à ce jour: taux égal au prix d'un billet simple comptant pour un adulte entre Montréal et l'île Sainte-Hélène et minimum de 10c. par autobus pour un passage simple.
- Conditions:*
- (i) Les paiements doivent s'effectuer d'après des rapports mensuels indiquant le nombre d'autobus qui ont traversé le pont durant le mois et le nombre de voyageurs qu'ils transportaient.
 - (ii) Le rapport mensuel doit être certifié par une société reconnue d'experts-comptables brevetés.
 - (iii) Le Conseil a le droit d'examiner les livres de la société n'importe quand.

2. *Autobus Inter-Cité, Limitée*

Date de l'accord: 1^{er} août 1944.

Sujet: Passage des autobus entre Montréal et Montréal-Sud, Ville Jacques-Cartier.

Taux: (i) Du mois d'août 1944 au 31 mars 1959:

10 p. 100 du revenu brut des billets vendus pour le transport des voyageurs à l'égard des services visés par l'accord, et minimum de 1c. par voyageur.

(ii) Du 1^{er} avril 1959 à ce jour:

Taux égal au prix d'un billet simple comptant pour un adulte, entre Montréal et l'endroit le plus éloigné qui est desservi, et minimum de 20c. par autobus pour un passage simple.

Conditions: Les mêmes que dans le cas de la Compagnie de Transport de Montréal.

3. *Chambly Transport Incorporé*

Date de l'accord: 10 mai 1948.

Sujet: Passage des autobus entre Montréal et Saint-Lambert, Greenfield-Park, Mackayville et Saint-Hubert.

Taux: Les mêmes que dans le cas de la Compagnie de Transport de Montréal.

II—*Accords au sujet du tarif de péage*1—*Compagnie de Transport provincial*

Date de l'accord: 1^{er} novembre 1947.

Sujet: Péage au mois des autobus traversant le pont Jacques-Cartier.

Taux: D'après le tarif de péage, Conseil des ports nationaux, règlement B-13.

Conditions: Les mêmes que dans le cas de la Compagnie de Transport de Montréal.

2—*Eastern Greyhound Lines*

Date de l'accord: 1^{er} février 1952.

Les autres conditions sont les mêmes que dans le cas de la Compagnie de Transport provincial.

3—*Interprovincial Coach Lines Inc.*

Date de l'accord: 15 juin 1949.

Toutes les conditions sont les mêmes que dans le cas de la Compagnie de Transport provincial.

Accord annulé le 29 mars 1953.

4—*Laramée Coach Lines*

Date de l'accord: 1^{er} février 1955.

Toutes les conditions sont les mêmes que dans le cas de la Compagnie de Transport provincial.

Accord annulé le 1^{er} juin 1955.

5—*Autobus Drummondville Limitée*

Date de l'accord: 1^{er} février 1955.

Toutes les conditions sont les mêmes que dans le cas de la Compagnie de Transport provincial.

Accord annulé le 7 septembre 1959.

6—*Les Autobus Sorel-Sainte-Angèle, Limitée*

Date de l'accord: 1^{er} février 1955.

Toutes les conditions sont les mêmes que dans le cas de la Compagnie de Transport provincial.

Accord annulé le 7 septembre 1959.

Montréal, le 4 avril 1960.

APPENDICE "P"

PONT JACQUES-CARTIER

RÉDUCTION DU SERVICE DE LA DETTE—\$445,000

Déposé en réponse à une demande formulée par M. Browne (*Vancouver-Kingsway*) à la page 29 du fascicule n° 6.

Intérêt annuel de 5 p. 100 pour les obligations de 19 millions de la commission du port de Montréal	\$ 950,000
Change des États-Unis, à 10½ p. 100, taux en vigueur au moment où le rapport annuel du Conseil pour l'année 1949 a été préparé, pour lequel on mentionnait la réduction du service annuel de la dette	99,750
	<hr/>
	\$1,049,750

DÉDUIRE:

Intérêt annuel de 2¾ p. 100 sur \$20,040,750, certificat de dette émis pour racheter des obligations de 19 millions de la Commission du port de Montréal	\$ 551,368	
Amortissement des frais de rachat	52,488	603,856
Réduction estimative du service annuel de la dette ..		\$ 445,894

APPENDICE "Q"

PONT JACQUES-CARTIER

PLACEMENTS

Déposé en réponse à une demande de M. Keays, page 40 du fascicule n° 6.
Placements faits par le Conseil, jusqu'au 24 mars 1960
 (disponibles pour réduire la dette d'établissement)

	Valeur à maturité	Valeur sur le marché
Bons du Trésor du Canada	\$ 600,000	600,000
Obligations du Canada à 2¾ p. 100 échéant le 1 ^{er} avril 1960	950,000	949,810
Obligations du Canada à 5½ p. 100 échéant le 1 ^{er} octobre 1960	500,000	503,750
Obligations du Canada à 3 p. 100 échéant le 1 ^{er} mai 1961	500,000	498,000
	<hr/>	<hr/>
	\$2,550,000	\$2,551,560

APPENDICE "R"

PONT JACQUES-CARTIER

Intérêt sur la dette d'établissement et sur la dette de déficit pour l'année 1959.

Déposé en réponse à une demande formulée par M. Browne (*Vancouver-Kingsway*), à la page 44 du fascicule n° 6.

Intérêt d'un an sur \$14,926,000, à 2 $\frac{3}{4}$ p. 100 par année..... \$ 410,465

Dette de déficit

Principal \$ 6,489,605

Intérêts 7,020,691

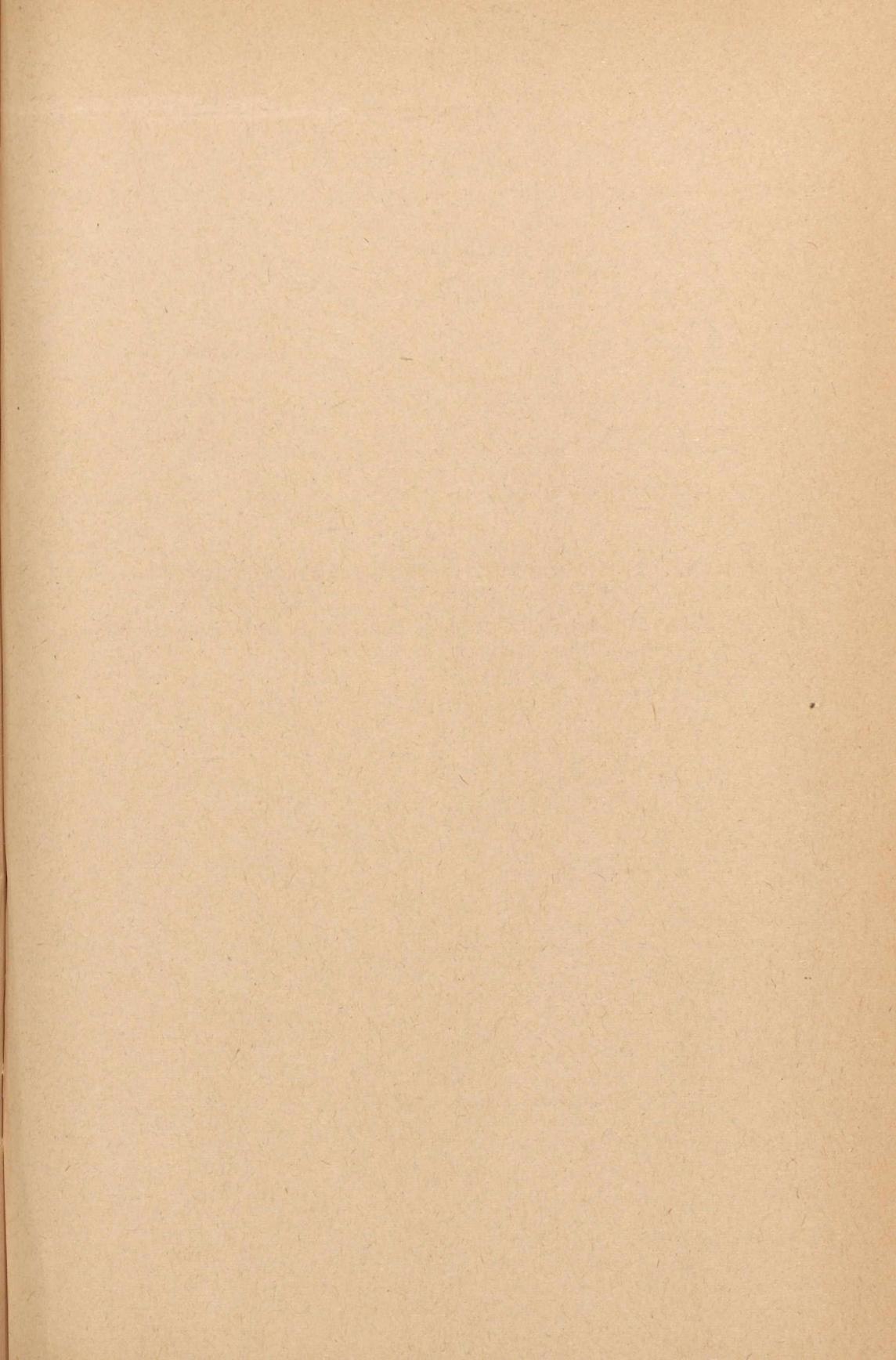
.....
\$13,510,296

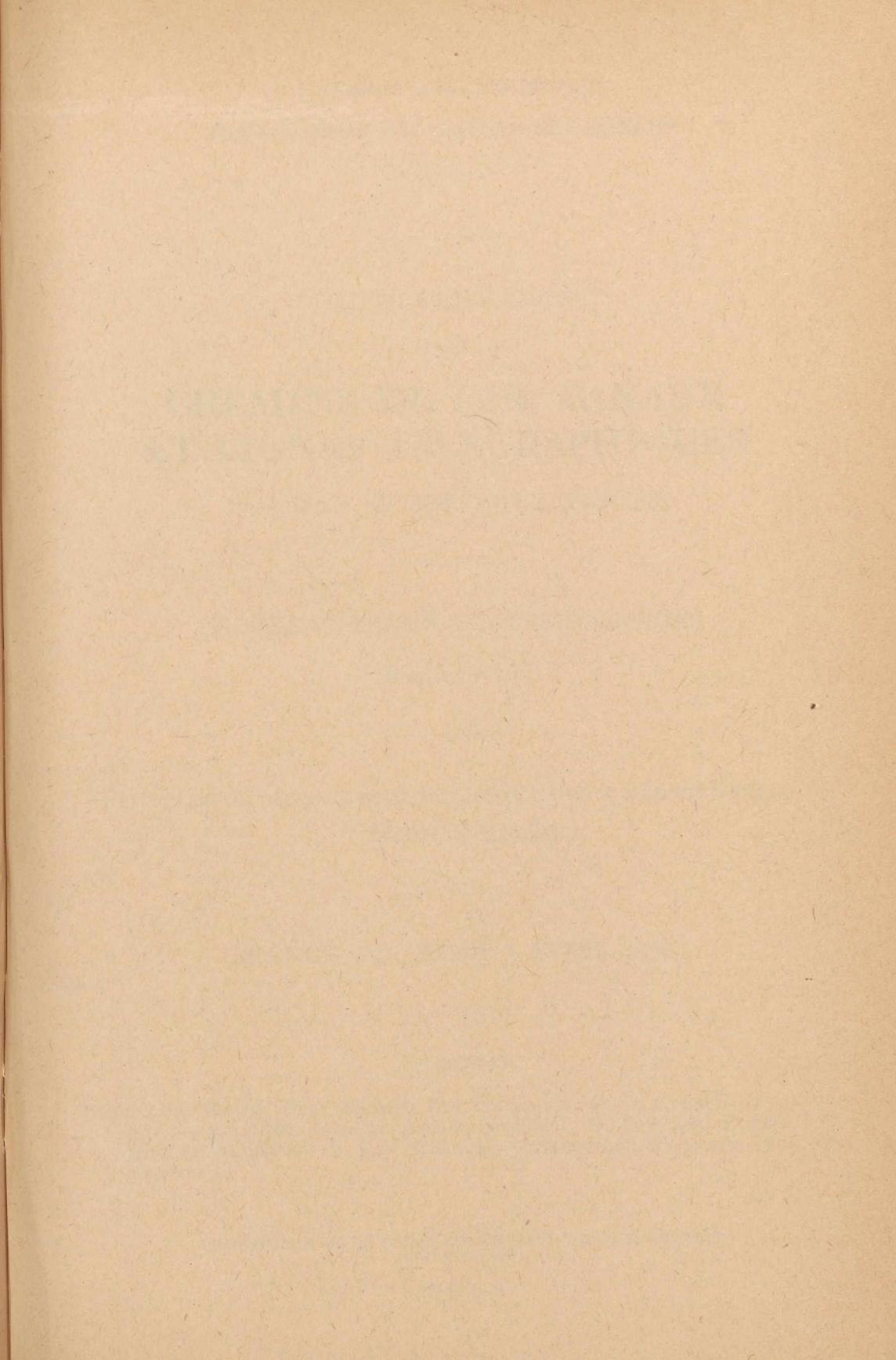
Intérêt d'un an sur \$6,489,605, à 5 p. 100 par année 324,480

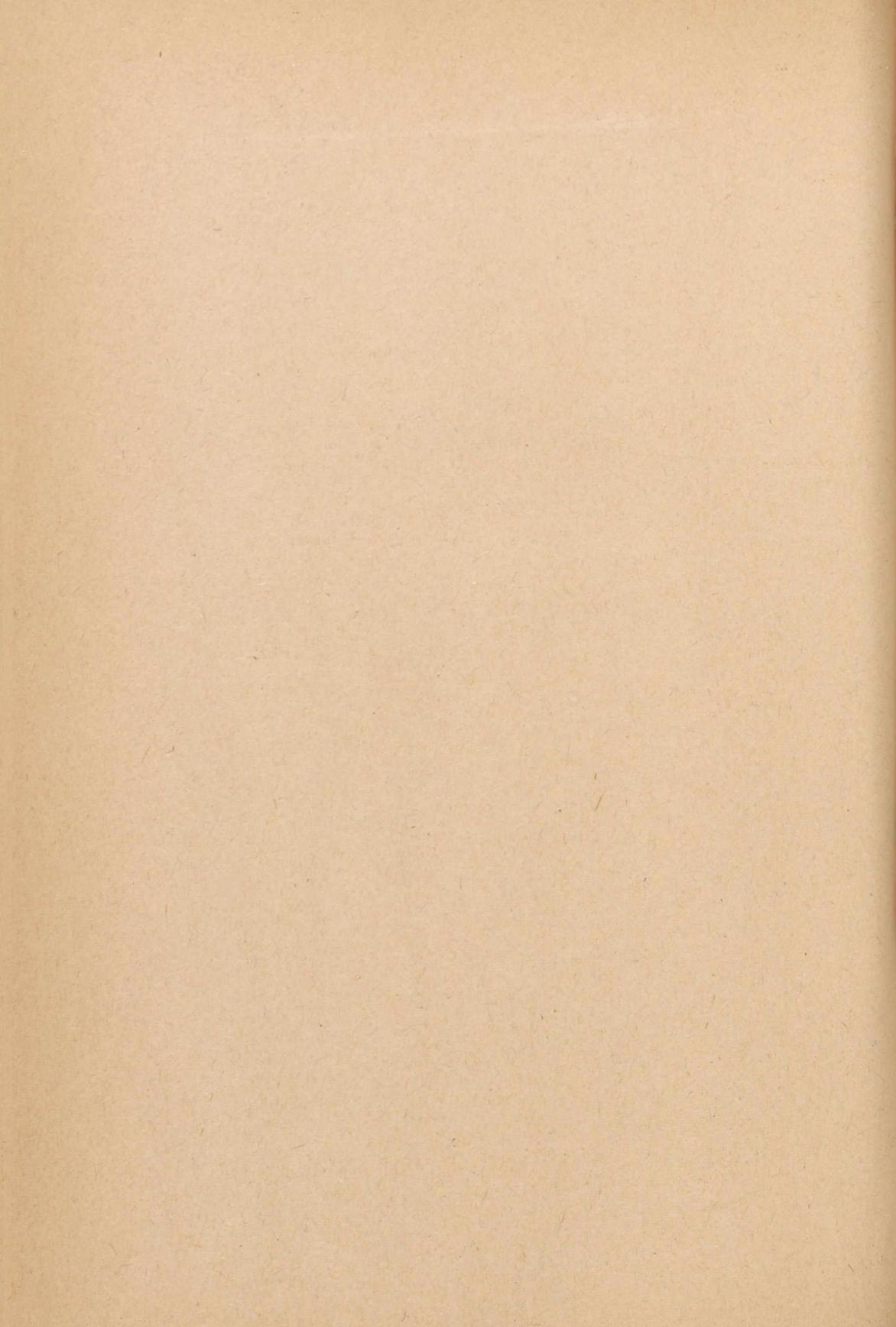
Intérêt total pour l'année 1959 \$ 734,945

NOTA:

1. L'intérêt de \$410,465 sur la dette d'établissement, pour 1959, a été payé le 31 décembre 1959.
2. L'intérêt de \$324,480 sur la dette de déficit, pour 1959, demeure impayé et est compris dans le montant de \$7,020,691 relatif à l'intérêt sur la dette de déficit.







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 10

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

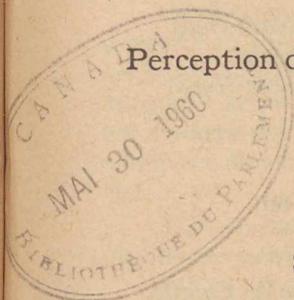
SÉANCE DU JEUDI 7 AVRIL 1960

TÉMOINS:

L'honorable George Hees, ministre des Transports; et du *Conseil des ports nationaux*, MM. Maurice Archer, président, G. Beudet, directeur du port de Montréal, et J.-A. Clément, surintendant des ponts (port de Montréal).

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960

22953-4-1



COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser,

Vice-président: M. W. Marvin Howe

et MM.

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

Secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 7 avril 1960.

(17)

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, Badanai, Baldwin, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Bourbonnais, Bourget, Brassard (*Chicoutimi*), Brassard (*Lapointe*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Bruchési, Campbell (*Stormont*), Chevrier, Chown, Denis, Deschatelets, Dumas, Fisher, Fraser, Horner (*Jasper-Edson*), Howe, Keays, Kennedy, MacInnis, Martini, McGregor, McPhillips, Pascoe, Pigeon, Phillips, Rapp, Rogers, Rynard, Smith (*Calgary-Sud*), Valade et Wratten. (35)

Aussi présents: L'honorable George Hees, ministre des Transports; et *du Conseil des ports nationaux*, MM. Maurice Archer, président, R. J. Rankin, vice-président, G. Beaudet, directeur du port de Montréal, J. F. Finlay, conseiller juridique, J. B. Phair, agent en chef du Trésor, et J.-A. Clément, surintendant des ponts (port de Montréal); et *des chemins de fer Nationaux du Canada*, M. Walter Smith, représentant de l'exécutif, Ottawa.

Le Comité reprend son étude de la question touchant la perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal (Québec).

Le président rappelle aux représentants du Conseil des ports nationaux qui assistent à la séance en qualité de témoins, et aussi à M^{lle} Paulette Cyr, interprète, qu'ils sont toujours sous serment.

Conformément aux directives du Comité, en date du 5 avril, M. Archer présente au président deux liasses de documents contenant, rapporte-t-il, toutes les lettres personnelles et confidentielles reçues au sujet de l'embauchage au pont Jacques-Cartier de Montréal depuis sa mise en exploitation, et qui étaient dans les dossiers des administrateurs du Conseil des ports nationaux. Le président confie ces documents au secrétaire du Comité, lui demandant de les mettre sous clef.

MM. Archer, Beaudet et Clément sont appelés; ils répondent aux questions qui leur avaient été posées à des séances antérieures.

Ces trois témoins sont interrogés de nouveau sur des points qu'avait soulevés le mémoire présenté au Comité par M. Archer, le 14 mars, et qui avait trait au pont Jacques-Cartier. L'honorable M. Hees répond à certaines questions qui lui avaient été posées.

Au cours des délibérations, le président informe les témoins de la protection qui leur est offerte lorsqu'ils font leurs dépositions devant le Comité. Le secrétaire du Comité donne ensuite lecture du deuxième alinéa du commentaire n° 309 de Beauchesne, 4^e édition, qui a rapport à cette question.

A midi et 27 minutes, le Comité s'ajourne jusqu'à ce que la Chambre passe à l'ordre du jour cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

JEUDI 7 avril 1960.

(18)

A 3 heures et 35 minutes, cet après-midi, le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques reprend son étude de la question touchant la perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal (Québec), sous la présidence de M. Gordon K. Fraser, président.

Présents: MM. Asselin, Bourbonnais, Bourget, Bourque, Brassard (*Chicoutimi*), Brassard (*Lapointe*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Bruchési, Chevrier, Chown, Denis, Deschatelets, Fisher, Fraser, Horner (*Acadia*), Howe, Keays, Martini, McBain, McDonald (*Hamilton-Sud*), McGregor, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Pigeon et Wratten. (26)

Aussi présents: Ceux qui avaient assisté à la séance de ce matin.

Le président rappelle aux témoins et à M^{lle} Paulette Cyr, l'interprète, qu'ils sont toujours sous serment.

MM. Beaudet et Clément, toujours sous serment, sont appelés.

M. Beaudet fait une déclaration en rapport avec les menaces qui, a-t-il été informé, avaient été proférées contre lui durant la soirée d'hier, le 6 avril.

MM. Beaudet et Clément sont de nouveau interrogés sur des points qu'avait soulevés le mémoire présenté au Comité par M. Archer, le 14 mars, et qui avait trait au pont Jacques-Cartier.

Une interprète française-anglaise et un sténographe français ont respectivement interprété et consigné par écrit les questions et les réponses formulées en français durant les délibérations.

Et à 4 heures et demie de l'après-midi, l'interrogatoire de ces témoins n'étant pas encore terminé, le Comité s'ajourne jusqu'à 9 heures et demie, le mardi 12 avril 1960.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 7 avril 1960,
9 heures et demi du matin

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Avant de commencer, je tiens à vous rappeler que les interprètes et les représentants du Conseil des ports nationaux qui sont ici présents demeurent toujours sous serment.

MM. Archer et Beaudet viennent juste de me remettre chacun une liasse de documents. Il s'agit d'informations personnelles et confidentielles que l'on avait demandées la semaine dernière au sujet de l'embauchage, et que je confie au secrétaire du Comité pour qu'il les garde sous clef et ne les fasse voir, pour le moment, qu'au comité directeur.

Je propose qu'immédiatement après la séance de ce matin (nous allons siéger jusqu'à midi et demi), les membres du comité directeur restent dans la salle afin de recevoir quelques directives au sujet de ces documents et de la manière dont ils devront s'occuper de la question.

Je crois savoir que M. Beaudet a quelques réponses ou documents à déposer.

M. G. BEAUDET (*directeur du port de Montréal, Conseil des ports nationaux*): Il ne s'agit que d'une réponse, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: M. Beaudet répondra à une seule question en rapport avec la dernière séance.

M. BEAUDET: Monsieur le président, en réponse à une question posée par M. Pigeon, je désire l'informer que (1) tous les péagers présentement en service ont un dossier absolument intact, c'est-à-dire un dossier qui ne présente aucune irrégularité dans la perception des péages; (2) durant l'enquête des chemins de fer Nationaux du Canada visant la période 1934-1959 inclusivement 21 sur le nombre des péagers interrogés ont gardé un dossier exempt de toute irrégularité. Je vous remercie, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Beaudet. Nous en sommes au rapport de M. Archer et j'ai ici une liste de questions qui avaient été posées lors de la dernière réunion et qui sont restées en suspens. Les membres concernés sont MM. Browne, Horner, Asselin, Valade et Howe. Monsieur Browne.

M. CHOWN: Portant sur la dernière séance, monsieur Beaudet voudrait-il nous dire . . .

Le PRÉSIDENT: C'est à M. Browne à parler le premier.

M. CHOWN: Je me reportais à une question de M. Pratt qui avait demandé à M. Beaudet de déposer les rapports des heures supplémentaires de travail de certains employés spéciaux au cours des cinq dernières années. Ces renseignements sont-ils disponibles ce matin?

M. BEAUDET: Non, certes pas. C'est un long travail. Vous n'aurez probablement pas ces détails mardi prochain, non plus.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous les avoir pour le 26?

M. BEAUDET: Peut-être, mais je ne veux rien promettre. Je puis ajouter toutefois que, dans le document déposé par nous (appendice F, page 61 du fascicule n° 6 des procès-verbaux), les périodes de travail régulières et supplémentaires qui y sont indiquées, ne représentent pas les heures de travail dans toute l'acception de ce terme. J'aimerais fournir des explications là-dessus.

Si nous considérons le premier cas, celui de M. André Décary, durant la période allant du 29 juin au 1^{er} juillet, il aurait, selon le rapport, travaillé 17 heures régulières et cinq heures supplémentaires, soit un total de 22 heures, ce qui donne à \$1.64 l'heure, un salaire brut de \$36.08. Il semblerait que M. Décary aurait bel et bien fourni 5 heures de travail supplémentaire; de fait, il a été rémunéré pour cinq heures de travail supplémentaire.

Si, pour ce surtemps, il avait reçu le double du taux payé à l'heure, il aurait travaillé pendant deux heures et demie pour toucher le paiement versé après cinq heures de travail. A l'égard du travail supplémentaire dont il est fait rapport dans cet appendice, une partie aurait pu être payée au taux redoublé pour le dimanche et les jours de congé, ou une partie aurait pu être rémunérée à un taux de moitié plus élevé. Ainsi donc, à la lecture du document, même s'il semble que nous fassions rapport d'heures réelles de travail au taux du temps supplémentaire, il s'agit véritablement de surtemps rémunéré au taux du temps régulier.

M. CHOWN: Si telle est la situation, monsieur le président, je crois qu'il serait bon que nous ayons le détail de plusieurs des cas les plus exceptionnels.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous nous fournir de tels renseignements?

M. BEAUDET: Oui.

Le PRÉSIDENT: Et nous les aurions vers le 26 de ce mois?

M. BEAUDET: Pour une période de cinq années, cela voudrait dire examiner...

Le PRÉSIDENT: Non, vous ne demandez pas des renseignements pour une période de cinq années complètes, n'est-ce pas, monsieur Chown?

M. CHOWN: Non; j'ai parlé du détail de plusieurs des cas exceptionnels.

Le PRÉSIDENT: Des cas frappants seulement.

M. BEAUDET: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: De trois ou quatre cas seulement.

M. BEAUDET: Monsieur le président, nous déposerons un document montrant les chiffres les plus élevés s'appliquant au travail supplémentaire et qui figurent dans l'appendice.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, j'aimerais interroger M. Beudet au sujet des surveillants des percepteurs de péage dont il est fait mention à la page 3 du document qui a été déposé hier et dans lequel sont consignées les vérifications ou les enquêtes touchant la perception des péages.

A la page 3 sont décrites les fonctions des péagers et des surveillants des péagers. Nous semblons avoir beaucoup de renseignements sur les péagers actuels. Or j'aimerais maintenant savoir quelles enquêtes on a faites sur l'activité des surveillants eux-mêmes; depuis combien de temps ceux-ci occupent-ils leur poste; y a-t-il jamais eu lieu de faire des changements à leur égard?

Nous n'avons apparemment aucun rapport sur leur emploi; mais il est possible qu'il y en ait un d'enfoui quelque part dans cet amoncellement de documents que nous avons ici et qu'il ne me soit pas tombé sous la main.

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi un moment. Y a-t-il des membres qui n'ont pas ces documents de la dernière séance; nous en avons ici. Les délibérations de la dernière réunion n'ont pas encore été imprimées; elles le seront aujourd'hui ou peut-être demain. Y en a-t-il qui désirent ces documents? D'autres encore?

M. BEAUDET: A l'appendice G, page 34, on donne, pour les diverses dates, les noms du surveillant et du surveillant adjoint des péagers. Pour ce qui est de la surveillance du surveillant des péagers, j'aimerais que M. Clément, surintendant du pont, directeur immédiat et surveillant de ces employés, réponde aux questions. M. Clément.

M. J. A. CLÉMENT (*surintendant des ponts, port de Montréal, Conseil des ports nationaux*): Le surveillant des péages et le surveillant adjoint des péagers se relayaient et à chaque poste qu'ils dirigeaient ils devaient veiller au bon fonctionnement du pont, ainsi qu'à la préparation de tous les rapports nécessaires à cette fin.

Ils relevaient du surintendant des ponts. Leurs fonctions précises étaient les suivantes: (1) assigner le personnel aux équipes de travail conformément au plan d'ensemble et aux instructions concernant le roulement; (2) préparer la liste des congés annuels de tout le personnel; (3) inscrire toute absence ou retard et s'enquérir des raisons; (4) s'enquérir des griefs et en faire rapport; (5) s'assurer que le personnel et le public n'abusent pas des installations du pont; (6) vérifier et signer tous les rapports concernant les recettes et les ventes au comptant préparés par les péagers; (7) s'assurer que sont observés strictement les règles et règlements concernant les péagers; (8) s'assurer que les péages sont perçus conformément au tarif de péage, règlement applicable au pont Jacques-Cartier, Montréal; (9) veiller au bon rendement de tout le personnel qui participe à l'exploitation du pont; (10) faire enquête sur tout écart entre les recettes et les rapports de ventes; (11) recommander les mesures disciplinaires qui s'imposent; (12) adresser les demandes relatives au matériel, à l'entretien, aux uniformes, à l'équipement de péage, etc.; (13) autoriser les demandes de papeterie; (14) faire venir un remorqueur, au besoin; (15) soumettre conseils et recommandations au surintendant des ponts relativement à toute question concernant l'exploitation du pont.

M. MCGREGOR: Monsieur le président, puis-je demander qui était cette personne?

Le PRÉSIDENT: M. Clément.

M. CLÉMENT: Vous voulez savoir qui je suis ou qui était le surveillant des péagers?

M. MCGREGOR: Vous-même?

M. CLÉMENT: Non; la personne dont je parle est le surveillant des péagers, ou ses adjoints.

M. MCGREGOR: Quel est son nom?

M. CLÉMENT: M. A. Poole.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Avez-vous les noms de tous ces hommes, la date de leur nomination, la durée de leur service, ainsi que le nom de ceux qui les ont recommandés pour ces postes?

M. CLÉMENT: Ces renseignements sont donnés à la page 36, appendice G, fascicule 3.

Le PRÉSIDENT: Tous les noms s'y trouvent.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): A-t-on jamais fait des enquêtes particulières afin de se rendre compte de la façon dont ils s'acquittaient des fonctions que vous avez énumérées?

M. CLÉMENT: Oui; chaque fois que se produisait un écart, le surveillant des péagers devait faire enquête et rapport, et parfois on constatait que ces surveillants adjoints avaient commis des erreurs d'écriture.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Mais il semble que ces surveillants des péages assumaient une part de responsabilité assez considérable dans l'ensemble de ce fonctionnement, et les mêmes semblent avoir occupé leur poste assez longtemps. Je désirerais savoir s'il a été tenu une enquête spéciale au sujet de ces surveillants de péages, afin d'établir comment ils s'acquittaient de leurs fonctions.

M. CLÉMENT: Je les voyais tous les jours, relativement, à leur travail. Je ne sais pas exactement ce que vous voulez dire par «enquête spéciale».

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): A-t-on jamais fait une enquête policière pour découvrir...

M. CLÉMENT: Non; je ne me souviens pas qu'il y ait jamais eu enquête policière.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): La police des chemins de fer Nationaux a-t-elle jamais fait enquête sur la conduite des surveillants de péage?

M. CLÉMENT: Non.

M. BEAUDET: Je puis répondre à cette question, monsieur le président. On n'a jamais demandé aux enquêteurs des chemins de fer Nationaux d'examiner la conduite des surveillants de péagers ou des surveillants adjoints de péagers, ni celle du surintendant des ponts ou du directeur du port.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): A-t-on jamais vérifié leur conduite au cours d'un nombre d'années considérable? Les documents qui ont été déposés devant ce Comité indiquent que lors de chaque vérification ou à peu près, il a été constaté que les employés n'observaient pas les règlements relatifs à la gestion du pont. Cependant, ces mêmes personnes ont continué d'occuper leurs fonctions durant toute cette période.

A-t-on jamais exercé quelque mesure disciplinaire à l'égard d'un péager?

M. BEAUDET: Monsieur le président, je puis dire que, durant la période où il n'y avait pas de surintendant des ponts, on ne m'a jamais rien signalé qui ait pu indiquer que ces hommes ne remplissaient pas leurs devoirs de façon efficace.

Il ne faut pas oublier qu'un fonctionnaire de l'État qui a atteint une certaine classe et touche un certain taux de rémunération, ne peut être congédié simplement sur des soupçons. Dans l'industrie privée, un gérant pourrait avoir le droit de congédier sur-le-champ tout employé sur qui pèse le moindre doute ou le moindre soupçon. Dans pareille occurrence, on ne pose jamais de question.

Cependant, lorsqu'il s'agit d'un fonctionnaire, il faut se rappeler que pareille mesure de la part de la direction pourrait être mise en question à la Chambre à n'importe quel moment et la direction pourrait être appelée à expliquer et à justifier le renvoi du fonctionnaire.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous avez dit que, durant un certain temps, vous doutiez que le pont ait été administré de façon efficace; et il appartenait particulièrement à ces surveillants de péage de s'assurer de la bonne administration des opérations. C'est à eux qu'en incombait la responsabilité immédiate, et, d'après ce que je puis constater, on ne leur a jamais rien dit au sujet de leur conduite; et, compte tenu de leurs attributions, on n'a jamais cherché à savoir s'ils accomplissaient leur travail avec compétence.

M. BEAUDET: Puis-je demander à M. Browne si j'ai jamais dit que rien n'a été fait? Dans ma conversation avec...

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Alors, pouvez-vous nous dire quelles mesures ont été prises?

M. BEAUDET: Avant que M. Clément soit nommé en 1956,—je devrais parler de la période de 1954 à 1956,—très souvent j'ai eu des entretiens privés dans mon bureau avec le surveillant des péagers, et je lui ai demandé s'il avait quelque raison de douter de la compétence des péagers. Il m'a toujours répondu: «Non, absolument aucune». Je lui disais qu'il était sans doute au courant des rumeurs qui me parvenaient. Il me répondait: «Oui, certainement; je connais ces rumeurs, mais rien ne me porte à croire qu'elles sont fondées.»

Puis, il ajoutait: «Des rumeurs veulent qu'un certain nombre de gens falsifient leurs déclarations d'impôt sur le revenu; mais comment le prouver? On entend dire que certains serveurs de tavernes, ou des caissiers de bars seraient peut-être indéliçats à manier les deniers de l'établissement; mais cela ne prouve rien.»

Il me disait également: «Je surveille ces employés très attentivement, et je dois avouer que je ne trouve rien de répréhensible à la façon dont ils s'acquittent de leurs fonctions.»

C'est seulement jusqu'en 1956 que le surveillant des péagers me faisait rapport personnellement. Après cette date, il ne me soumettait pas ses rapports directement, mais les soumettait au surintendant des ponts; M. Clément pourrait peut-être fournir des détails sur les conversations qu'il a eues avec le surveillant des péagers.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Les enquêtes qu'a menées la police indiquent qu'il y a eu incompétence dans la perception des péages du pont. Il n'y a pas eu d'enquête qui n'ait révélé quelque incompétence. Lui avez-vous signalé qu'il y avait eu enquête au sujet du pont et que, nonobstant ce qu'il avait dit, les enquêteurs avaient prouvé que le pont était mal administré?

M. BEAUDET: Oui; jusqu'en 1954, il y a eu des irrégularités, mais rien qui permette de conclure qu'il y avait incompétence générale.

Quelques-unes de ces irrégularités pouvaient être attribuées à des erreurs commises de bonne foi. Même lorsqu'un reçu n'avait pas été remis au conducteur d'une automobile, il ne s'ensuivait pas—au moins d'après ce qu'ont révélé les quatre premières enquêtes—que l'argent n'était pas versé à la caisse du Conseil des ports nationaux, car vous devez vous rappeler qu'en vertu des règlements, le péager pouvait le remettre au conducteur qui avait acquitté le péage au comptant, ou il pouvait le jeter dans la boîte à mutiler.

Bien que les rapports déposés devant le Comité puissent indiquer qu'aucun reçu n'ait été remis au conducteur, ils n'indiquent pas si le reçu a été déposé dans la boîte à mutiler. J'ai longuement discuté ce point avec l'enquêteur, ou le chef des enquêteurs des chemins de fer Nationaux, et je lui ai demandé de s'assurer,

au cours d'enquêtes subséquentes, si ces reçus étaient déposés dans cette boîte. Avant d'obtenir cette preuve, il nous était impossible d'affirmer qu'il y avait eu malversation.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Mais la police n'a-t-elle pas franchi le pont avec trois automobiles et vérifié les numéros de série des billets?

M. BEAUDET: Oui, mais c'était en 1958.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): La chose ne s'est pas produite avant cette date?

M. BEAUDET: Non.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Le poste de surveillant de péage est actuellement aboli?

M. BEAUDET: Oui.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): A-t-on remplacé ce poste par un autre?

M. BEAUDET: Oui, celui de surveillant du pont.

Le PRÉSIDENT: M. Asselin.

M. ASSELIN: Je désirerais poser quelques questions à M. Beudet. Lorsqu'on vous adressait des gens qui désiraient obtenir un poste, quel genre d'emploi pouviez-vous leur offrir?

M. BEAUDET: Voulez-vous parler des gens qui sollicitaient un poste de péager, ou de ceux qui demandaient d'autres emplois?

M. ASSELIN: Les uns et les autres. Il y a des postes de péager et d'autres aussi; je parle des deux catégories.

M. BEAUDET: Je désire préciser que je ne reçois pas et n'ai jamais reçu dans mon bureau les personnes en quête d'emploi. Cette fonction appartient au chef du personnel.

M. ASSELIN: Qui est le chef du personnel?

M. BEAUDET: Actuellement, c'est M. J.-P. Trudel.

M. ASSELIN: M. Clément a-t-il reçu des demandes d'emploi relatives au poste de péager?

M. CLÉMENT: Oui.

M. ASSELIN: Avez-vous reçu des demandes relatives à d'autres postes?

M. CLÉMENT: Les seules personnes qui se sont adressées à moi désiraient obtenir un poste—évidemment, vous parlez de péagers du pont?

M. ASSELIN: C'est exact.

M. CLÉMENT: De péagers. Les autres postes qui existent sont des postes de commis de surveillants adjoints de péagers. Les titulaires de tous ces postes sont choisis parmi le personnel du port. En d'autres termes, voici la procédure que nous suivons à l'égard du personnel: lorsqu'il se produit une vacance, nous devons l'annoncer à tous les employés du port, afin que tout intéressé puisse présenter une demande. Je parle du personnel, et non des péagers. Ainsi, tous les postes qui ont été remplis sous mon régime—si l'on peut employer ce terme, étant donné que je suis surintendant des ponts—l'ont été par des membres du personnel qui étaient déjà au service du Conseil du port.

M. ASSELIN: Pouvez-vous nous indiquer le pourcentage de ceux qui sollicitent des postes de péagers relativement à ceux qui sollicitent d'autres emplois au pont Jacques-Cartier?

M. CLÉMENT: Je ne puis répondre à cette question, parce que tous ceux qui se sont adressés à moi désiraient obtenir des postes de péagers; on ne m'a jamais demandé d'autre poste au port.

Cependant, il est possible que parfois, lorsque je disais à ces candidats qu'il n'existait aucune vacance chez les péagers, on m'ait demandé s'il n'en existait pas dans d'autres emplois au port. Alors, je leur disais de s'adresser au chef du personnel.

M. ASSELIN: Pouvez-vous déposer copie des réponses que vous avez adressées à ceux qui vous recommandaient des candidats au poste de péager? Avez vous copie de ces lettres?

M. CLÉMENT: Oui. Voulez-vous parler de la réponse que nous adressons ordinairement aux députés ou à d'autres personnalités importantes?

M. ASSELIN: C'est exact.

M. CLÉMENT: Qui nous font des recommandations?

M. ASSELIN: C'est exact.

M. CLÉMENT: Je puis vous dire ce que contiennent ces lettres ordinairement. Nous disons que nous avons reçu une lettre dans laquelle M. X est recommandé au poste de péager, mais qu'il n'existe aucune vacance à ce moment; cependant, M. X sera invité à remplir une formule de demande et à subir une épreuve de capacité intellectuelle, et s'il satisfait à toutes les exigences, son nom sera inscrit sur la liste des candidats à ce poste de péager et sa demande sera étudiée lorsqu'une vacance se produira.

M. ASSELIN: C'était le même genre de réponse?

M. CLÉMENT: C'est à peu près le genre de lettre que nous adressons. Si vous le désirez, je puis en déposer un exemplaire.

M. ASSELIN: Avant d'employer un péager, vous lui faites subir un examen?

M. CLÉMENT: Oui; le candidat doit remplir une formule et subir une épreuve écrite—une brève épreuve de capacité intellectuelle.

M. ASSELIN: Lorsque vous en acceptez un, en avisez-vous d'abord la personne qui l'a recommandé?

M. CLÉMENT: Non. Vous voulez savoir si, lorsque je décide d'employer quelqu'un, j'en avise la personne qui l'a recommandé?

M. ASSELIN: Oui.

M. CLÉMENT: Non, je n'en saisissais pas ces personnes.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Asselin?

M. ASSELIN: Pas pour le moment, monsieur le président, j'en poserai plus tard.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, j'aimerais poser à M. Beudet quelques questions que nous avons examinées en partie l'autre jour. D'après nos renseignements, depuis 1934 jusqu'à 1959 on avait l'habitude de faire appel de temps à autre aux inspecteurs du National-Canadien. Or, vous avez dit hier en réponse à une question de M. Chown qu'en 1952 déjà il vous semblait, vous

avez eu l'intuition, qu'il y avait un écart dans les rentrées. Toutefois, je remarque de 1952 à 1957 on n'a, à aucun moment, fait appel aux inspecteurs du National-Canadien.

Je me suis demandé pourquoi, puisque vous aviez déjà des soupçons en 1952, il n'y a eu aucune enquête jusqu'en 1957.

M. BEAUDET: Je ne me souviens pas d'avoir dit que j'avais des soupçons en 1952. J'ai dit que mon prédécesseur m'avait demandé en 1952 d'examiner et de surveiller de plus près l'exploitation du pont. Il fallait tout d'abord que je me mette au courant de ce qui se passait avant que je puisse avoir des soupçons.

Toutefois, c'est en 1954, lorsque je fus nommé gérant du port, que j'ai commencé à avoir de graves soupçons. En 1956 j'ai proposé au Conseil d'installer des appareils de péage automatiques.

De 1954 à 1956 je me suis occupé beaucoup plus de modifier le tarif et de découvrir un appareil de péage qui permettrait d'améliorer la situation, que de lancer une enquête, car j'étais d'avis que de telles enquêtes dans le passé n'avaient pas donné les résultats auxquels par exemple, nous nous attendions aujourd'hui. En 1956, j'ai également recommandé que l'on nomme un surintendant pour le pont.

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

M. HORNER (*Acadia*): Je crois que nous pourrions constater d'après le compte rendu si vous avez dit 1952 ou 1954, mais il me semble assez étrange que de 1954 à 1956 vous n'avez pas demandé que l'on fasse une enquête. Des enquêtes ont été faites en 1957, 1958 et 1959; elles n'ont peut-être pas remédié à la situation mais elles ont néanmoins toutes révélé une certaine négligence de la part des péagers.

M. BEAUDET: Tout d'abord il ne faut pas oublier que nous demandons à une société de la Couronne d'effectuer un travail qu'elle n'est nullement obligée de faire.

M. HORNER (*Acadia*): Est-ce que, à un moment quelconque, vous avez demandé à vos supérieurs de faire faire une enquête?

M. BEAUDET: De 1952 à 1954 il ne m'appartenait pas de le faire et de 1954 à 1956... je ne me souviens plus si j'ai demandé que l'on fasse une enquête; mais à cette époque, outre l'enquête faite par le National-Canadien, et celle-ci n'en représente qu'une partie seulement, plusieurs enquêtes ont été faites.

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.

Je ne veux pas dire par là que la société ne faisait pas du bon travail. Loin de là. Elle nous aidait autant qu'elle le pouvait, mais après tout, les agents du National-Canadien ne font pas partie de la Gendarmerie royale, et la compagnie ne dispose pas du personnel voulu pour effectuer des enquêtes très poussées.

Pour en revenir aux documents qui ont été déposés hier, vous verrez que le 10 février 1955 j'ai envoyé des instructions au chef de police du port de Montréal lui expliquant exactement le genre d'enquête qu'il fallait faire.

Jusque-là, les enquêtes du National-Canadien avaient visé avant tout les voitures qui transportaient des passagers. J'ai donc demandé au chef de police de vérifier surtout les camions. Je ne lui ai pas dit de laisser de côté les voitures qui transportaient des passagers, mais de s'occuper davantage des camions fermés.

En outre, vous verrez que la même année, soit en 1954, j'ai demandé à un de mes adjoints d'administration de faire quelques enquêtes sur les camions. Vous trouverez parmi les documents un rapport qu'il a rédigé sur les véhicules qu'il a vérifiés sur le pont Jacques-Cartier; il s'agit du rapport n° 3 en date du 1^{er} septembre 1954. Ce rapport a été déposé mardi.

M. HORNER (*Acadia*): A ce sujet, je remarque que le tarif qui a été adopté en 1941 n'a été modifié qu'en 1959. Est-ce que, depuis 1952, vous avez proposé à vos supérieurs de modifier ce tarif?

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. HORNER (*Acadia*): Comment se fait-il que le nouveau tarif n'ait pas été appliqué avant 1959? Les nouveaux taux de péage ne sont entrés en vigueur qu'en 1959, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: En effet.

M. HORNER (*Acadia*): Si vous aviez déjà réglé la question en 1956 pourquoi ces taux n'ont-ils pas été mis en vigueur immédiatement?

M. BEAUDET: C'est une question à laquelle je ne puis répondre, monsieur.

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez dit que vous aviez engagé un surveillant pour le pont en 1956. S'agit-il de M. Clément?

M. BEAUDET: Oui, monsieur.

M. HORNER (*Acadia*): Quelles étaient ses fonctions?

M. BEAUDET: Il était surintendant des ponts.

M. HORNER (*Acadia*): Soupçonnait-il qu'il y avait des écarts à cette époque?

M. BEAUDET: Pourquoi ne pas le demander à M. Clément personnellement.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Clément?

M. CLÉMENT: Je suis entré en fonctions le 1^{er} mai 1956. Comme pour tout autre emploi il faut un peu de temps pour se mettre au courant. J'ai eu tout de suite à m'occuper de travaux techniques de grande envergure que l'on mettait en voie à l'époque, plus précisément, on commençait à construire des voies d'accès au sud du pont et à élargir la voie qui se dirige en aval.

En octobre 1956, on a commencé à surélever le pont. Toutefois, malgré tous ces travaux, j'ai commencé à étudier l'organisation du pont même, je veux, dire, l'organisation du personnel. Tous ces travaux de génie me tenaient très occupé; mais je crois que j'ai néanmoins trouvé le temps de faire certaines recommandations au directeur du port. J'en ai fait en juin, je crois, mais je ne suis pas trop sûr de la date. Je crois bien que c'était au mois de juin.

M. HORNER (*Acadia*): De quelle année?

M. CLÉMENT: En 1956. J'ai proposé au directeur du port d'augmenter le personnel afin d'améliorer la surveillance. Je ne pense pas que ce rapport puisse vous intéresser dans tous les détails. En tout cas, ma proposition a été approuvée et le personnel a été augmenté afin d'améliorer la surveillance. On commençait également à cette époque à élaborer les plans du pont Champlain et lorsqu'il a été question des expropriations il a fallu que j'accomplisse une certaine somme de travail par rapport à ces questions d'ordre administratif.

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.

J'ai fini par en parler au directeur du port et, après avoir étudié cette question avec lui, je lui ai proposé . . . à cette occasion le directeur du port m'a expliqué l'accord ou l'entente que le Conseil avait avec le National-Canadien par rapport aux enquêtes. On a donc recommandé de faire faire une enquête.

Une enquête a eu lieu au mois de mars 1957, si je me souviens bien, et on a découvert qu'il y avait quatre employés très suspects. Il en est question à la page 6 du rapport pour la période du 16 au 21 mars 1957; tout au haut de la page il y a le cas du péager n° 1. On l'a mis à l'épreuve 14 fois, et chaque fois il n'a pas délivré de reçu.

Il y a eu trois autres cas du même genre. Après avoir étudié le rapport avec le directeur du port, vous avons décidé qu'il fallait immédiatement prendre des mesures disciplinaires.

Nous pouvions procéder de trois façons. Tout d'abord, nous pouvions entamer des poursuites contre ces employés sous le régime de l'article 336 du Code criminel.

Ensuite, nous pouvions tout bonnement les congédier.

Ou encore, le Conseil des ports nationaux pouvait les garder à son emploi, mais les affecter à un autre poste.

C'était, en somme, une première expérience du genre pour nous. À l'époque, nous devions tenir compte du syndicat, savoir la Fraternité des commis de chemins de fer et de navigation. Nous avons donc décidé d'avoir recours à la troisième méthode et d'affecter ces hommes à un autre emploi dans le port, car nous estimions que nous ne devions pas risquer de les avoir de nouveau sur le pont.

C'est donc ce qui a été fait et, dans la liste, lorsque figure à côté du nom la mention «déplacé pour incompétence», ceci indique que ces hommes ont été affectés à un autre emploi. Comme M. Beudet vous l'a déjà expliqué à d'autres séances, nous ne pensions pas à l'époque que les intéressés accepteraient ces emplois.

Évidemment, il y a eu des griefs et les intéressés ont fait appel à la Commission conjointe, mais celle-ci a maintenu notre décision.

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

M. HORNER (*Acadia*): Au moment de votre engagement en 1956, M. Beudet vous a-t-il dit qu'il avait l'impression qu'il se produisait des écarts?

M. CLÉMENT: Je ne me rappelle pas que nous en ayons parlé lorsqu'il m'a engagé en 1956.

M. HORNER (*Acadia*): C'est assez curieux qu'il ne vous en ait pas parlé, parce qu'il avait bien l'impression que les choses n'allaient pas et il vous a engagé afin que vous surveilliez les péagers ou pour d'autres raisons de cet ordre; il me semble assez étrange qu'il ne vous ait pas dit qu'il avait des soupçons.

M. CLÉMENT: J'ai été engagé comme surintendant du pont, et à l'époque, ce qu'il y avait de plus urgent, c'était ces gros travaux de génie. Comme vous le savez, je suis ingénieur de profession et ces questions-là étaient très urgentes. Je ne m'en souviens pas, mais il se pourrait qu'il m'en ait parlé. Il ne faut pas oublier que l'entretien en question a eu lieu au début de 1956. En tout cas, je puis

vous dire que, par la suite, il en a été bien souvent question avec le directeur du port.

M. HORNER (*Acadia*): Vous dites qu'en juin 1956 vous avez rédigé un rapport dans lequel vous proposiez certains changements de personnel.

M. CLÉMENT: Oui, en effet.

M. HORNER (*Acadia*): Était-ce un rapport officiel? Pourrait-on déposer ce rapport ou est-ce déjà fait?

M. CLÉMENT: J'ignore si le rapport pourrait être déposé. Je crois que le directeur du port pourrait vous le dire. Le rapport en question est un rapport interministériel.

M. HORNER (*Acadia*): Pourriez-vous déposer ce rapport, monsieur Beaudet?

Le PRÉSIDENT: S'il s'agit d'un rapport interministériel, je ne sais pas s'il sera possible de le déposer.

M. BEAUDET: Il s'agit en sorte d'une certaine partie d'un rapport qui était considéré comme un rapport interministériel. Ce document se trouve dans le dossier qui contient les propositions que j'ai faites au Conseil au sujet du personnel et autres choses du genre. C'est au président de décider si ce document doit être déposé ou non.

Le PRÉSIDENT: On dépose très rarement ce genre de document.

M. HORNER (*Acadia*): Si cela ne se fait pas, n'en parlons plus. Je ne suis pas avocat et je ne vais pas insister davantage. Je me demandais simplement s'il pouvait être déposé.

M. BEAUDET: A mon avis, il n'y aurait vraiment aucun mal à le déposer. Si ma mémoire est fidèle, on y disait que nous n'avions à cette époque que deux surveillants adjoints des péagers et M. Clément faisait remarquer qu'à certaines heures de la nuit il n'y avait pas assez de surveillance; qu'il en était de même certains jours, pendant la soirée, quand un commis effectuait le travail, parce que le personnel surveillant était de service les samedis et les dimanches. On disait donc dans le rapport qu'il nous faudrait au moins deux surveillants adjoints de plus, et des commis de plus, afin de pouvoir recueillir davantage de renseignements sur le pont. Je ne pense pas qu'il était question d'irrégularités dans ce rapport.

M. CLÉMENT: Non, on a simplement mentionné que, pour qu'il y ait plus de surveillance, nous aurions besoin de plus de commis pour aider à ce genre de travail et pour s'occuper des rapports.

M. HORNER (*Acadia*): Il me semble assez curieux que certaines lettres confidentielles puissent être examinées, alors que ces rapports qui ont trait à la surveillance ne le peuvent pas.

Le PRÉSIDENT: Vous ne trouvez pas que M. Beaudet a répondu assez clairement?

M. HORNER (*Acadia*): Si, je suis satisfait de sa réponse. Maintenant, monsieur Archer, vous étiez vice-président en 1952, n'est-ce pas?

M. MAURICE ARCHER (*président du Conseil des ports nationaux*): Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Ne vous a-t-on pas signalé qu'il se commettait des irrégularités par rapport au pont de 1952 à 1957?

M. ARCHER: Je suis devenu membre du Conseil en qualité d'ingénieur, et, en tant que représentant du Conseil en matière de génie, je me suis occupé avant tout de ce genre de question à travers le pays et j'ai cherché à me renseigner sur tous les ports du Canada.

On ne m'a rien signalé au sujet du pont à cette époque et il me semblait, évidemment, que tout y était en ordre.

M. BEAUDET a commencé de me parler de la revision du tarif en 1954 ou 1955 et, évidemment, j'étais entièrement d'accord.

En 1956 j'ai également été d'accord pour les nouveaux appareils de péage que je suis allé voir aux États-Unis, ceux que M. Beaudet avait déjà vus. A part quelques légères modifications ce sont ceux que nous avons à l'heure actuelle, et j'ai approuvé leur installation.

M. HORNER (*Acadia*): M. Beaudet a dit qu'il avait nettement recommandé en 1956 qu'on établisse un nouveau tarif, mais qu'il n'a pas été adopté cette année-là.

M. ARCHER: A cette époque, je n'étais que vice-président et quand je suis devenu président, en 1958, j'ai étudié la question avec le ministre. Nous avons eu un entretien avec le gouvernement de la province, le 1^{er} mai 1958, et celui-ci a approuvé le tarif en février 1959.

M. HORNER (*Acadia*): Vous ne pouvez pas nous dire pourquoi le ministre n'en a pas été saisi en 1956?

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.

M. HORNER (*Acadia*): Il est assez curieux que quoique, d'un bout à l'autre du rapport, on répète que les tarifs et le mode de perception ne conviennent plus depuis longtemps il a fallu de 1941 à 1959 pour effectuer un changement à cet égard. Je me demandais donc si les autorités ont été saisies de cette question avant 1958?

M. ARCHER: Je ne crois pas que l'installation de ce genre d'appareil ait été proposée avant 1956. Je crois que c'était en octobre 1956 car je me rappelle que je me suis rendu aux États-Unis en septembre cette année-là.

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

M. HORNER (*Acadia*): Non.

M. HOWE: Au sujet des enquêtes qui ont été menées par les agents du National-Canadien, je suis sûr qu'ils ont dû découvrir des irrégularités. Est-ce qu'on a pris note, non seulement des péagers qui commettaient des irrégularités, mais aussi des clients, des personnes qui se servaient du pont et qui en commettaient?

M. BEAUDET: Non, monsieur. Nous n'étions certainement pas en mesure de savoir quelles personnes négligeaient de payer leurs droits de passage.

M. HOWE: Pourquoi n'a-t-on pas demandé aux inspecteurs de prendre en note le numéro matricule des voitures appartenant aux personnes qui commettaient de telles infractions?

M. BEAUDET: Les automobilistes qui commettaient de telles infractions louaient ces voitures uniquement à cette fin. Il nous serait très facile de retrouver dans nos dossiers le numéro d'immatriculation de ces voitures. Les inspecteurs ont spécialement loué ces voitures pour cette fin.

M. HOWE: Pendant l'enquête, ne plaçait-on pas des inspecteurs sur le pont afin qu'ils surveillent, les voitures qui passaient et qu'ils découvrent les automobilistes qui commettaient des infractions?

M. BEAUDET: Non. Les inspecteurs du National-Canadien travaillaient de la façon suivante: ils traversaient le pont comme tout autre automobiliste, afin de déterminer si le péager leur demanderait de payer les droits de passage, s'il leur remettrait le reçu qu'il fallait et s'il leur ferait payer le montant prévu dans le tarif.

Vous songez peut-être aux enquêtes qui ont été faites par nos propres agents et par les membres de mon propre personnel. Ceux-ci arrêtaient les voitures sur le pont et demandaient aux automobilistes de leur montrer un reçu établi en bonne et due forme pour prouver qu'ils avaient acquitté les droits de passage.

Dans ces cas-là, les numéros d'immatriculation des voitures ont certainement été enregistrés. Je crois que nous avons déposé un document qui en fournit l'exemple. En tout cas, chaque fois que notre propre police arrêtrait des voitures ou qu'un surveillant des péagers les arrêtrait au milieu du pont... Pour le cas où vous ne connaîtriez pas bien ce pont, je dois vous dire, car ceci est important, que la vérification se faisait au milieu du pont. Ainsi le péager ne pouvait pas voir ce qui se passait, car la vérification se faisait à environ un mille de la barrière de péage et le pont monte sensiblement; il y a aussi des tournants de sorte que les péagers ne pouvaient pas voir ce qui se passait lorsqu'il y avait une vérification.

Je crois cependant que les péagers arrivaient à savoir quand une vérification avait lieu. J'en ai eu l'expérience moi-même.

Une fois, un de mes adjoints devait traverser le pont sans être vu des péagers. Il était en route depuis vingt minutes à peine quand j'entendis de la place que j'occupais sur le trottoir près du kiosque de péage, un automobiliste crier aux péagers: «Attention, les gars, il va y avoir une vérification!»

Maintenant, pour en revenir à votre question au sujet des numéros matricules, si vous voulez bien consulter l'appendice 1-D du document qui a été déposé, vous y trouverez le numéro de la plaque des véhicules dont les propriétaires ont commis des irrégularités.

M. HOWE: J'étais en train de me demander si l'on cherchait ensuite à découvrir pourquoi les automobilistes fautifs avaient agi de cette façon; si l'on a essayé de découvrir s'ils avaient obtenu ces billets, en somme, de quelles infractions ils étaient coupables.

M. BEAUDET: Oui, la plupart du temps lorsque les inspecteurs arrêtaient un automobiliste au milieu du pont et qu'ils lui demandaient de leur montrer son reçu, il répondait qu'il l'avait jeté. C'est ce qu'ils répondaient dans 99 p. 100 des cas.

M. HOWE: Qu'est-ce qu'ils répondaient?

M. BEAUDET: «Je l'ai jeté», ce qui voulait dire qu'ils avaient jeté le reçu avant d'arriver à l'endroit où la vérification avait lieu.

M. HOWE: Mais est-ce qu'ils ne commettaient pas une infraction en agissant de cette façon?

M. BEAUDET: Oui, ils commettaient une infraction en jetant le reçu et on leur demandait de retourner d'où ils étaient venus et de repayer les droits de passage. Toutefois, on ne pouvait accuser ces gens d'avoir triché et de n'avoir pas payé les droits de passage puisqu'ils avaient fourni un prétexte valable. Tout ce qu'on pouvait leur faire c'était de les obliger de retourner au guichet et de payer une deuxième fois parce qu'ils avaient jeté leur reçu. De l'avis de nos avocats, c'est tout ce que nous pouvions faire.

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

M. BEAUDET: Un rapport typique sur le contrôle des véhicules a été déposé l'autre jour.

M. HOWE: En ce qui concerne l'écart qui s'est produit dans les recettes du pont quand les appareils de péage ont été installés, quel plafond a été atteint? Est-ce à cause d'irrégularités, d'abus de confiance, ou estime-t-on que cet argent a été pris au cours de l'exploitation du pont?

M. BEAUDET: Je n'ai pas très bien compris votre question, monsieur Howe.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous bien répéter votre question?

M. HOWE: C'est, évidemment, des irrégularités qui ont été commises que je parle, de celles dont on s'est rendu compte quand les revenus ont augmenté de façon si considérable après qu'on eut installé des appareils de péage sur le pont. Est-ce que les autorités ont pensé que ces irrégularités pouvaient provenir de la perte de billets?

M. BEAUDET: Je ne suis pas tout à fait sûr, je puis simplement vous dire mon opinion. Vous voulez sans doute savoir si l'argent provenant de ces écarts sur les droits de passage a été empêché par les péagers?

M. DESCHATELETS: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le PRÉSIDENT: En quoi consiste votre rappel au Règlement, monsieur Deschatelets?

M. DESCHATELETS: L'honorable député demande l'opinion personnelle du témoin quant aux raisons de ces écarts. Je ne crois pas que la question soit pertinente en ce moment. Nous avons la mission d'enquêter sur les faits et, à mon avis, l'opinion du témoin ne peut nous être d'aucune utilité.

Le PRÉSIDENT: Si le témoin sait la raison de ces écarts, il peut nous faire part de son opinion.

M. CHOWN: S'il en connaît la raison, il doit alors nous en informer.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous répondre à cette question?

M. BEAUDET: Je ne suis certainement pas au courant des faits; c'est ce que la Gendarmerie royale cherche à découvrir.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. BEAUDET: Si le président le désire, je suis prêt à donner mon opinion personnelle.

M. CHOWN: M. Beudet nous a fait part de ses opinions toute la journée d'hier; je ne vois pas pourquoi il ne pourrait continuer aujourd'hui.

M. DESCHATELETS: Deux noirs n'ont jamais fait un blanc.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je me demande à qui l'opinion de M. Beudet peut bien faire tort?

M. HOWE: Je cherchais justement à savoir comment les infractions se sont produites; y a-t-il eu échange de coupons détachés, ailleurs que sur le pont, ou serait-ce parce qu'on n'a pas remis de reçu à ceux qui payaient comptant, à ceux qui traversaient le pont, et le reste?

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Beudet peut répondre à cette question; il est sans doute au courant. Savez-vous s'il y a eu des écarts, Monsieur Beudet?

M. BEAUDET: Je sais pertinemment qu'il n'y a pas eu échange de coupons entre les usagers du pont, qu'il n'y a pas eu transfert de coupons. Nous nous servons du mot «billet» pour ce que vous appelez un «coupon». Il se peut qu'un certain nombre de véhicules soient passés sans acquitter le droit de péage. Dans ce cas, la négligence des péagers constitue une incompétence flagrante; mais, encore une fois, ce n'est qu'une opinion personnelle que n'appuie aucune preuve.

M. HOWE: Lors des enquêtes, a-t-on trouvé une grande quantité de coupons détachés parmi les coupons qui ont servi?

M. BEAUDET: Je pourrais vous expliquer...

M. HOWE: Nul doute que ces coupons ont été remis aux enquêteurs.

M. BEAUDET: Voici: il se trouvait, au revers du carnet de 50 billets, un avis indiquant que les coupons ou billets sont nuls et de nul effet s'ils sont détachés du carnet, de sorte que le péager était tenu de détacher lui-même le coupon avant de permettre l'accès du pont. Les enquêteurs ont réussi à se procurer, pour nous le remettre, un carnet périmé. Voici comment on a dû se servir de ce carnet: le passager s'est rendu au pont avec un carnet dans lequel il y avait un coupon détaché. Il a pris le coupon ou le billet comme ceci et la présenté au péager. Le premier devoir du péager consistait à s'assurer de la date d'expiration imprimée au dos du carnet; elle y apparaissait en chiffres et en lettres parfaitement lisibles. Il était aussi de son devoir de refuser le coupon détaché et d'en extraire un autre du carnet. Évidemment, certains péagers d'expérience n'avaient qu'à vérifier le numéro du billet ou du coupon pour en déduire immédiatement qu'il s'agissait ou non d'un carnet périmé. De plus, le numéro du carnet était reproduit sur chaque billet et chaque jour les péagers recevaient une liste des carnets périmés. Donc, d'un simple coup d'œil sur le billet, même s'il avait l'intention d'accepter le billet détaché, le péager pouvait constater s'il était valide ou non. Ai-je répondu à votre question?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beudet, vous avez dit que ces carnets étaient périmés après un certain temps. Quelle était la durée de leur validité?

M. BEAUDET: Ils n'étaient valides que pour quatre mois. Lors de l'achat, le personnel du pont estampillait la date d'expiration au dos du carnet.

Le PRÉSIDENT: Merci.

M. McPHILLIPS: Monsieur Beudet, au cours de votre témoignage, mardi, vous avez dit qu'avant l'installation des appareils automatiques vous encourageiez les propriétaires de camions à se procurer leurs billets d'avance.

M. BEAUDET: En effet.

M. McPHILLIPS: Encouragez-vous les propriétaires d'autobus à en faire autant?

M. BEAUDET: En vertu d'une accord, je puis dire que 95 p. 100 du total des autobus payaient une fois le mois. Les détails complets de cet accord ont été déposés mardi sous forme de document donnant le sommaire des accords conclus

entre le Conseil des ports nationaux et les sociétés privées ou les particuliers qui sont propriétaires de camions ou d'autobus circulant sur le pont Jacques-Cartier. Ce document contient la liste de la plupart des compagnies d'autobus, dont la Compagnie de Transport de Montréal; les *Autobus Inter-Cité, Limitée*; *Chambly Transport Incorporé*; la Compagnie de Transport provincial; *Eastern Greyhound Lines*; *Interprovincial Coach Lines Incorporated*; *Laramée Coach Lines*; les *Autobus Drummondville, Limitée*; et les *Autobus Sorel-Sainte-Angèle, Limitée*. Il se peut que les autobus d'autres sociétés à charte ou ceux d'une compagnie inconnue traversent aussi le pont.

M. McPHILLIPS: Ces autobus payaient comptant?

M. BEAUDET: Oui; ils payaient 60c. pour le véhicule et 2½c. pour chaque occupant.

M. McPHILLIPS: Les autres compagnies d'autobus qui payaient un taux fixe par mois recevaient-elles une passe?

M. BEAUDET: Parlez-vous de ce qui se passait avant l'installation des appareils automatiques?

M. McPHILLIPS: Oui.

M. BEAUDET: Avant l'installation des appareils automatiques, nous avons deux genres d'accords: l'accord pour les abonnés et l'accord en vertu du tarif des taux. Nous avons aussi deux genres d'accords pour les abonnés. L'un avait été conclu avec la Compagnie de transport de Montréal, pour les autobus circulant entre Montréal et les municipalités de la rive sud. En vertu de cet accord, le taux était de 10 p. 100 des recettes brutes de la vente des billets pour le transport des voyageurs à l'égard des services visés par l'accord, la compagnie versant au moins 1c. par voyageur. Pour la même compagnie, mais sur son trajet Montréal-île Sainte-Hélène (l'île Sainte-Hélène est située vers le milieu du pont), le taux était de 10 p. 100 des recettes brutes de la vente des billets pour le transport entre Montréal et l'île Sainte-Hélène, la compagnie versant au moins ½c. par voyageur, du 18 juillet 1933 au 17 juillet 1938. Du 18 juillet 1938 au 31 mars 1959, lorsque le nouveau tarif est entré en vigueur, le minimum a été réduit à ¼ c. par voyageur. Cette réduction a été accordée à la suite d'une requête que la ville de Montréal a adressée à la Compagnie de transport de Montréal, dans laquelle la ville demandait à la compagnie de réduire de moitié son tarif-voyageur sur le trajet Montréal-île Sainte-Hélène. L'île a été transformée en parc par la ville de Montréal et, afin d'encourager les petits salariés à profiter de ce terrain de récréation, la Compagnie de transport a réduit son taux de moitié. Voilà la raison de cette diminution.

Le même taux de 10 p. 100 des recettes brutes de la vente des billets de voyageurs a été accordé à l'*Autobus Inter-Cité, Limitée*, et à *Chambly Transport Incorporé*: ces compagnies d'autobus offrent un service régulier entre Montréal et les municipalités de la rive sud. Voilà pour les compagnies fonctionnant sous le régime de l'abonnement.

Les autres compagnies payaient d'après le tarif des taux. L'accord stipulait tout simplement qu'au lieu d'être perçu à la barrière, le péage serait, dans le cas des autobus, versé au mois et selon un rapport mensuel de la compagnie, le nombre d'occupants de chaque autobus et l'espace rentable de chaque véhicule. Ces rapports devaient être attestés par une société d'experts-comptables brevetés, reconnus par le Conseil.

M. McPHILLIPS: Si vous le voulez bien, nous allons parler de la façon dont les choses se passaient sur le pont. Lorsqu'un des autobus d'une compagnie avec laquelle vous aviez un accord s'arrêtait auprès du péage, que se passait-il?

M. BEAUDET: Les autobus s'engageaient sur une voie qui leur était spécialement réservée. Je crois qu'ils s'arrêtaient d'abord, à cause du signal d'arrêt qui s'y trouve, et qu'ensuite ils s'engageaient sur le pont. On ne tenait pas spécialement, compte, au contrôle, du passage de chaque autobus.

M. McPHILLIPS: Je comprends. Lorsque les propriétaires de camions achetaient des carnets de billets, le faisaient-ils d'ordinaire pour un mois?

M. BEAUDET: Non. Permettez-moi de vous décrire ces billets encore une fois. Il s'agissait de rouleaux de 100 billets chacun, comme je l'ai expliqué déjà, les billets se composaient de deux sections: le billet même et le reçu. Il se vendaient au bureau des péages, non à la barrière de péage. Plus tard, en 1957 ou 1958, je crois, les rouleaux ont été changés pour des séries de 10 billets chacune. A l'origine, cependant, nous avions des liasses ou des rouleaux de 100 billets. Le billet ne devait être accepté que s'il était complet, formé de ses deux sections. L'une des sections, celle du billet même, devait être remise au péager qui la jetait dans la boîte à mutiler et le camionneur gardait l'autre section, le reçu, comme preuve qu'il avait payé pour traverser le pont.

M. McPHILLIPS: Oui. Est-ce qu'un billet suffisait pour n'importe quel camion?

M. BEAUDET: Non. Il y avait plusieurs catégories de billets, à cette époque. Il y en avait de 40c., de 60c., de 70c. ou de 90c. . .

Le PRÉSIDENT: Vous trouverez tout ça au compte rendu.

M. BEAUDET: . . . de \$1, et ainsi de suite.

M. McPHILLIPS: Je comprends. Présument, le camionneur se procurait la catégorie de billets qui convenait au camion qu'il conduisait.

M. BEAUDET: En effet.

M. McPHILLIPS: Les grandes remorques à marchandises empruntaient-elles le pont, la nuit?

M. BEAUDET: Je ne sais; M. Clément pourrait peut-être vous répondre.

M. CLÉMENT: Vous parlez du transport longue-distance?

M. McPHILLIPS: Oui.

M. CLÉMENT: Parlez-vous des semi-remorques de grande dimension?

M. McPHILLIPS: Oui.

M. CLÉMENT: Non, ces véhicules empruntent le pont pendant le jour, aux heures de pointe surtout. Il se peut que quelques camions traversent la nuit, mais cela n'arrive pas régulièrement. La circulation est beaucoup plus intense le jour.

M. McPHILLIPS: Si vous voulez bien vous reporter aux chiffres contenus à l'appendice «O» sur la circulation des autobus et des camions au cours du premier mois qui a suivi l'installation du péage automatique, et je vois qu'il ne s'agit même pas d'un mois complet, vous constaterez que le péage s'est élevé à \$37,287.79 et qu'il a atteint \$52,299.70 le mois suivant. Je ne puis m'empêcher d'en tirer la conclusion qui s'impose et vous demander ce que vous en pensez. J'en conclus

que le problème qui nous occupe a été créé, en grande partie, par les irrégularités dans la perception du péage des camions et des autobus.

M. BEAUDET: Vous avez peut-être raison; mais il ne faut tout de même pas oublier que nous escomptions une augmentation des recettes à la suite du changement de taux pour les camions. Le nouveau taux tient compte de la capacité rentable du véhicule, alors qu'autrefois nous le fixions d'après le nombre d'essieux. En théorie, (en théorie seulement), nous avons calculé que le camion taxé à 40c. le serait désormais à 50c. celui de 60c. à 50c. et celui de 70c. à 75c. Dans l'ensemble, nous nous attendions à une augmentation variant de 10 à 12 p. 100.

Mardi dernier, au cours de mon témoignage, j'ai dit également que le péage des camions était le plus difficile à contrôler. Le National-Canadien n'a jamais pu y arriver et il est possible que mon personnel ait toujours été insuffisant pour pouvoir exercer une surveillance étroite. Notre propre police s'en est occupée, comme je l'indiquais dans les rapports que nous avons déposés mardi, et les surveillants des péagers ont aussi, à chaque équipe, vérifié les camions.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Clément a quelque chose à nous dire là-dessus.

M. CLÉMENT: Vous en êtes arrivés à des conclusions sur la question des camions et des autobus. Comme l'a dit M. Beudet, je crois que, en toute justice pour les compagnies, nous ne devrions pas mêler les autobus à cette affaire. Tous les véhicules mentionnés dans la documentation sont la propriété de compagnies qui paient mensuellement, à l'exception, peut-être, de quelques petites compagnies.

M. McPHILLIPS: Mais les recettes mensuelles sont rapportées à l'appendice «O», n'est-ce pas? N'y retrouve-t-on pas une liste des montants perçus?

M. CLÉMENT: Lui.

M. McPHILLIPS: 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.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur McPhillips?

M. McPHILLIPS: C'est tout pour le moment.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Fisher.

M. FISHER: Monsieur le président, j'ai plusieurs questions à poser, dont certaines pourraient vous paraître explosives, mais il n'en est rien. Je veux d'abord demander à M. Clément de nous dire comment il a appris que le poste qu'il occupe maintenant était devenu disponible?

M. CLÉMENT: Je répondrai volontiers à cette question. Comme je l'ai déjà dit, je travaillais dans le temps à titre de consultant pour une société privée. Après avoir quitté la *Victoriaville Furniture* (je ne devrais vraiment pas mentionner de noms), je suis revenu à Montréal pour y trouver une situation. Entre-temps, j'étais conseiller en industrie mécanique. J'avais donné mon nom aux agences qui s'occupent de placement, en particulier à l'Écote polytechnique qui est, en réalité, la faculté de Génie de l'Université de Montréal. Le secrétaire

de l'École s'occupait de ces questions. Nous nous connaissions et je lui avais donné mon nom. Il m'a appris un jour que M. Beaudet, le directeur du port, cherchait un ingénieur pour s'occuper des ponts. Je ne savais trop de quoi il s'agissait, mais j'ai appelé M. Beaudet au téléphone. Il m'a reçu et m'a prié de lui faire parvenir mon dossier. C'est ce que j'ai fait et M. Beaudet peut vous dire lui-même ce qui s'est passé par la suite. On m'a appelé, par après, pour me dire que ma demande recevait un accueil favorable.

M. FISHER: Avant d'obtenir l'emploi, êtes-vous déjà entré en contact avec un personnage politique ou avec un organisateur de parti de quelque façon?

M. CLÉMENT: De quelle façon?

M. FISHER: Avez-vous eu des conversations ou fait des appels téléphoniques?

M. CLÉMENT: Non. Vous voulez dire avant d'occuper mon poste?

M. FISHER: Oui.

M. CLÉMENT: Jamais.

M. FISHER: Vous avez accepté le poste et vous avez commencé à travailler. A compter du moment où vous avez occupé votre poste et où vous vous êtes intéressé au pont, est-ce que des hommes politiques se sont adressés à vous en ce qui a trait aux péagers ou est-ce que . . . ? Je vais m'arrêter ici.

M. CLÉMENT: Si des hommes politiques se sont adressés à moi?

M. FISHER: Est-ce que des hommes politiques sont déjà allés vous voir à ce sujet?

M. CLÉMENT: Oui.

M. FISHER: Ils se sont adressés à vous plutôt qu'à M. Beaudet?

M. CLÉMENT: Oui.

M. FISHER: Est-ce que cela s'est produit souvent?

M. CLÉMENT: Non.

M. FISHER: Quelles sont les personnes qui sont venues vous voir?

M. CLÉMENT: Il y a eu un député à l'assemblée législative.

M. FISHER: Quel était son nom?

M. CLÉMENT: M. Riendeau.

M. FISHER: Quel était le but de sa visite?

M. CLÉMENT: Il est venu me voir avec son protégé pour me demander s'il n'était pas possible de lui trouver de l'emploi sur le pont. Si je me souviens bien, cet homme n'a pas obtenu d'emploi sur le pont.

M. FISHER: Est-ce que d'autres personnes sont allées vous voir entre 1956 et 1959?

M. CLÉMENT: Oui, un autre député est venu.

M. FISHER: Un député du gouvernement fédéral?

M. CLÉMENT: Oui.

M. FISHER: Quel est son nom?

M. CLÉMENT: M. Pierre Sévigny.

M. FISHER: Quel était le but de sa visite?

M. CLÉMENT: Il est venu me voir et il m'a demandé de lui laisser savoir quand il y aurait des postes vacants sur le pont.

M. FISHER: Est-ce qu'il vous a laissé entendre qu'il était allé voir M. Beaudet?

M. CLÉMENT: Non, de fait lorsqu'il m'a demandé une entrevue, j'en ai fait part à M. Beaudet.

M. FISHER: Dans vos relations avec vos subalternes du pont, a-t-on déjà fait mention de protection politique ou est-ce que cela a été un sujet de discussion ou de controverse de quelle façon que ce soit?

M. CLÉMENT: Je ne dirais pas un sujet de controverse. C'était un sujet de discussion, mais il a été question d'employés du pont.

M. FISHER: Lorsque le gouvernement a changé au printemps de 1957, y a-t-il eu des discussions entre les employés du pont qui auraient laissé croire que ces employés craignaient d'être remerciés par suite du changement de gouvernement?

M. CLÉMENT: Aucunement.

M. VALADE: Je ne crois pas que ces questions soient conformes au règlement. Le mandat du Comité nous autorise à étudier le fonctionnement du mode de péage. Il n'est pas question de ce genre d'interrogatoire. Je ne crois pas que la chose soit permise.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Valade, ce Comité est chargé de faire enquête sur le pont Jacques-Cartier et nous voulons donner aux membres toutes les chances possibles d'enquêter. Vraiment, je n'ai aucune objection à la question posée.

M. VALADE: Je pose la question de privilège. On demande au Comité d'écouter les paroles de personnes qui sont venues voir M. Clément et on demande à M. Clément de répéter ce qui s'est dit au cours de conversations privées. Je ne crois pas que ce soit le rôle de ce Comité.

M. CHOWN: C'est un véritable point de droit que notre ami a soulevé. Mais je suis d'avis que, au fur et à mesure que d'autres témoins se présenteront, ils pourront confirmer ou dénier tout témoignage donné précédemment. Je ne vois aucun inconvénient à l'interrogatoire de M. Fisher.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais demander au Comité s'il a d'autres objections.

M. FISHER: A propos de cette question de privilège, je dirai que je veux seulement établir ce qui semble une tendance. Je crois que tout ce que le Comité a besoin de savoir, c'est s'il y a eu des nominations politiques et s'il n'y en a pas eu. Ne nous occupons plus de cette question et passons à autre chose. Je veux savoir si cette entreprise est efficace ou s'il y a eu influence politique.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, je suis bien certain que M. Hees, qui est ministre des Transports, aimerait qu'on fasse une enquête approfondie. S'il a des objections, j'aimerais qu'il nous en fasse part lui-même.

M. FISHER: Monsieur Clément, après avoir assumé vos fonctions, en mai et en juin, quelle a été votre première impression sur le personnel du pont? Trouviez-vous que, tout d'abord, le surveillant des péagers était à la hauteur de sa tâche, qu'il comprenait parfaitement et complètement son travail et qu'il faisait un excellent travail?

M. CLÉMENT: Voulez-vous dire immédiatement après mon arrivée?

M. FISHER: Vous avez rédigé un rapport en juin.

M. CLÉMENT: Oui.

M. FISHER: Était-ce un personnel habile, efficace? Était-il bien mis et avait-il bonne apparence?

M. CLÉMENT: Non.

M. FISHER: On n'était pas bien mis?

M. CLÉMENT: Que voulez-vous dire? Vous me demandez quelle a été mon opinion juste après mon arrivée, immédiatement après.

M. FISHER: Oui.

M. CLÉMENT: Je ne dirais pas immédiatement après, mais je me suis rendu compte à ce moment-là que le personnel—et cela n'a rien à voir avec les péagers—, c'est-à-dire les surveillants des péagers, les aides et les commis, était insuffisant et que le travail de surveillance sur le pont n'était pas fait comme il aurait fallu. C'est pourquoi j'ai recommandé une augmentation du personnel.

M. FISHER: Avez-vous déjà recommandé que le surveillant des péagers soit changé?

M. CLÉMENT: Quand?

M. FISHER: A un moment donné.

M. CLÉMENT: Oui.

M. FISHER: Quand cette recommandation a-t-elle été faite?

M. CLÉMENT: Quand nous avons changé le mode de péage, c'est-à-dire quand nous avons abandonné le mode de perception manuelle pour adopter la perception automatique.

M. FISHER: Est-ce que cet homme avait droit à sa pension lorsqu'il a été congédié ou était-il sur le point de prendre sa retraite?

M. CLÉMENT: Non; il n'était pas sur le point de prendre sa retraite à ce moment-là.

M. FISHER: Il n'a pas continué à travailler.

M. CLÉMENT: Non. Voici: lorsque nous avons adopté le mode de perception automatique, nous avons complètement étudié la réorganisation du pont. Le premier poste était celui de surveillant du pont. Ce dernier était assisté de quatre capitaines. Je jugeais alors que M. Poole, surveillant des péagers, n'était pas en mesure d'occuper le premier poste de surveillant du pont.

M. FISHER: Comment cela? Il occupait cette charge depuis 1946.

M. CLÉMENT: Ses nouvelles responsabilités étaient beaucoup plus grandes qu'auparavant. Il avait, je crois, 63 ans, et il était malade. C'est pourquoi j'ai jugé qu'il ne devait pas obtenir le poste.

M. FISHER: Vous dites que ses responsabilités étaient plus considérables du point de vue du nombre des employés et du travail plus compliqué. Admettez-vous que, avant l'installation des percepteurs automatiques, le travail était plus complexe et demandait une plus grande surveillance?

M. CLÉMENT: De certaines façons, oui.

M. FISHER: Si tel était le cas, pourquoi la personne qui occupait ce poste n'a-t-elle pas été mutée à un travail plus facile? Vous vous êtes au contraire débarrassé de lui, même s'il avait occupé son poste pendant dix ans.

M. CLÉMENT: J'ai déjà demandé à M. Beudet d'expliquer cela. C'est un peu compliqué de congédier un employé de l'État.

Je suis entré en fonction et, dans l'espace de quelques mois environ, je me suis rendu compte que le surveillant des péagers n'était pas l'homme voulu pour occuper ce poste; j'ai décidé d'accumuler assez de preuves pour que, lorsque le temps serait venu de changer la perception manuelle pour la perception automatique, j'aie raison de lui dire qu'il n'était pas l'homme voulu pour occuper le poste.

M. FISHER: Est-ce ce que vous avez fait?

M. CLÉMENT: En quelque sorte, oui.

M. FISHER: Le fait demeure que cet homme n'était pas protégé par un contrat syndical et vous n'aviez rien à craindre de ce côté. Il existait un certain nombre de postes de surveillants dans le port. Pourquoi n'avez-vous pas demandé à M. Beudet de l'affecter à un autre emploi?

M. CLÉMENT: J'ai dit à plusieurs reprises à M. Beudet que je trouvais cet homme incompetent à son emploi; mais ces discussions revenaient toujours au même point: avant que je puisse congédier ou muter un homme qui avait travaillé pendant autant d'années, je devais avoir un certain nombre de preuves et pouvoir motiver ma recommandation.

A ce moment-là, nous avons estimé que nous ne possédions pas de preuves. C'est pourquoi j'ai commencé un dossier qui donnerait assez de preuves pour congédier l'employé ou lui dire qu'il n'était pas l'homme qu'il nous fallait pour ce travail.

Il va sans dire que nous étions intéressés à installer les nouveaux appareils et nous avons estimé qu'il ne servirait à rien de retirer cet homme de son poste immédiatement.

M. FISHER: Vous aviez souvent affaire au surveillant. Vous l'appeliez tous les jours.

M. CLÉMENT: Oui.

M. FISHER: Vous vous adressiez à lui presque tous les jours au sujet de questions comme le vêtement, l'efficacité, l'application et l'observance de règlements?

M. CLÉMENT: Oui.

M. FISHER: Avait-il toujours des réponses satisfaisantes à vous donner au sujet des problèmes sur lesquels vous attiriez son attention?

M. CLÉMENT: Non.

M. FISHER: Quand vous êtes-vous rendu compte que ses réponses n'étaient pas satisfaisantes?

M. CLÉMENT: Je ne sais pas exactement; mais, comme je l'ai dit, c'était environ six mois ou un an après mon arrivée.

M. FISHER: Avez-vous eu l'impression,—j'emploie ce mot à dessein,—que cet homme essayait en un sens de protéger ses subalternes?

M. CLÉMENT: J'ai eu cette impression; mais ce n'était qu'une impression. J'ai eu cependant cette impression en lisant les rapports. Mais ce n'était qu'une impression. Je n'ai pas eu la moindre preuve qu'il protégeait ses subalternes.

M. FISHER: Vous lui avez confié certaines vérifications?

M. CLÉMENT: Oui.

M. FISHER: Une des vérifications dont il vous a fait rapport vous a-t-elle révélé son inefficacité ou son inaptitude au travail qu'il accomplissait?

M. CLÉMENT: Les vérifications des véhicules sur le pont n'ont jamais révélé d'inefficacité, pour ce qui est des péagers.

En d'autres termes, il ne s'est produit aucun cas où, lorsqu'on a demandé à un usager du pont de montrer son reçu, ce dernier a répondu que le péager ne lui en avait pas donné. Il ne s'est produit aucun cas du genre.

M. FISHER: En d'autres termes, cet homme, en qualité de surveillant, n'a jamais dévoilé aucun cas qui aurait laissé entendre qu'il y avait inefficacité et il ne vous en a jamais fait part?

M. CLÉMENT: Non, à l'exception des vérifications à l'improviste.

M. FISHER: Oui.

M. CLÉMENT: Il y a eu un cas où il a appelé un péager et où il a fait une vérification-éclair de ses recettes. Le péager avait \$6 en trop.

M. FISHER: Le seul cas?

M. CLÉMENT: Oui, et, si je m'en souviens bien, c'était en août 1959.

M. FISHER: Dans ce travail particulier où les hommes étaient en contact les uns avec les autres depuis une période de temps assez longue, d'après les dossiers, quel genre de discipline existait-il entre le surveillant et les péagers? Leurs relations étaient-elles distantes avec M. Poole, l'appelaient-ils M. Poole ou étaient-ils familiers avec lui au point de l'appeler par son prénom?

M. CLÉMENT: Je crois qu'on l'appelait M. Poole. Naturellement, je n'étais pas toujours sur le pont pour constater comment les employés s'appelaient entre eux; mais je crois qu'on disait M. Poole.

M. FISHER: Quand vous avez appris à M. Poole que vous estimiez qu'il n'était pas capable de remplir le nouveau poste, comment a-t-il réagi?

M. CLÉMENT: Comme j'ai commencé à l'expliquer il y a quelques instant, quand nous avons décidé de faire des changements, nous lui avons offert un poste de capitaine. Il est venu me voir et m'a dit qu'il n'aimait pas cela du tout. Et si je me rappelle bien ses paroles, il a dit: «C'est de la charité». J'ai dit: «Monsieur Poole, à mon avis, vous n'êtes pas l'homme qu'il nous faut pour ce poste. Je ne puis vous recommander pour cet emploi. Il ne reste qu'une chose à faire. C'est d'aller voir le directeur du port et de discuter la question avec lui.» Et c'est ce que nous avons fait.

M. FISHER: A quoi cette entrevue a-t-elle abouti?

M. BEAUDET: J'ai dit à M. Poole qu'il n'obtiendrait pas un poste supérieur à celui de capitaine, parce que son dossier n'indiquait pas qu'il avait la compétence voulue pour devenir surveillant du pont. Je lui ai aussi dit que, selon moi, il serait sage, étant donné qu'il avait atteint 62 ans et que sa santé n'était pas très bonne, de demander sa retraite pour raison de santé, ce qu'il a fait.

M. FISHER: Saviez-vous que, peu de temps après l'entrée en fonction de M. Clément, celui-ci s'était fait une opinion défavorable à l'endroit de ce surveillant du péage et cherchait à obtenir des preuves contre lui afin qu'à l'avenir on puisse se passer de ses services?

M. BEAUDET: Oui, monsieur.

M. FISHER: Vous étiez au courant de cela?

M. BEAUDET: Oui, monsieur.

M. FISHER: Étant donné qu'il s'agissait d'une question délicate, avez-vous jamais fait part de ce problème de personnel à vos supérieurs, au Conseil des ports nationaux?

M. BEAUDET: Oui, et le Conseil m'a même donné à entendre qu'il était probablement temps de remercier M. Poole, qu'il accueillerait bien une recommandation de moi dans ce sens.

M. FISHER: A quelle date cela s'est-il produit?

M. BEAUDET: Après l'enquête du National-Canadien en 1958; j'ai fait savoir au Conseil que, selon moi,—et ce n'était là qu'une simple opinion,—il n'était pas possible que ces choses se produisent à l'insu du surveillant des percepteurs. Et je ne jugeais pas à propos de le congédier.

J'ai cherché à lui trouver un autre poste au Conseil des ports nationaux, mais aucun poste lui convenant n'était vacant. Toutefois, à mon avis, nous n'avions pas assez de preuves contre M. Poole pour le congédier.

Il faut vous rappeler qu'il s'agissait d'un homme qui avait complété trente années de service, sinon plus. Et, à venir jusqu'à ce temps-là, il avait été un bon employé, à mon avis.

J'ai aussi exprimé l'avis que, à compter de 1957 ou 1958, il n'était plus à la hauteur de la tâche. La circulation avait augmenté considérablement, il avait fallu accroître le nombre des percepteurs et une plus grande surveillance était nécessaire. En outre, sa santé déclinait.

J'aimerais revenir à ma déclaration selon laquelle je ne jugeais pas à propos de congédier cet employé. Il y avait à cela deux raisons: d'abord, nous n'avions aucune preuve précise contre lui; et ensuite, ainsi que je l'ai déjà dit, j'espérais d'un jour à l'autre recevoir un appel du Conseil qui me ferait savoir que les appareils automatiques de perception et le nouveau tarif avaient définitivement été approuvés. C'est en 1956 que j'avais recommandé l'emploi d'appareils automatiques.

M. FISHER: Ainsi, pourrait-on dire, vous remettiez à plus tard une décision difficile parce que vous espériez, d'un moment à l'autre, que quelque chose vienne modifier la situation?

M. BEAUDET: C'est juste.

M. FISHER: Étant donné les fortes sommes recueillies sur le pont Jacques-Cartier, même avant l'installation des barrières de péage, avez-vous jamais songé à faire faire une enquête sur les surveillants?

M. BEAUDET: Non, monsieur.

M. FISHER: Vous n'avez jamais envisagé une telle mesure?

M. BEAUDET: Vous voulez dire une enquête par des détectives privés?

M. FISHER: Oui, ou encore par des enquêteurs du gouvernement?

M. BEAUDET: Oui, monsieur.

M. FISHER: On se trouve ici en face d'une situation très délicate. Voici un homme qui est responsable d'une entreprise rapportant beaucoup d'argent.

M. BEAUDET: Excusez-moi. Je n'ai peut-être pas très bien saisi votre question. J'ai déclaré hier, dans mon témoignage, qu'en 1958 j'avais voulu placer

deux membres de la Gendarmerie royale, en civil, sur le pont. Je me souviens de l'entretien que j'ai eu avec l'inspecteur Willis, au cours duquel je lui ai dit que je soupçonnais tout le monde, depuis M. Clément en descendant.

Je lui ai dit qu'une enquête quelconque sur le personnel du pont s'imposait et que la seule façon de procéder serait de déguiser des membres de la Gendarmerie royale en percepteurs de péage.

M. FISHER: Cette idée vous est venue en 1958. Vous n'y aviez jamais songé depuis votre entrée en fonction jusqu'à ce moment-là?

M. BEAUDET: Non, pas avant. C'est l'enquête faite par le National-Canadien en 1958, enquête très sérieuse, à mon avis, qui a révélé toute l'étendue du problème.

M. Clément me dit à l'instant que nous avons dans nos dossiers une lettre confidentielle, écrite en 1938, dans laquelle le directeur du port de l'époque propose que des membres de la Gendarmerie royale soient déguisés en percepteurs de péage sur le pont.

M. FISHER: Les fonctionnaires du Conseil des ports nationaux,—je veux dire les fonctionnaires supérieurs,—ne vous ont jamais recommandé, en raison des sommes perçues et du danger qui existait étant donné la faiblesse humaine, d'instituer une enquête?

M. BEAUDET: Je ne me souviens pas d'une telle recommandation.

M. FISHER: Dans vos rapports avec le personnel du Conseil des ports nationaux, n'avez-vous jamais examiné cette question du revenu en espèces et des moyens à prendre pour vous assurer qu'il ne se faisait aucun détournement?

M. BEAUDET: Tout ce que je puis dire, en réponse à la question, c'est que, dès ma nomination en qualité de directeur du port, le Conseil m'a laissé toute la latitude possible pour me permettre de prévenir les irrégularités. Sans aucun doute, le Conseil se rendait compte de certaines des difficultés à surmonter, mais je ne me souviens pas qu'il m'ait jamais donné des instructions précises sur ce qu'il convenait de faire. Il m'a certes toujours appuyé dans toutes les mesures que j'ai prises et m'a donné toute la latitude voulue pour faire ce qui, selon moi, était nécessaire pour protéger le revenu du pont.

M. FISHER: Quelles sont les sources de revenu du Conseil des ports nationaux à Montréal?

M. BEAUDET: Le pont en est une, mais ce n'est certes pas la plus importante. Il y a aussi les droits de quai, l'exploitation des élévateurs à grain, l'exploitation des gares de chemins de fer, l'exploitation de l'entrepôt frigorifique, l'exploitation des unités mobiles, notamment les grues flottantes, les docks flottants, les derricks, les chalands et ainsi de suite. Le Conseil tire aussi un revenu de l'exploitation des installations du rivage pour la manutention des marchandises ainsi que de tous genres de services qu'il fournit à ses clients, tels que l'électricité, l'eau, la location de terrains, pour n'en mentionner que quelques-uns.

M. FISHER: Certaines de ces sources fournissent-elles un revenu en espèces, comme c'est le cas pour le pont?

M. BEAUDET: Oui, monsieur.

M. FISHER: Lesquelles?

M. BEAUDET: Les droits de quai, les entrepôts frigorifiques et le service du maître du port. Il y a aussi certains services relatifs à la manutention du grain.

M. FISHER: Je veux dire là où l'employé reçoit de l'argent de la personne qui bénéficie des services, qui obtient les services?

M. BEAUDET: Pas directement, pas dans le sens d'un paiement en argent d'un côté à l'autre du comptoir.

M. FISHER: Le pont Jacques-Cartier est-il le seul de vos services qui comporte des paiements en espèces?

M. BEAUDET: Non, monsieur.

M. FISHER: Quels sont les autres?

M. BEAUDET: Au bureau des droits de quai, il y a un endroit où se font des paiements en espèces; il en est également de même, dans une mesure très restreinte, dans le cas des entrepôts frigorifiques. Le plus souvent, cependant, les paiements se font par chèques. Je dirais aussi, dans une mesure très restreinte, qu'il en est ainsi dans le service du maître du port.

M. FISHER: Dans l'ensemble, cependant, la plus grande partie de votre revenu effectivement en espèces vous provient du pont Jacques-Cartier?

M. BEAUDET: Non, à mon avis, le bureau des droits de quai reçoit plus de paiements en espèces que le pont.

M. FISHER: Jusqu'à un million de dollars par année?

M. BEAUDET: Certes oui, jusqu'à trois millions de dollars.

M. FISHER: Cela ne nous concerne pas, mais j'espère que vous vous rendez compte de la possibilité de la faiblesse humaine à cet endroit.

M. BEAUDET: Oui, monsieur. D'après le régime établi dans le bureau des droits de quai, on émet un billet et aussi un reçu numéroté. Il est certainement possible de vérifier de très près à cet endroit.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas la question qui nous intéresse présentement.

M. FISHER: Je voudrais demander à M. Clément s'il y a eu liaison étroite avec la police de Montréal à l'égard du pont, du point de vue de la circulation?

M. CLÉMENT: Oui, pour ce qui est de la circulation aux approches du pont, mais non sur le pont. Pour ce qui est de la circulation jusqu'à l'entrée du pont, il y a toujours eu liaison étroite avec la police de Montréal.

M. FISHER: Vous n'avez jamais eu de plaintes ni de recommandations à faire à la police de Montréal?

M. CLÉMENT: Non, monsieur.

M. FISHER: Vous n'avez jamais consulté la police provinciale au sujet de la situation qui nous occupe présentement?

M. CLÉMENT: Non, monsieur.

M. FISHER: Vous n'avez jamais reçu de plaintes de ces deux organismes?

M. CLÉMENT: Non, jamais.

M. FISHER: Avez-vous jamais reçu des plaintes de votre propre police du port?

M. CLÉMENT: Pas que je me souvienne.

M. FISHER: Ai-je raison de dire qu'un percepteur, sachant que quelqu'un doit venir ou ayant reconnu la voiture, puisse tout simplement laisser passer cette personne sans aucune difficulté?

M. CLÉMENT: Vous me le demandez?

M. FISHER: Oui, monsieur.

M. CLÉMENT: Oui, c'est fort possible.

M. FISHER: Ces hommes demeureraient-ils sur la rive sud?

M. CLÉMENT: Voulez-vous parler des percepteurs de péage? Pas tous, mais certains d'entre eux demeureraient en effet sur la rive sud.

M. FISHER: Ne serait-il pas possible pour un percepteur de péage de s'entendre avec quelqu'un de sa connaissance, avec un voisin, par exemple, et de lui dire: «Je n'arrêterai pas votre voiture. Je vais vous laisser passer. A la fin du mois, ou à un certain moment, vous pourrez me donner quelque chose.» Pareille chose est-elle possible?

M. CLÉMENT: Certainement, monsieur.

M. FISHER: Il me semble que c'est là un moyen tout indiqué pour un percepteur de prendre soin de ses amis, ou de prendre soin de son portefeuille. Quelle vérification avez-vous fait pour dépister pareil subterfuge?

M. CLÉMENT: Vous parlez des abonnés maintenant, qui traversent le pont?

M. FISHER: Oui, des clients réguliers.

M. CLÉMENT: Je n'ai jamais fait de vérification. Il est impossible d'en faire, car ces abonnés achètent un livret de 50 billets et, chaque fois qu'ils traversent le pont, ils doivent remettre un billet.

M. FISHER: En théorie, ils doivent remettre un billet.

M. CLÉMENT: Oui, de sorte que la seule vérification possible serait de placer quelqu'un à cet endroit pour voir si le client remet son billet.

M. FISHER: Avez-vous déjà fait cela d'une façon suivie?

M. CLÉMENT: Non, je ne l'ai jamais fait.

M. FISHER: Avez-vous déjà demandé au surveillant d'avoir l'œil ouvert à cette éventualité particulière?

M. CLÉMENT: Il n'était pas nécessaire que je le lui demande. C'est là sa fonction: veiller à ce que les abonnés remettent leurs billets.

M. FISHER: Il ne vous a jamais signalé qu'un percepteur laissait un ami ou un parent traverser sans payer?

M. CLÉMENT: Non, jamais.

M. FISHER: Pour ce qui est des passes, a-t-on déjà invoqué ce prétexte pour expliquer des écarts, lorsque vous faisiez la vérification avec le surveillant?

M. CLÉMENT: Vous parlez de l'argent comptant?

M. FISHER: Oui, monsieur.

M. CLÉMENT: Non, on ne pouvait invoquer cela pour expliquer un écart.

M. FISHER: Est-il arrivé que le surveillant ou l'un des percepteurs ait invoqué la distribution de passes pour excuser ou expliquer un manque de fonds révélé lors de votre enquête?

M. CLÉMENT: Non, monsieur.

M. FISHER: Ce moyen n'a jamais été tenté?

M. CLÉMENT: Non, je ne me souviens pas qu'on ait employé de tels arguments. Oh, excusez-moi. On m'a dit une fois qu'il arrivait parfois que les personnes détenant des passes faisaient des difficultés, lorsque le percepteur demandait de voir la passe, ainsi qu'il devait le faire. C'est là le seul argument qu'on m'ait donné au sujet des passes.

M. FISHER: Nous avons entendu des rumeurs,—et c'est à cause des menaces faites à M. Beaudet et à M. Sévigny,—selon lesquelles il s'agissait d'une organisation criminelle. Avez-vous déjà eu vent, avant la menace actuelle qui a été faite à M. Beaudet, avez-vous déjà eu vent, dis-je, ou quelque soupçon qu'une telle chose était possible?

M. CLÉMENT: J'emploierais le mot soupçon; je veux dire qu'à mon avis, j'ai pensé que cela pouvait être possible.

M. FISHER: Qu'est-ce qui vous a porté à penser ainsi?

M. CLÉMENT: Seulement ma propre logique; j'ai conclu que cela pouvait être possible.

M. FISHER: Je voudrais passer à M. Beaudet et lui demander de revenir à une chose que j'ai mentionnée plus tôt. Il a fourni des chiffres, l'autre jour, et je ne réussis pas encore à comprendre comment, en examinant l'évolution des chiffres relatifs au pont, on pourrait se défendre d'un certain malaise au sujet de l'écart dans le nombre total des voyageurs qui étaient mentionnés comme payant le passage. Je veux revenir encore une fois à l'année 1951, alors qu'il y a eu 4½ millions d'automobiles et 12 millions de voyageurs, tandis qu'en 1957, il y a eu 9,593,000 automobiles et seulement 13,600,000 voyageurs.

Des chiffres de ce genre ne manquent pas d'être très frappants. Comment peut-on expliquer un tel changement, qui est révolutionnaire, et empêcher tout soupçon? Car si l'on jette un coup d'œil sur les années allant de 1951 et 1957, on voit que l'augmentation dans le nombre d'automobiles qui passent sur le pont est de 500,000 à 600,000 par année; pourtant, il n'y a pas d'augmentation dans le nombre de voyageurs. C'est vraiment déconcertant.

M. BEAUDET: C'est là exactement, la question que j'ai posée à M. Clément, à la fin de l'année 1958. La seule réponse que je puisse vous donner, c'est celle que M. Clément m'a donnée lui-même. Pourrait-il vous la répéter?

M. ASSELIN: Pourriez-vous la répéter?

Le PRÉSIDENT: Oui, M. Clément va la répéter.

M. CLÉMENT: Puis-je tout d'abord mentionner que ces chiffres ne sont peut-être pas tout à fait exacts? En 1951, le nombre des voyageurs par automobile était de quatre environ. Comme je viens de le dire, . . .

M. FISHER: Il y a environ trois occupants par véhicule.

M. CLÉMENT: Je ne me suis même pas arrêté à cela. En 1957, le nombre était . . .

M. FISHER: Il était la moitié de ce que je viens de dire, soit un et demi.

M. CLÉMENT: Un et demi, 1.8. Vous avez demandé comment on peut voir de tels chiffres sans avoir des soupçons? Nous avons eu des soupçons et j'en ai fait rapport au directeur du port.

M. FISHER: En un sens, voici une chose qui ne relève pas de vous, monsieur Clément, car je voudrais vous voir revenir à cette tendance.

Si vous vous reportez à l'année 1948, il n'y a qu'un peu moins de trois millions d'automobiles qui passent sur le pont, et 10 millions de voyageurs. Dix ans plus tard, il n'y a que 12 millions de voyageurs pour quatre fois plus d'automobiles. Il s'agit d'un écart renversant qui augmente de façon suivie. Je ne crois pas que le nombre relatif des automobiles et des voyageurs puisse changer tellement.

M. BEAUDET: A partir de quelle année?

M. FISHER: De 1948 à 1958, l'on est passé d'un peu moins de 3 millions d'automobiles à près de 10 millions, et le nombre des voyageurs n'a augmenté que de deux millions. Du point de vue du changement et de la transformation, c'est une chose formidable. C'est dans les chiffres de votre rapport annuel que j'ai puisé ces données.

Nous sommes en présence d'un écart qui aurait certainement dû provoquer des soupçons chez ceux qui étudient votre rapport?

M. BEAUDET: En effet, l'écart en question n'a pas manqué de provoquer des soupçons. Pour ma part, j'ai certainement vu le rapport de la moyenne des occupants par automobile; la moyenne mensuelle a baissé petit à petit de trois à un et demi, comme vous l'avez dit.

Cela a provoqué des soupçons, c'est sûr. J'ai su que certains péagers ne faisaient peut-être pas payer les voyageurs.

M. FISHER: Cela a-t-il pu vous laisser entendre qu'il y avait collusion entre les péagers et les conducteurs d'automobiles, ou . . .

M. BEAUDET: Non, pas nécessairement de la collusion de la part des occupants. Je crois qu'il s'agit plutôt d'indifférence et peut-être de paresse, qui pourrait expliquer le mot que nous avons employé jusqu'ici, c'est-à-dire l'inefficacité. Je ne crois pas qu'il s'agissait d'intérêt financier, car le passage n'est que de 2½c par occupant; et il n'y a pas de doute . . .

M. FISHER: Rappelez-vous l'immense circulation: il s'agit de millions de passagers.

M. BEAUDET: Je le sais, mais prenons le cas des automobiles. Je veux vous faire voir ce que cela signifie en argent. Nous allons prendre le rapport relatif aux voyageurs qui auraient pu être de connivence, comme vous dites, et nous allons multiplier le nombre par 2½c pour en arriver au chiffre formidable dont vous parlez.

Je n'ai pas encore fait le calcul, mais avec votre permission, j'aimerais le faire.

M. FISHER: Très bien.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, puis-je poser une autre question à M. Clément, en attendant le résultat des calculs de M. Beudet?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. CLÉMENT: J'ai ici un autre petit renseignement. Il y a aussi la proportion du nombre de personnes par automobile. Autrement dit, il y avait plus d'automobiles.

M. FISHER: L'augmentation est normale, mais il s'agit d'un changement formidable.

M. CLÉMENT: N'oubliez pas que les enquêtes du National-Canadien ont révélé que des reçus n'avaient pas été émis et qu'on n'avait pas demandé le prix du passage aux occupants, comme vous pouvez le voir dans les rapports relatifs aux vérifications et aux enquêtes.

Le PRÉSIDENT: En attendant la réponse de M. Beaudet, M. Fisher, et pour que les témoins puissent parler en toute liberté, et, comme l'a dit M. Beaudet il y a un instant, pour qu'ils aient toute la latitude possible, je vais prier le secrétaire du comité de lire un passage de l'ouvrage de Beauchesne.

Le passage a trait uniquement à la protection des témoins lors de leur comparution devant les membres du comité. Ils ne sont plus protégés une fois sortis de la pièce. Ils ne peuvent donc pas sortir, parler à d'autres personnes et s'imaginer qu'ils sont encore protégés. Ici même, à l'intérieur, ils ont protection absolue contre toute poursuite en diffamation ou toute autre chose du même genre. Ils ne peuvent pas sortir et parler aux représentants des journaux; mais, ici même, ils jouissent de toute la protection possible. Je sais que M. Hees désire que vous parliez et qu'il veut vous donner toute la chance possible.

Je vais donc prier le secrétaire du comité de citer quelques lignes de l'ouvrage de Beauchesne, et je crois que vous nous en saurez gré vous aussi, M. Fisher.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Voici un extrait du second paragraphe du numéro 309 de Beauchesne, quatrième édition:

Tout témoin qui se présente devant la Chambre ou l'un de ses comités peut réclamer la protection de la Chambre relativement au témoignage qu'il est invité à rendre et aussi demander l'assistance d'un avocat.

Le PRÉSIDENT: Uniquement dans la salle du comité. Merci. Très bien, monsieur Fisher. Avez-vous les renseignements, maintenant, monsieur Beaudet?

M. BEAUDET: Non; il faudrait probablement beaucoup de temps pour faire le calcul et arriver à un pourcentage précis.

Cependant, en quelques mots, un million de véhicules représenterait \$25,000. Cette somme représente environ 1 p. 100 du revenu. Telle est la proportion, 1 p. 100 du revenu total.

M. FISHER: Je n'en doute pas; mais ce à quoi je voulais en venir en attirant l'attention là-dessus, c'est que ces écarts sont renversants et j'aimerais bien savoir pourquoi, si l'on s'en est rendu compte dès 1948, les préposés au port et au pont ne s'en sont pas préoccupés, car il s'agit certainement d'un symptôme d'inefficacité, même si, proportionnellement, cela ne signifie pas grand-chose en fait de revenu.

M. BEAUDET: Vous avez raison de dire que c'était un signe d'inefficacité. J'ai vu ces rapports et je me suis rendu compte qu'il y avait inefficacité. J'ai souvent déclaré qu'à partir du moment où ces rapports me sont parvenus, j'ai commencé à me préoccuper de l'inefficacité sur le pont.

La seule explication à laquelle j'ai pu penser, à ce moment-là, c'est le nombre de véhicules par rapport à la population, et l'autre explication, comme j'ai pu le constater personnellement, c'est le nombre de cas où le péager n'insistait pas auprès des passagers pour leur faire payer le prix du passage. Je dois admettre, toutefois, que le problème de la perception du passage, en hiver, était très difficile pour le péager, lorsque les vitres de l'automobile sont gelées. C'était naturellement son devoir d'exiger le prix du passage; il aurait pu demander d'ouvrir la porte pour se rendre compte du nombre d'occupants; en agissant de

la sorte, il aurait contribué à ralentir la circulation de façon considérable dans les rues de la ville.

On dira évidemment: «Tout ce que vous aviez à faire, c'était d'engager plus de péagers.» Pour cela, il aurait fallu plus d'allées et, pour avoir plus d'allées, il aurait fallu plus de terrain.

M. FISHER: Les péagers n'auraient-ils pas pu travailler deux par deux? Quelqu'un n'aurait-il pas pu regarder à l'intérieur des véhicules? Je dirai, comme d'autres membres l'ont fait, qu'avant l'installation des appareils automatiques, on était très large et même fort maladroit.

M. BEAUDET: Il y a certainement eu beaucoup de latitude, comme vous le dites, mais la même situation existe dans tous les domaines, aujourd'hui; il y a beaucoup de latitude, de nos jours, chez les marchands de tabac, dans les tavernes, dans les grands magasins et dans tous les autres genres de commerce.

M. FISHER: J'aimerais poser une question au brigadier Archer. Je la lui ai déjà posée, mais je vais la répéter. Lors de vos réunions annuelles, ou des réunions que vous teniez et lorsque vous examiniez le résumé statistique, vous souvenez-vous si quelqu'un a jamais fait une analyse serrée des chiffres relatifs au pont Jacques-Cartier?

M. ARCHER: Cela n'a pas eu lieu lors des réunions du Conseil, mais plutôt lors des réunions relatives au port lui-même. Nous avons fait une analyse et nous avons eu des rapports mensuels des revenus, mais on n'y donnait pas la répartition de ces revenus.

M. FISHER: Vous n'avez jamais vérifié la tendance quant aux voyageurs?

M. ARCHER: Non.

M. FISHER: Le problème n'en a jamais été soulevé?

M. ARCHER: Non, on ne me l'a jamais signalé.

M. FISHER: Vous dites qu'on n'a jamais attiré votre attention là-dessus. Comment cela a-t-il pu vous échapper, puisqu'il en est question dans le rapport annuel? J'essaie de comprendre comment il se fait que les gens du Conseil des ports nationaux, qui étaient responsables du point de vue exécutif, n'ont pas remarqué ce problème. Beaucoup d'argent est manipulé dans ce secteur et, évidemment, partout où il y a beaucoup d'argent, la tentation est grande pour la faiblesse humaine. Vous avez certainement dû vous intéresser aux chiffres?

M. ARCHER: Certainement, lorsqu'il a été question de reviser les taux, en 1955, et de faire la perception automatiquement, en 1956.

M. FISHER: Et auparavant?

M. ARCHER: Je dois admettre que, jusque vers 1954, jusqu'à ce qu'on commence à parler de la revision des taux, sur le pont, je me suis occupé du pont, des revenus, et que j'ai concentré mon attention sur d'autres questions.

M. FISHER: J'ai déjà posé cette question à M. Beaudet et je vous l'ai peut-être posée à vous aussi; est-il déjà arrivé, dans le passé, que des propositions vous soient faites par des hommes politiques, c'est-à-dire depuis que vous avez été nommé directeur du port et que vous vous occupez du péage et de l'administration?

M. BEAUDET: Autrement dit, des députés sont-ils déjà venus me voir?

M. FISHER: Non, ma question est encore beaucoup plus précise. Je sais que des députés sont allés vous voir; mais certains ont-ils fait des propositions précises, que vous avez rejetées?

M. BEAUDET: Non.

M. FISHER: Des députés ne vous ont jamais fait de propositions?

M. BEAUDET: Non.

M. FISHER: Pourriez-vous répéter ce que vous avez déjà dit, savoir qu'aucun homme politique ne vous a jamais dit avoir des soupçons . . .

M. BEAUDET: Aucun homme politique ni aucun membre du Parlement ne m'a jamais laissé entendre qu'il pouvait y avoir quelque chose de louche au sujet du pont.

M. FISHER: Je vais aussi vous poser une autre question. Je crois l'avoir déjà posée. Avez-vous déjà été disposé à discuter ou à aller trouver vos supérieurs pour leur faire part de griefs contre un régime d'administration par des hommes politiques?

M. BEAUDET: Vous voulez parler du régime que j'ai décrit?

M. FISHER: Oui.

M. BEAUDET: Non. J'étais disposé, comme je l'ai déjà dit, à l'accepter.

M. FISHER: Vous étiez à la tête d'une grosse administration et il s'agit d'un genre de question qui exige une réponse ou une expression d'opinion de votre part.

Croyez-vous qu'un régime de cette sorte qui comporte de l'influence et des recommandations politiques est le meilleur qui soit, en ce sens qu'il permet d'obtenir les meilleurs employés pour les divers emplois?

M. BEAUDET: Ma réponse va être d'ordre général, car votre question l'est, elle aussi.

M. FISHER: Oui.

M. BEAUDET: Si le préposé accepte ses responsabilités comme il le doit et s'il ne se laisse pas influencer par des lettres de députés et respecte le règlement à savoir que c'est seulement lorsque la compétence des candidats est égale qu'une lettre de recommandation peut l'emporter, je ne vois rien à redire contre cette façon de procéder.

M. FISHER: Vous n'y voyez absolument rien à redire.

M. BEAUDET: Non, dans la mesure où cela n'influence pas le préposé.

M. FISHER: Nous allons préparer un rapport de la situation et je voudrais que vos paroles y soient insérées. Seriez-vous disposé à faire des recommandations en vue de modifier le régime actuel, pas le régime, mais la méthode? Seriez-vous disposé à faire des recommandations en vue de modifier la méthode, ce qui vous permettrait d'avoir une plus grande maîtrise sur les gens que vous employez?

M. BEAUDET: Si l'on me permet de faire une proposition, je suis porté à croire que la question des lettres de recommandation devrait être éliminée.

M. FISHER: C'est votre opinion?

M. BEAUDET: Oui. Je le pense parce que, même si l'on croit que des lettres de recommandation n'exercent pas d'influence sur certaines personnes, il est possible qu'elles en influencent d'autres. Je sais qu'elles ne m'ont pas influencé. Je vais parler en toute honnêteté. Certains députés ont communiqué avec moi et je leur ai dit: «Écoutez, votre lettre de recommandation n'influera pas sur ma façon de voir les choses.» Je parle de questions étrangères au pont, mais aussi

de questions relatives au pont, puisque ce que vous m'avez demandé était d'ordre très général.

Des membres du Parlement m'ont dit: «Voici: vous avez embauché des gens qui n'avaient été recommandés par personne. Pourquoi ne pas embaucher ceux qui sont recommandés»? Je leur ai répondu: «Parce que j'ai pensé qu'ils étaient plus compétents.» Ils rétorquaient: «Il est bien difficile de juger». Mais je répondais: «C'est vrai qu'il est difficile de juger; mais, autant que je sache, l'autre personne est plus compétente.»

Vous me demandez, et c'est seulement mon avis que je donne, si je crois que la tâche serait plus facile, non seulement pour le directeur du port, mais pour tous les chefs de service en cause, s'il n'y avait pas tant de lettres de recommandation.

M. FISHER: M. Archer, avez-vous une opinion à ce sujet?

M. ARCHER: Je sais qu'on adresse beaucoup de lettres. Elles ne m'importent pas, dans mon cas, car je n'en reçois pas, sauf de temps à autre. Je crois que ces lettres s'ajoutent au travail du directeur du port lorsqu'elles lui sont adressées. Je lui ai dit de choisir les employés d'après leur compétence, car nous avons des comptes à rendre; si quelque chose va mal, nous devons en répondre.

M. FISHER: Vous nous avez donné des chiffres, M. Beaudet, relativement aux hommes qui ont été embauchés, et un grand nombre d'entre eux ont été congédiés; je suis sûr que certains d'entre eux doivent être une source d'embarras pour quelques membres du Parlement qui les avaient recommandés.

Cela ne signifie-t-il pas que le régime est médiocre ou que les capacités exigées sont incomplètes ou insuffisantes?

M. BEAUDET: Voulez-vous parler des péagers?

M. FISHER: Oui.

M. BEAUDET: Oui, il est possible que l'échelle de traitement des péagers ait été trop peu élevée. Il ne faudrait pas, toutefois, que vous ayez l'impression que c'est la seule cause, car je suis au courant d'un cas dans lequel je connaissais très bien le péager. J'avais fait enquête sur ses antécédents. C'était certainement un bon et honnête citoyen, et une personne sûre. Cependant, après avoir occupé le poste de péager pendant quatre ou cinq ans, il a dû être congédié parce que, à cause des occasions et pour d'autres raisons, on n'a pas été satisfait de lui.

M. FISHER: Certains emplois relèvent de vous?

M. BEAUDET: Oui.

M. FISHER: Y avait-il des signes ou certains indices montrant que les gens recherchaient les emplois de péagers plutôt que les autres?

M. BEAUDET: Oui, je dois répondre oui à votre question.

M. FISHER: Cela n'a-t-il pas fait naître des soupçons? Comment un emploi de ce genre, peu rémunéré, qui exigeait beaucoup de déplacements et de travail à l'extérieur pouvait-il être si attrayant?

M. BEAUDET: Cela a certainement fait naître des soupçons.

M. FISHER: Depuis combien de temps ce plus grand intérêt à l'endroit des emplois de péagers existait-il?

M. BEAUDET: Au cours des dernières années, depuis 1956, à peu près, ou peut-être depuis 1955. Je pense que les documents que nous avons déposés le font voir clairement.

M. FISHER: Mais il n'y est pas question de l'embauchage des débardeurs?

M. BEAUDET: C'est exact, car cet embauchage ne relève pas du Conseil.

M. FISHER: Mais, en comparaison, les traitements étaient bons et parfois même plus élevés dans plusieurs autres emplois pour lesquels vous engagiez du personnel?

M. BEAUDET: Non, les traitements pour la plupart des autres classes, sauf pour les gens de métier, étaient à peu près les mêmes. Je peux dire, toutefois, que les péagers avaient un avantage de plus, en ce sens que leur emploi durait toute l'année, alors que, dans le port même, si un employé n'avait pas acquis assez de droits d'ancienneté, il était mis à pied durant les mois où il n'y a pas de navigation.

M. FISHER: L'un des problèmes, quand il s'agit des questions d'efficacité, je crois que c'est celui des lettres qu'on reçoit d'employés mécontents, et je pense que tous les membres qui sont dans cette pièce doivent en recevoir. Ces employés montrent du doigt quelqu'un qui fait partie de l'organisme. J'en ai reçu une, hier, qui déplore la situation actuelle dans les ateliers du National-Canadien, à Winnipeg. Il se plaint d'un réel grief et il pousse les hauts cris, en un sens, contre ses compagnons de travail et contre son contremaître. Avez-vous déjà eu des cas de ce genre? Des subalternes ou des gens qui font partie de l'organisme ont-ils déjà présenté des griefs, des accusations ou des plaintes?

M. BEAUDET: Voulez-vous parler du pont?

M. FISHER: Oui.

M. BEAUDET: Non.

M. FISHER: Il n'y en a jamais eu?

M. CHOWN: J'ai reçu une lettre du même homme, moi aussi.

M. FISHER: Vous n'avez jamais eu affaire à un grognard?

M. BEAUDET: Non.

M. FISHER: Prenons le cas précis du commis qui a été traduit devant le tribunal sous une accusation de vol. Pourriez-vous nous raconter toute l'affaire, M. Clément ou M. Beudet?

M. BEAUDET: Je vais demander à M. Clément de répondre à votre question, si vous n'y voyez pas d'objection.

Le PRÉSIDENT: De quel tribunal s'agit-il?

M. FISHER: Il ne s'agit pas du cas actuel, mais d'un cas antérieur.

M. BEAUDET: Le compte rendu en fait foi.

Le PRÉSIDENT: Je le sais.

M. CLÉMENT: Vous voulez connaître l'histoire de vol?

M. FISHER: Je désirerais connaître les antécédents de celui qui a été accusé de vol.

M. CLÉMENT: Cet employé a été muté d'un autre département du port au pont.

M. FISHER: Pourquoi?

M. CLÉMENT: Parce qu'il y avait un emploi vacant; il y avait un emploi de commis classe 3 qui était vacant et cet employé était commis classe 2 dans le

service de génie. Comme je l'ai expliqué au début de la séance, la position a été annoncée dans le port. Ce commis a fait une demande, Je crois qu'il a été le seul à le faire et c'est pourquoi il a obtenu l'emploi.

M. FISHER: Le vol comportait de l'argent, mais aussi d'autres choses n'est-ce pas?

M. CLÉMENT: Seulement de l'argent a été volé.

M. FISHER: Seulement de l'argent?

M. CLÉMENT: Oui.

M. FISHER: On n'a pas essayé de voler des billets, des rouleaux de billets ou quelque chose de ce genre?

M. CLÉMENT: Non, seulement de l'argent.

M. FISHER: Qu'est-il résulté de ce cas particulier? L'homme a-t-il été condamné?

M. CLÉMENT: Il y a eu une enquête préliminaire, et le reste. Je ne suis pas très au courant des termes juridique. Finalement, cet homme a comparu devant la Cour du banc de la reine et on a réglé l'affaire dans le bureau du juge. J'étais présent à l'audience.

M. FISHER: Comment a-t-on réglé l'affaire?

M. CLÉMENT: Puis-je en parler ouvertement ici?

L'hon. GEORGE HEES (*ministre des Transports*): Mais certainement.

M. CLÉMENT: L'affaire a été réglée; l'inculpé a été condamné avec sursis et devait se présenter de nouveau cinq ou six mois plus tard, je crois.

M. FISHER: Combien avait-il volé?

M. CLÉMENT: \$2,000, si je me souviens bien.

M. FISHER: Et on l'a condamné avec sursis?

M. CLÉMENT: Oui.

M. FISHER: Et en ce qui concerne les billets, n'a-t-on jamais pensé que quelqu'un fabriquait ou possédait peut-être des faux billets?

M. CLÉMENT: Non.

M. FISHER: Est-ce que vous avez fait des recherches pour voir si quelqu'un le faisait? Si je vous demande cela, c'est parce que nous avons entendu parler de faux jetons.

M. CLÉMENT: Des faux jetons? Ce sont simplement des racontars. On n'a jamais fait des recherches pour voir si quelqu'un fabriquait des billets en contre-*façon*, tant que j'étais là.

M. BEAUDET: On a fait certaines recherches. A un moment donné, c'était probablement en 1953 ou 1954, nous avions des billets qui étaient assez mal imprimés. On m'a remis un de ces billets et nous l'avons fait analyser afin de voir s'il était faux. Il s'est trouvé qu'un lot de billets avaient été ratés par notre imprimeur et on a établi sans erreur possible que ce billet provenait de ce lot.

M. FISHER: Vous êtes prêt à nous garantir qu'il est bien peu probable qu'il y ait eu des faux billets?

M. BEAUDET: Oui, absolument.

M. FISHER: Pouvez-vous également nous garantir que les carnets de billets étaient tellement bien gardés qu'il aurait été impossible qu'on en escamote pour les vendre?

M. BEAUDET: Mais oui, je puis vous le garantir.

M. FISHER: Par conséquent, il s'agirait de pots-de-vin qu'on aurait versés aux employés, ou d'argent qu'ils auraient touché directement lorsqu'ils étaient en service sur le pont?

M. BEAUDET: Oui, c'est cela.

M. FISHER: Vous convenez que les pertes auraient pu se produire à deux endroits: premièrement quand les employés manipulaient l'argent en espèces et deuxièmement au moyen de combinaisons entre les automobilistes qui faisaient le voyage aller-retour et les péagers?

M. BEAUDET: Il y avait une autre possibilité.

M. FISHER: Laquelle?

M. BEAUDET: A un moment donné, nos agents ont découvert qu'il y avait une combinaison, de peu d'envergure toutefois, pour les billets qui avaient déjà servi. Les billers jetés dans la boîte à mutiler devaient être brûlés en la présence d'un surveillant. Or, à un moment donné, on a découvert qu'un balayeur du pont avait quelques-uns de ces billets qu'il vendait comme billets détachés.

M. FISHER: Cela s'est passé à quel moment?

M. BEAUDET: En 1953, je crois, ou peut-être en 1952.

M. FISHER: Qu'avez-vous fait pour vous assurer qu'aucun de ces billets détachés qui avaient déjà servi ne vous échappe?

M. BEAUDET: Au lieu d'un seul homme pour surveiller ceux qui brûlaient les billets, nous en avons mis deux. Nous nous sommes assurés que les cendres ne seraient pas simplement jetées dans un champ, mais qu'on les apporterait jusqu'au chantier du port où elles seraient jetées dans le fourneau de l'atelier.

M. FISHER: Estimez-vous que, grâce à ces dispositions, il était absolument impossible qu'il y ait une combinaison entre le surveillant du pont et les péagers pour remettre les vieux billets en circulation?

M. BEAUDET: Je crois bien que oui.

M. FISHER: Vous n'avez jamais pensé que l'affaire pouvait être si bien organisée que les intéressés avaient la main sur tout?

M. BEAUDET: Non. D'ailleurs je me permets de vous faire remarquer que, si ces vieux billets étaient revenus sur le marché (il fallait d'abord trouver un marché pour ces billets), il fallait encore qu'on les accepte sur le pont. Or, détachés du carnet, ils ne valaient rien. Le péager n'avait aucun avantage à les accepter, puisque cela ne lui rapportait rien. Il y a eu le cas que je viens de vous citer; mais il s'agissait de très peu de billets.

M. FISHER: Les péagers n'auraient eu aucun avantage à accepter les billets à moins que l'affaire n'eût été organisée à fond?

M. BEAUDET: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous encore beaucoup de questions à poser, monsieur Fisher, parce que ça fait un bon moment que vous avez la parole?

M. FISHER: Oui, mais j'ai assisté à trois réunions avant de pouvoir parler.

Le PRÉSIDENT: Oui, je sais bien, mais vous n'êtes pas le seul dans ce cas.

M. FISHER: J'aurai terminé dans quelques instants. Je voudrais revenir à un autre aspect de l'exploitation du pont, qui intéresse les taux de péage, le tarif.

A votre avis, lorsqu'il a fallu faire des changements et obtenir le consentement du gouvernement provincial, qu'avez-vous trouvé de plus difficile?

M. BEAUDET: Ce n'est pas à moi qu'il appartenait d'obtenir le consentement du gouvernement provincial.

M. FISHER: Vous en avez parlé officieusement au cours des séances précédentes, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Oui.

M. FISHER: Pourquoi vous êtes-vous donné la peine d'en parler officieusement?

M. BEAUDET: En somme, vous voulez savoir si, à mon avis, il serait difficile d'obtenir un nouveau tarif, je vous réponds par l'affirmative, tout comme je l'ai fait à une autre séance.

M. FISHER: Et pourquoi?

M. BEAUDET: Je me disais qu'il serait difficile de faire changer le tarif, parce que la province de Québec devait approuver cette modification.

M. FISHER: Faut-il comprendre d'après ce que vous venez de dire que le gouvernement du Québec aurait été réticent?

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas que vous puissiez répondre à cette question.

M. BEAUDET: Je crois que ma réponse a été assez détaillée.

M. CHEVRIER: Jusqu'à présent, vous lui avez accordé beaucoup de latitude, monsieur le président. Pourquoi ne pourrait-il pas répondre à cette question? Après tout, elle est parfaitement logique.

Le PRÉSIDENT: C'est une question d'opinion.

M. CHEVRIER: Pas plus que des centaines d'autres.

M. VALADE: C'est une question qui se rapporte à la politique.

M. FISHER: Il y a un point sur lequel j'aimerais revenir, monsieur Archer. Depuis que cette affaire a surgi et que vous vous êtes rendu compte qu'il y avait des difficultés, est-ce que vous avez essayé de vous expliquer comment les choses avaient pu se passer ainsi? Est-ce que vous en avez parlé avec vos associés et avec vos anciens associés?

M. ARCHER: Depuis quelle affaire?

M. FISHER: Depuis le changement qui a été effectué et depuis les événements qui nous ont amenés à nous réunir?

M. ARCHER: La circulation a augmenté. Il y a sans doute de l'incompétence, mais le nombre de camions a augmenté; nous nous attendions même à une augmentation de 12 p. 100. Il se peut qu'on n'ait pas identifié les camions comme il convenait dans certains cas; autrefois, cela se faisait d'après le poids, mais maintenant, c'est d'après les essieux et il est très facile de les identifier.

M. FISHER: Je voudrais savoir si, du fait que vous avez accompli un tel travail, vous avez pu juger, d'après ce qui s'est produit dans le passé, que vous vous êtes trompé en négligeant de faire telle ou telle chose?

M. ARCHER: Je crois que nous avons fait installer les appareils automatiques parce que nous avons pensé qu'ils nous permettraient d'exercer un contrôle plus étroit sur les recettes.

M. FISHER: Ce qui préoccupe notre Comité, c'est l'écart qui s'est produit entre 1955 et 1959, et les recettes considérables que ce pont aurait dû rapporter et qui ont pu disparaître pendant cette période. Lorsque vous y songez, à quel moment estimez-vous que vous auriez dû, vous et vos associés, vous attaquer au problème?

M. ARCHER: En 1956, le gérant du port a proposé qu'on installe des appareils automatiques et le Conseil a approuvé cette proposition en principe. Ensuite, il a fallu revoir le tarif, afin qu'il corresponde au nouveau système; il a fallu étudier l'appareil pour voir à quel point il était efficace et l'adapter à notre programme. Ensuite, il vous a fallu obtenir le consentement du gouvernement provincial. Notre ancien président a eu des pourparlers avec les ministres à ce sujet et nous nous sommes adressés au gouvernement provincial le 1^{er} mai 1958.

M. FISHER: En somme, vous répétez ce que M. Beudet nous a dit, à savoir que vous envisagiez ces mesures et que, par conséquent, vous n'avez rien fait en attendant. Lorsque vous y songez, pouvez-vous nous dire pourquoi vous n'avez rien fait? Est-ce parce que vous ne vous doutiez pas de ce qui pouvait se passer, parce que vous ne vous rendiez pas compte qu'il y avait de l'incompétence?

M. ARCHER: Nous voulions pouvoir procéder le plus rapidement possible après l'approbation de cette installation.

Je me suis douté, surtout en 1958, après l'enquête, que les choses allaient mal et nous avons essayé de faire installer les appareils le plus tôt possible. Leur installation a été retardée de deux mois à cause de délais qu'il y a eus dans l'exécution du travail. Je tenais certainement à ce qu'on les installe le plus rapidement possible. Mais il fallait que le tarif soit approuvé.

M. FISHER: Il y avait un autre pont à péage dans le voisinage, celui du National-Canadien, le pont Victoria. Est-ce que, à un moment donné, lorsque vous êtes devenu Membre du Conseil, vous avez étudié l'exploitation de ce pont avec les agents de la compagnie des chemins de fer et les divers problèmes qu'ils ont pu rencontrer?

M. ARCHER: Vous voulez dire avant l'installation des appareils automatiques?

M. FISHER: Oui.

M. ARCHER: La plupart de ces pourparlers ont eu lieu entre M. Beudet et le surveillant ou le surintendant du point ou je ne sais pas comment vous l'appellez.

M. BEAUDET: Le surveillant des transports routiers.

M. ARCHER: Il a fait part à certains d'entre nous des problèmes à régler.

M. FISHER: Selon M. Beudet, les difficultés sont-elles ou étaient-elles comparables à l'un et l'autre pont?

M. BEAUDET: A mon avis, les problèmes qui se posent étaient exactement les mêmes.

M. FISHER: Est-ce que vous ou M. Clément, depuis que vous êtes entré en fonction, avez étudié les problèmes qui se posaient avec les gens du pont Victoria?

M. BEAUDET: Oui, nous avons étudié ce problème bien des fois en vue d'établir un nouveau tarif et d'obtenir un outillage qui nous permettrait de résoudre nos difficultés.

M. FISHER: Oui, mais vous en revenez encore aux appareils automatiques, vous y fondiez tous vos espoirs. Mais que faites-vous du problème de l'incompétence du personnel du pont? Est-ce que vous êtes allé voir ce qui se faisait sur le pont Victoria et vous a-t-il semblé alors que vous vous en tiriez aussi bien qu'on le faisait là?

M. BEAUDET: Oui.

M. FISHER: Il ne vous a pas semblé, avant que les résultats de cette enquête soient connus, que le National-Canadien employait des méthodes qui étaient moins bonnes ou, au contraire, meilleures que les vôtres?

M. BEAUDET: Même en 1954, j'ai dit bien des fois aux représentants du National-Canadien que je n'estimais pas que leurs péagers étaient plus compétents que les miens ou que les miens étaient plus compétents que les leurs.

M. FISHER: Mais ils avaient un service de police et vous avez dû y avoir eu recours. Est-ce que vous avez essayé de savoir s'ils menaient les enquêtes secrètes qui vous auraient permis de découvrir exactement ce qui se passait?

M. BEAUDET: Je ne me souviens pas d'avoir parlé d'un agent secret. Il se pourrait que j'en ai parlé, mais je ne m'en souviens pas.

M. FISHER: Est-ce que, du point de vue des qualités requises, ils engageaient une toute autre catégorie d'employés pour ce genre de travail?

M. BEAUDET: Non, ils n'engageaient pas une autre catégorie d'employés. Ils m'ont simplement laissé entendre, au cours de nos conversations, que leurs péagers étaient un peu mieux payés que les nôtres. Je crois qu'ils les payaient au mois. Ils engageaient des hommes qui étaient légèrement infirmes, des anciens employés de la compagnie qui ne pouvaient plus faire le même travail qu'auparavant, mais qui pouvaient travailler comme péagers.

Le PRÉSIDENT: On nous a déjà fourni ces renseignements, monsieur Fisher.

M. Baldwin à la parole; et ensuite M. Deschatetlets et M. Pigeon.

M. BALDWIN: Vous avez dit que vous avez été promu directeur du port en 1954 et qu'avant vous étiez directeur adjoint, monsieur Beudet?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. BALDWIN: Et alors vous êtes devenu le seul responsable ou, du moins, c'était vous qui étiez avant tout responsable de ce pont, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Oui.

M. BALDWIN: Au cours de la dernière séance, vous m'avez dit, je crois, que, avant de devenir directeur du port, vous vous doutiez qu'il se passait quelque chose. Je présume, par conséquent, que puisque vous aviez des soupçons, vous avez voulu essayer de faire quelque chose, si possible, lorsque vous avez été promu?

M. BEAUDET: Je m'en suis occupé davantage.

M. BALDWIN: Précisément. Et pourtant ils semblerait qu'on ait fait exactement le même genre d'enquête jusque vers 1958. Il y a eu plusieurs enquêtes, on a dénombré les véhicules et on a effectué des vérifications, pour ce qui est des

péagers; il y a également eu plusieurs enquêtes de faites par les agents du National-Canadien. Nous en avons les détails à la page 17 du fascicule 2 de nos procès-verbaux et témoignages. Il semblerait que les enquêtes se soient poursuivies de la même façon jusqu'au début de 1958, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Oui. Les enquêtes du National-Canadien . . .

M. BALDWIN: Les enquêtes du National-Canadien, les enquêtes sur les péagers et sur les surveillants, et le dénombrement des véhicules?

M. BEAUDET: Oui.

M. BALDWIN: Et en 1958, au début de 1958 me semble-t-il, on a décidé pour la première fois qu'il convenait de faire appel à la Gendarmerie royale?

M. BEAUDET: Oui.

M. BALDWIN: On s'est proposé de le faire?

M. BEAUDET: Oui.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Deschatelets, je voudrais savoir si nous allons avoir besoin d'un interprète et d'un sténographe de langue française. Comptez-vous parler en anglais?

M. DESCHATELETS: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Par conséquent, le sténographe français et l'interprète peuvent disposer jusqu'à cet après-midi. Je vous remercie, monsieur Baldwin.

M. BALDWIN: Il semblerait maintenant, ou rétrospectivement, que puisqu'on a demandé à la Gendarmerie royale de s'occuper de l'affaire, il se pourrait fort bien que quelque chose en sorte maintenant. Au moins les choses sont allées beaucoup plus loin cette fois-ci. Cette fois-ci, au moins on a porté plainte, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Mais, oui.

M. BALDWIN: Je m'en tiens là pour le moment.

Autrement dit, croyez-vous que, si l'on avait demandé à la Gendarmerie royale de s'occuper de l'affaire, mettons, en 1954, en 1955 ou en 1956, elle aurait pu être réglée plus tôt?

M. BEAUDET: A ce sujet, je tiens à vous dire (d'ailleurs je crois vous l'avoir déjà dit au cours de mon témoignage) que j'ai sans doute commencé à m'en inquiéter en 1954. Je vous ferai remarquer toutefois, comme je l'ai fait auparavant, que ce n'était pas la seule question dont je devais m'occuper. Il y avait d'autres problèmes qui me préoccupaient à cette époque. Pour commencer, j'exerçais les fonctions de directeur du port et je n'avais pas d'adjoint pour m'aider dans mon travail. L'ingénieur du pont a pris sa retraite en 1955 ou 1956. L'ingénieur adjoint a également pris sa retraite à cette époque. Nous étions en train de préparer des plans pour la reconstruction du port de Montréal, programme de travaux qui devait coûter plus de 100 millions de dollars. Ces questions-là me préoccupaient certainement autant, sinon plus, que celles du détournement possible de fonds sur le pont. Mais en tout cas, je le répète, c'est en 1954 que nous avons commencé à revoir le tarif avec le National-Canadien et, en 1955, j'étais en train de chercher des appareils de péage dans tous les coins de l'Amérique du Nord. En 1956, j'ai proposé au conseil d'acheter des appareils de péage automatiques.

M. BALDWIN: Il ne faut pas croire que je veux vous adresser des reproches. Mes questions ont simplement pour objet de me renseigner.

M. BEAUDET: Vous voulez savoir pourquoi je ne me suis pas adressé à la Gendarmerie royale?

M. BALDWIN: Non, pas du tout. Je vais poser ma question d'une autre façon: si vous vous étiez adressé à la Gendarmerie royale en 1953, 1954 ou 1955, croyez-vous que l'affaire aurait pu être réglée à cette époque?

M. BEAUDET: Je puis simplement vous dire ce que je pense à ce sujet, s'il m'est permis d'exprimer une opinion.

M. BALDWIN: Eh bien! vous êtes venu témoigner en tant qu'expert, et personne ne saurait être plus au courant que vous des questions se rapportant au pont.

M. BEAUDET: Je suis d'avis qu'en 1953, en 1954, et sans doute en 1955 également, il n'existait rien d'aussi important que ce que l'on a découvert en 1958 et 1959. Même si la Gendarmerie royale avait mis des agents secrets sur l'affaire en 1954 ou 1955, je suis d'avis qu'ils auraient bien découvert quelque chose, mais certainement pas une affaire de l'envergure de celle que nous avons découverte en 1958.

M. BALDWIN: Pourtant, on aurait sans doute trouvé qu'il y avait des abus de confiance et on aurait agi immédiatement, de sorte que l'affaire n'aurait pas pris toute l'importance qu'elle a en ce moment.

M. BEAUDET: Je crois bien que vous avez raison.

M. BALDWIN: En répondant à M. Browne, vous avez dit que vous auriez bien voulu faire davantage; mais, vu le genre d'enquête qu'on menait, il aurait sans doute été assez difficile d'obtenir des preuves de ce qui se passait, avez-vous ajouté.

M. BEAUDET: J'ai dit cela en réponse à quelle question exactement?

M. BALDWIN: Je cherche simplement à voir si j'ai bien compris votre réponse. Vous avez dit que vous auriez voulu faire davantage, mais que, vu surtout le genre d'enquête que l'on menait, vous doutiez fort que vous auriez pu obtenir des preuves.

M. BEAUDET: Je crois que je pourrais ajouter quelques précisions à cet égard. Nous avons découvert avant 1958 qu'on ne remettait pas les reçus aux automobilistes. Nous en avons eu la preuve. Rien ne prouvait toutefois que ces reçus n'étaient pas déposés dans les boîtes à mutiler, ce qui assurait que le trésor recevait bien cet argent. Tant que nous n'avions pas établi que les droits de passage n'étaient pas remis au trésor, nous pouvions simplement soupçonner ce qui se passait, mais nous n'avions pas de preuves.

M. BALDWIN: Je comprends ce que vous voulez dire. Vous avez dit à M. Browne que, pour ces raisons, vous ne croyiez pas pouvoir prouver quoi que ce soit. Vous avez donné une autre raison également, savoir, que vous estimiez qu'il y aurait pu y avoir des répercussions d'ordre politique?

M. BEAUDET: Oui.

M. BALDWIN: Passons à autre chose. J'ai quelques questions à poser à M. Archer et probablement au ministre également, si cela ne lui fait rien. En réponse à une question qui vous a été posée par M. Fisher (elle paraît à la page 11 du fascicule 4 des procès-verbaux et témoignages) qui vous a demandé:

Quelles sont vos relations avec le ministre des Transports. . . vous lui avez répondu:

Nous le tenons au courant de toutes les questions importantes. Par exemple, si nous pensions que certains problèmes de premier ordre pourraient se poser ou lui être soumis, nous le prévenons en conséquence.

Voilà ce que vous avez répondu.

M. ARCHER: Oui.

M. BALDWIN: Je crois que vous avez été nommé président du Conseil le 1^{er} février 1958, n'est-ce pas?

M. ARCHER: Oui, en effet.

M. BALDWIN: Et, d'après ce qu'il semble, deux mois après votre nomination, vous avez trouvé que la situation par rapport au pont Jacques-Cartier était suffisamment grave pour en parler au ministre?

M. ARCHER: Oui.

M. BALDWIN: Et c'est de là que vous en êtes venu à installer les appareils automatiques?

M. ARCHER: Oui.

M. BALDWIN: Maintenant, puis-je poser quelques questions au ministre? Je crois qu'il s'agit simplement de revoir ce qu'il a déjà dit à M. Fisher. M. Fisher a fait du défrichage pour mon compte. A la page 35 du fascicule 5 de nos procès-verbaux et témoignages, monsieur le ministre, vous avez dit, je crois, que vous avez eu connaissance de cette affaire du fait que, comme nous venons de le voir, M. Archer est allé vous en parler.

M. HEES: Oui.

M. BALDWIN: Je suppose que, jusqu'à ce moment-là, il n'y avait aucun dossier ou que vous n'avez trouvé aucun dossier indiquant les projets qui avaient été élaborés à l'égard de ce pont? Dans les archives de votre ministère, vous n'avez rien trouvé concernant les péages ou tout projet relatif à ce pont?

M. HEES: Rien n'indiquait incompétence ou quelque chose de ce genre.

M. BALDWIN: Pouviez-vous dire si l'on avait projeté ou élaboré quelque changement relativement à l'administration du pont?

M. HEES: Non, pas un changement du mode d'administration. Je savais qu'il avait été décidé, en principe, d'installer des machines de perception automatique. On en avait déjà parlé; mais j'ai demandé à M. Archer de s'assurer, dans la mesure du possible, qu'il n'y eût aucune incompétence ou malhonnêteté. Et je désirais également que les machines de perception automatique soient installées le plus tôt possible.

M. BALDWIN: Et pour appuyer cette déclaration, M. Archer a dit qu'il a été décidé d'apporter ces changements et d'installer des machines de perception automatique à la suite de la conversation que vous avez eue avec lui?

M. HEES: Je crois que oui.

M. CHEVRIER: Pour aller plus loin, n'est-il pas vrai que la décision, en principe, avait été prise par le gouvernement précédent, M. Marler n'avait-il pas recommandé ce changement? N'a-t-il pas discuté avec le Conseil des ports nationaux la question d'installer des machines automatiques, avant que vous ayez assumé vos fonctions?

M. HEES: Si les archives l'indiquent, alors ce doit être vrai.

M. Archer et moi avons discuté l'installation de machines de perception automatique, et je désirais vivement qu'elles soient mises en place le plus tôt possible. Je ne sais pas exactement à quel résultat on en est arrivé avant que j'assume ce portefeuille.

M. CHEVRIER: Alors, puis-je le demander à M. Archer?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous fini, monsieur Baldwin?

M. BALDWIN: J'ai terminé.

Le PRÉSIDENT: Alors, il y en a d'autres avant M. Chevrier.

M. CHEVRIER: Je le sais, mais je crois que M. Baldwin a laissé une fausse impression.

Le PRÉSIDENT: Très bien, procédez.

M. BRUCHÉSI: Vous pouvez procéder.

M. CHEVRIER: Puis-je demander au président du Conseil des ports nationaux s'il n'est pas vrai qu'en octobre 1956 le Conseil a approuvé, en principe, l'achat et l'installation du nouvel équipement de perception de péage?

M. ARCHER: Oui.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Puis-je poser une question?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. CHEVRIER: Répondez.

M. ARCHER: Oui.

M. CAMPBELL (*Stormont*): C'est au sujet de la même chose.

Le PRÉSIDENT: Non. Avez-vous une question à poser, monsieur Deschatelets?

M. DESCHATELETS: Je désirerais demander à M. Clément si ses dossiers indiquent qu'un certain monsieur Jodoin a détenu un emploi de péager au pont Jacques-Cartier en 1958?

M. CLÉMENT: Oui, je crois que nous avons un homme de ce nom.

M. DESCHATELETS: Vous rappelez-vous son prénom?

M. CLÉMENT: Il faudrait que je consulte le dossier.

M. DESCHATELETS: Avez-vous des dossiers avec vous?

M. CLÉMENT: Je ne crois pas que nous ayons ces dossiers avec nous. C'en serait un concernant les demandes pour postes de péagers.

M. DESCHATELETS: Je vous demanderais de vérifier les faits suivants: le prénom et l'adresse de M. Jodoin; la période durant laquelle il a travaillé au pont; s'il a été congédié, pour quelle raison; le cas échéant, qui l'a recommandé; cette recommandation a-t-elle été faite verbalement ou par écrit? S'il y a eu recommandation par écrit, serait-il possible d'obtenir une copie de la lettre? Pourquoi le nom de cet homme, qui a été employé comme péager, ne paraît-il pas à la liste des péagers qui a déjà été déposée?

M. CLÉMENT: M. Jodoin n'a pas été employé comme péager. Je consulterai le dossier. Je me souviens de ce cas, mais j'aimerais consulter le dossier afin de m'en assurer. Je ne donnerai aucun autre renseignement maintenant.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Deschatelets?

M. DESCHATELETS: Non.

M. BRUCHÉSI: J'ai quelques questions à poser.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Je désirerais poser quelques questions, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est maintenant midi et demi; nous nous réunissons ici cet après-midi immédiatement après l'ordre du jour.

Cette salle sera fermée à clé; alors vous pouvez laisser vos documents sur le pupitre. Au début, j'ai dit que le comité directeur se réunirait immédiatement après notre séance. Cependant, je constate que certains membres ne sont pas ici; serait-il convenable que ce comité se réunisse lundi à cinq heures?

Des voix: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Le comité directeur se réunira dans mon bureau lundi à 5 heures de l'après-midi.

Le Comité s'ajourne.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

JEUDI 7 avril 1960.

3 heures et 35.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Tout d'abord, je désire vous rappeler que les fonctionnaires du Conseil des ports nationaux ainsi que l'interprète sont tous assermentés en ce moment et le demeureront.

Pour consignation aux procès-verbaux, vous désireriez peut-être que je pose la question suivante à M. Archer: les lettres personnelles et confidentielles que vous m'avez transmises ce matin sont-elles celles que détiennent le Conseil des ports nationaux et ses fonctionnaires et qui concernent l'emploi au pont Jacques-Cartier depuis son inauguration?

M. ARCHER: Mes hauts fonctionnaires m'affirment que ce sont tous les documents que nous avons en notre possession, sauf la correspondance confidentielle échangée entre ministères et avec le bureau du ministre.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie. Et maintenant, monsieur Clément.

M. CLÉMENT: Voici la réponse à la question que M. Deschatelets a posée au sujet de M. Jodoin: cet homme se nomme Gaston Jodoin et, lorsqu'il a adressé sa demande, il a donné l'adresse suivante: 480, rue Saint-Alexandre, Longueuil.

Il a présenté sa demande le 30 septembre 1958. Nous n'avons trouvé au dossier aucune lettre de recommandation soumise par un député ou quelque autre personnalité importante. Je ne me rappelle pas, non plus, avoir reçu de recommandations par téléphone. Il a été engagé le 4 octobre 1958 et congédié le 6 octobre 1958.

Le dossier porte l'indication suivante: «Le 4 octobre, on a demandé à cet homme de se présenter pour fins de formation.» On s'est renseigné sur son compte auprès de son ancien patron, et il a été constaté qu'il n'avait pas les qualités requises pour détenir un poste de péager. On l'a immédiatement averti que ses services ne seraient plus requis à compter du 6 octobre 1958.

M. DESCHATELETS: Puis-je poser une autre question? Monsieur Clément, pouvez-vous me dire si, avant que M. Jodoin soit engagé, on avait pris des renseignements concernant son travail antérieur afin de s'assurer s'il possédait les qualités requises?

M. CLÉMENT: Non; ces renseignements ont été obtenus presque simultanément, immédiatement après le congédiement de huit péagers à la suite de l'enquête. Je désirais trouver des péagers le plus tôt possible, car il faut pourvoir à l'administration de ce pont; il était toujours entendu que le casier de tout homme que nous engagions devait être irréprochable. Voilà pourquoi je l'ai vérifié immédiatement, et il a été congédié presque aussitôt.

M. DESCHATELETS: Mais il a travaillé durant deux jours entiers?

M. CLÉMENT: J'ignore s'il a travaillé durant deux jours entiers; je crois que c'est plutôt durant une seule journée.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Beudet désire faire une grave déclaration et, lorsqu'il aura terminé, je ne veux aucun commentaire de qui que ce soit. Nous continuerons d'étudier le rapport de M. Archer et M. Beudet suivra.

M. BEAUDET: Monsieur le président, au cours du déjeuner aujourd'hui, ma femme m'a téléphoné pour m'informer qu'elle avait reçu un appel téléphonique anonyme. Cet homme a dit que, hier soir, alors qu'il était dans un bar, deux hommes près de lui discutaient l'affaire du pont Jacques-Cartier et les accusations portées contre les péagers.

Il a dit à ma femme que ces deux hommes complotaient ma mort, et qu'en outre, il serait préférable que je demande protection. Ma femme a essayé d'obtenir de cet homme autant de renseignements que possible, comme son nom, son adresse, etc., mais il a refusé de se nommer.

Cependant, il a dit qu'il assisterait à l'audience de la cour le mardi 12, alors que comparaitront les péagers accusés, et il était certain de pouvoir reconnaître ces deux hommes s'ils étaient également dans la salle. Il a ajouté qu'à ce moment il les signalerait aux agents de la Gendarmerie royale.

Après cet appel téléphonique, j'ai immédiatement communiqué ces renseignements à la Gendarmerie, à Montréal, et on m'a dit qu'elle s'occuperait de l'affaire.

Je lui ai demandé de téléphoner à ma femme et de l'assurer qu'elle obtiendrait toute la protection nécessaire. J'ai également demandé qu'on avertisse la police de la ville de Mont-Royal, où j'habite, afin qu'elle puisse surveiller ma demeure le plus attentivement possible.

J'ai également exprimé le désir que la Gendarmerie demande à la police de la ville de Mont-Royal de ne pas révéler cet incident à la presse en ce moment.

Le PRÉSIDENT: Il y a des journalistes ici, actuellement. A mon avis, M. Beudet a cru que les journaux de Montréal obtiendraient cette nouvelle avant qu'elle soit communiqué au Comité.

Ne vous hâtez pas, messieurs!

Monsieur Beudet, désirez-vous que cette nouvelle soit communiquée aux journaux maintenant?

M. BEAUDET: Je n'y vois aucune objection, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Très bien, messieurs, vous pouvez vous hâter maintenant.

Messieurs, je sais que c'est une affaire grave et que vous désireriez sans doute en parler; cependant, je crois qu'il serait préférable de ne pas le faire en ce moment. Alors, j'inviterai M. Bruchési à poursuivre les questions qu'il posait aux hauts fonctionnaires.

M. BRUCHÉSI: Le Conseil des ports nationaux a-t-il chargé des gens de compter manuellement, à l'extrémité montréalaise du pont, le nombre de véhicules qui l'empruntaient durant une journée entière et qui y circulaient en direction nord ou sud?

M. CLÉMENT: Oui; je crois qu'il y a eu un rapport complet à ce sujet. Je ne me rappelle pas si ce dénombrement a été fait le dernier mardi ou à une date antérieure. Je sais que nous l'avons fait de façon méticuleuse lors de la fin de semaine du premier juillet. Ce n'était que pour les plans du port. D'autres dénombrements ont été faits régulièrement chaque mois, pendant trois jours consécutifs, et à différents jours chaque mois, durant les heures de pointe du matin et du soir.

M. BRUCHÉSI: Quelle était la différence entre le dénombrement manuel et les résultats qu'indiquait l'appareil chaque soir?

M. CLÉMENT: Les deux chiffres ne concordaient nullement.

M. BRUCHÉSI: Vous vendez des billets et vous percevez des pièces?

M. BEAUDET: J'ai expliqué ce point de façon très détaillée au cours de témoignages que j'ai rendus antérieurement. J'ai signalé pourquoi le nombre de véhicules, établi au moyen du dénombrement manuel, ne correspondait pas à celui qu'enregistraient les machines.

Le PRÉSIDENT: Oui, je crois que ces renseignements apparaissent au fascicule n° 4.

M. BRUCHÉSI: Alors que vous demandiez à la police des chemins de fer Nationaux ou à d'autres enquêteurs de faire enquête pour vous, avez-vous sollicité les services juridiques de quelque bureau d'avocats de Montréal?

M. BEAUDET: Nous avons notre propre conseiller juridique. Nous avons au bureau principal, à Ottawa, M. Finlay, qui est ici présent, et nous en avons un autre à notre bureau de Montréal.

M. BRUCHÉSI: Ils sont tous deux des employés permanents du Conseil des ports nationaux?

M. BEAUDET: Oui.

M. BRUCHÉSI: Vous n'avez pas d'autre conseiller juridique? Vous n'en avez pas parmi les membres de la profession légale de Montréal?

M. BEAUDET: Nous n'en avons pas besoin.

M. BRUCHÉSI: J'ignore si l'on a déjà répondu à la question suivante: quelles sociétés ont imprimé les coupons ou les reçus?

M. BEAUDET: Je répondrai à cette question dans la mesure où je m'en souviens. Plusieurs sociétés ont imprimé ces billets dont les contrats ont été accordés à la suite de soumissions. Le contrat était accordé au soumissionnaire dont les prix étaient le plus bas. Cependant, je crois que la plupart des contrats ont été accordés à la *Southam Press*.

M. BRUCHÉSI: Ces contrats d'impression ont été accordés d'après un système de concurrence?

M. BEAUDET: A la suite d'appels d'offres.

M. BRUCHÉSI: Et vous êtes convaincu que personne ne pouvait obtenir des billets ou des reçus contrefaits?

M. BEAUDET: Monsieur le président, on a répondu à cette question ce matin.

Le PRÉSIDENT: Oui. Désire-t-on poser d'autres questions?

M. BRUCHÉSI: Comment étaient tenues ces enquêtes? Étaient-elles toujours faites par des agents de police déguisés en péagers, ou par quelqu'un en automobile qui était censé être un détective et qui était chargé de constater comment les péagers s'acquittaient de leurs fonctions?

M. CLÉMENT: Ces enquêtes étaient faites par des agents de police, des constables spéciaux à l'emploi du bureau d'enquête du National-Canadien, et ils étaient en vêtements civils. Ces méthodes d'enquête ont été expliquées ce matin.

Le PRÉSIDENT: En effet.

M. BRUCHÉSI: Qui savait qu'une enquête aurait lieu tel jour?

M. CLÉMENT: On a déjà répondu à cette question.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'on y a répondu à l'avant-dernière réunion.

M. BRUCHÉSI: Je m'excuse, car alors je n'étais pas membre de ce Comité.

Le PRÉSIDENT: Vous trouverez ces renseignements dans le compte rendu.

(Texte)

M. PIGEON: Monsieur Beudet, je crois qu'en 1958 vous avez proposé de retenir les services de 2 membres de la Gendarmerie royale pour surveiller?

M. BEAUDET: J'avais rencontré les «officiers» de la Gendarmerie royale du Canada pour discuter ce problème . . .

. . . laissant à eux seuls la décision de savoir si c'était une méthode utile ou non.

M. PIGEON: A-t-on donné suite à votre demande?

M. BEAUDET: Non.

M. PIGEON: Pour quelle raison?

M. BEAUDET: Je ne connais pas la raison; probablement, il vaudrait mieux dire qu'ils n'ont pas cru utile de suivre ma demande.

M. PIGEON: Est-ce que cette demande avait été formulée verbalement ou par écrit?

M. BEAUDET: Dans une entrevue personnelle avec l'inspecteur Willis, de la Gendarmerie royale.

M. PIGEON: Au cours de cette entrevue, on ne vous a donné aucune raison du refus.

M. BEAUDET: Non.

M. PIGEON: Une autre question, monsieur Beudet. Je vois le rapport intitulé «Record of checks or investigations of toll collectors», pages 5 et 6. Pourquoi, en 1957, seulement 4 employés ont-ils été transférés, alors que tous avaient commis des infractions?

M. BEAUDET: Vous n'aurez pas d'objection à ce que M. Clément réponde à cette question? Je l'ai déjà donné en détail, d'ailleurs.

M. CLÉMENT: Voici, en 1957, la façon dont l'«investigation» a été faite était la suivante:

Les rapports indiquaient que les péagers n'avaient pas donné de reçu aux officiers qui avaient fait l'enquête.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: M. Pigeon, ces renseignements ont été donnés auparavant.

M. BEAUDET: Par le menu.

(Texte)

M. PIGEON: Lors de ces enquêtes, on a établi que 29 employés n'avaient commis aucune infraction. Vingt-neuf employés sur combien?

M. BEAUDET: Quelle enquête?

M. PIGEON: Pardon?

M. BEAUDET: Sur quelle enquête?

M. PIGEON: Sur l'«investigation» qui a été faite en 1957. Excusez-moi, c'est pour toutes les enquêtes qui ont été faites, le nombre total?

M. BEAUDET: Monsieur Pigeon, est-ce que ce ne serait pas la question que vous m'avez demandée hier et à laquelle j'ai répondu ce matin, au tout début de la séance?

M. PIGEON: Une autre question, monsieur Beaudet. Au cours de chaque enquête qui a été faite, vous avez interrogé... un certain nombre d'employés ont été «enquêtés», autrement dit?

Alors, au cours de chaque enquête, combien d'employés ont été «enquêtés», du nombre total?

M. BEAUDET: Je ne peux pas répondre pour les enquêtes de 1934, 1938, 1942, 1946...

... mais pour les enquêtes suivantes...

... je crois pouvoir répondre de la façon suivante.

L'«enquête» de 1952...

... 26 percepteurs.

L'«enquête» de 1957...

... 26 percepteurs.

L'«enquête» de 1958...

... 30 percepteurs.

L'«enquête» de 1959...

... 30 percepteurs.

M. PIGEON: Les péagers qui sont demeurés au travail en 1957 et en 1958, à la suite des «investigations», sont-ils demeurés au travail à la suite de représentations en leur faveur?

M. BEAUDET: Non.

M. Pigeon: Une dernière question, monsieur Beaudet. Ce matin, vous avez déclaré que vous n'étiez pas en faveur de recommandations faites par des députés. Est-ce que vous me permettez de vous demander ceci: Lorsque vous

avez été engagé, lorsque vous avez eu votre emploi, est-ce que cela a été à la suite de recommandations?

M. BEAUDET: Non, et je veux dire autre chose à ce sujet . . .

. . . lorsque j'ai rencontré le Conseil pour la deuxième fois au sujet de mon emploi . . .

. . . ils m'ont indiqués, qu'ils étaient satisfaits de mes services passés et m'emploieraient.

M. PIGEON: Que voulez-vous dire par «services passés»?

M. BEAUDET: Ce que j'avais fait dans le passé, mon expérience passée, et un membre du Conseil m'a alors demandé ceci:

«Est-ce que vous pourriez obtenir une lettre de recommandation d'un membre du Parlement?»

J'ai répondu là-dessus:

. . . s'il faut une lettre de recommandation, je ne suis pas intéressé.

M. PIGEON: Comment se fait-il que vous ayez été employé sans lettre de recommandation, puisqu'on en exigeait une?

M. BEAUDET: On n'en exigeait pas une, puisque ce même membre a dit . . .

. . . «je suis très heureux de vous entendre donner cette réponse».

M. PIGEON: Qui est ce commissaire?

M. BEAUDET: M. Bennett Roberts.

(Traduction)

M. ASSELIN: Avez-vous dit qu'il était président du Conseil?

M. BEAUDET: Il est membre.

Le PRÉSIDENT: Et maintenant, monsieur Chown. Excusez-moi, monsieur Chown, car c'est au tour de M. Brassard. Vous le suivrez.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Je désirerais poser deux ou trois questions, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Allez-y.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Monsieur Clément, je désirerais savoir si, depuis que vous détenez votre poste actuel, vous avez révélé à quelque personnalité politique d'Ottawa qu'il existait des vacances ou une vacance de péager au pont Jacques-Cartier?

M. CLÉMENT: Non.

M. BRASSARD (*Lapointe*): M. Beudet, quand, pour la première fois, avez-vous décidé de recommander un changement dans la façon de percevoir les péages sur le pont Jacques-Cartier ou que vous deviez le faire?

M. BEAUDET: Dès qu'un appareil convenable pourrait être obtenu et qu'un tarif applicable à cet appareil pourrait être approuvé.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Monsieur Beudet pourrait-il dire au Comité pourquoi il était d'avis que le tarif devait être changé?

M. BEAUDET: Parce que, . . . je crois avoir dit cela à plusieurs reprises . . .

Le PRÉSIDENT: Il en a été question précédemment.

M. BRASSARD (*Lapointe*): J'essaie d'obtenir une réponse à une question qu'a posée M. Fisher ce matin. Un membre du Comité s'est opposé à la question, mais je pense que nous avons entendu bien des questions ayant un sens politique et on y a répondu.

Je veux savoir de M. Beudet pourquoi le gouvernement de Québec a mis tellement de temps à approuver sa recommandation ou encore à celle du Conseil. Je pense que j'ai droit à une réponse.

M. ARCHER: Le gouvernement de la province de Québec?

Le PRÉSIDENT: M. Beudet a répondu à cela, ce matin. Il a dit que c'était à cause du gouvernement de Québec, si je me souviens bien. N'est-ce pas exact?

M. CHEVRIER: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je pense que le membre du Comité qui pose cette question a droit à une réponse, car je n'y vois rien de mal. En ce qui concerne la province de Québec, je pense qu'il y a eu certaines difficultés qui n'avaient rien d'extraordinaire et je ne vois pas pourquoi l'on ne pourrait pas nous dire combien de temps il a fallu pour que le tarif . . .

Le PRÉSIDENT: Je n'ai aucune objection, monsieur Chevrier, continuez. De toute façon, l'affaire a été mentionnée, ce matin.

M. BEAUDET: Je crois qu'il appartient au brigadier Archer de répondre et de dire combien de temps il a fallu pour que le tarif fût approuvé. Une fois soumise au Conseil, l'affaire ne relevait plus de moi. Je suis certain que le brigadier Archer saurait répondre.

M. ARCHER: La demande a été présentée à la province de Québec, le 1^{er} mai 1958, et le décret du Conseil a été adopté en février. Il faut que je vérifie la date: c'est le 4 février 1959.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Voici ma dernière question: Êtes-vous d'avis qu'à cause de cela l'installation des appareils automatiques sur le pont Jacques-Cartier a été retardée?

M. BEAUDET: Oui.

M. CHEVRIER: Avez-vous dit 1938 ou 1958?

M. BEAUDET: 1958.

M. CHOWN: M. Poole est-il encore vivant et demeure-t-il à Montréal, en ce moment?

M. BEAUDET: Je le crois.

M. CHOWN: Monsieur le président, son nom est-il parmi ceux qui doivent être appelés comme témoins?

Le PRÉSIDENT: Pas que je sache. Je vais vérifier. Non, son nom n'apparaît pas.

M. CHOWN: Puis-je proposer que, plutôt que d'en faire le sujet d'une proposition, son nom soit placé sur la liste afin d'étudier s'il y a lieu de le convoquer?

Le PRÉSIDENT: Pour le comité de direction?

M. CHOWN: Précisément.

Le PRÉSIDENT: Après, une proposition visera tous ces noms; mais c'est une affaire à soumettre au comité de direction.

M. FISHER: Monsieur le président, à propos du rappel au Règlement, je me demande si nous pourrions trouver un moment, aujourd'hui, un peu avant d'ajourner, pour étudier ce problème de la convocation des témoins.

Il me semble que nous embrassons beaucoup de choses. J'ignore si tous les membres sont de cet avis, mais c'est mon impression. J'ai pensé que nous devrions nous occuper des témoins, la semaine prochaine, de ceux que nous pouvons avoir le plus rapidement.

Le PRÉSIDENT: Ne pourrions-nous pas faire cela la semaine prochaine, mardi matin?

M. FISHER: J'espérais que nous pourrions prendre une décision aujourd'hui, afin de les convoquer la semaine prochaine.

Le PRÉSIDENT: Notre comité de direction se réunira lundi, à 5 heures. Pourrions-nous nous entendre pour étudier la question mardi matin. Est-ce acceptable?

M. FISHER: La raison pour laquelle je soulève ce point, c'est qu'il me semble qu'en un sens nous ayons fait tout ce que nous avons à faire concernant les témoins qui sont ici, puisque nous en arrivons toujours à des questions comme celle de convoquer M. Poole. Je sais que M. Chevrier veut témoigner; je sais aussi que nous aimerions avoir M. Marler. Je me demandais si le moment n'était pas venu où nous devrions nous orienter de ce côté.

M. CHEVRIER: Quant à la question de faire témoigner M. Chevrier, je pense que je dois préciser au Comité que je ne suis pas un témoin contraignable; mais je serai enchanté de témoigner et je serai au service du Comité, au moment où il le voudra et comme il le voudra.

Des voix: Très bien!

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Chevrier, je vous ai entendu parler ainsi en une autre circonstance. Je pense que cette question de la convocation des témoins peut être étudiée au comité de direction, lundi, à 5 heures. Nous pourrions ensuite nous en occuper ici, mardi matin.

M. CHOWN: Monsieur le président, je pense que c'est M. Clément qui a fait part au Comité qu'il était à constituer un dossier sur M. Poole, ou contre lui, en vue d'établir ce qui a transpiré, une fois qu'il a été mis à la retraite, après que l'installation automatique a été mise en fonction.

M. CLÉMENT: Je m'excuse, il y avait trop de bruit et je n'ai pas saisi votre question.

M. CHOWN: Quand vous avez dit que vous étiez en train de constituer un dossier sur M. Poole, que vouliez-vous dire?

M. CLÉMENT: Voici ce que j'ai voulu dire: lorsque je suis devenu surintendant des ponts et après m'être mis au courant du fonctionnement du pont, chaque fois que j'avais l'occasion de laisser mes autres fonctions plus techniques, se rapportant aux grands travaux de génie qui étaient en cours, je me suis rendu compte que M. Poole, à mon sens, n'avait pas la compétence voulue pour remplir le poste à ce moment-là. Avant 1956, je n'ai pas eu à m'en préoccuper; mais, à mon avis, à ce moment-là, M. Poole n'était pas l'homme qu'il fallait pour remplir le poste.

J'ai cru qu'il ne savait pas discipliner les hommes qu'il avait sous sa surveillance et, à plusieurs reprises, j'ai parlé de cette affaire au directeur du port. Mais en examinant son dossier (évidemment, la première chose à faire quand on pense qu'un homme n'a pas la compétence voulue pour remplir une fonction, c'est de consulter son dossier personnel, pour voir comment il fait son travail), j'ai

constaté qu'il n'y avait rien qui pût justifier un renvoi, quelque mesure disciplinaire, etc.

Cet homme était à l'emploi du Conseil depuis trente ans. A ce moment-là, j'avais aussi l'impression (il s'agissait d'une impression, remarquez bien, et je ne pouvais rien prouver), d'après ses rapports, qu'il... (comme je l'ai dit, j'ai alors commencé à constituer un dossier, lui demandant à plusieurs reprises de rédiger des rapports sur des incidents qui se produisaient sur le pont), d'après ses rapports, ou d'après le ton de ses rapports, j'avais l'impression, une forte impression, qu'il protégeait les hommes de quelque façon. Je me suis donc dit que le seul moyen d'en arriver à quelque chose, car je savais que les appareils automatiques de perception des péages seraient installés (nous les attendions d'un jour à l'autre), serait que, le moment venu, il me faudrait un dossier pour empêcher que M. Poole soit en autorité sur le pont.

M. CHOWN: Avant 1956, monsieur Beudet, aviez-vous la même impression au sujet de M. Poole et manquiez-vous autant de confiance en lui?

M. BEAUDET: Non.

M. CHOWN: Ou concernant son inaptitude à remplir les devoirs de sa charge, comme vous l'avait fait remarquer M. Clément?

M. BEAUDET: M. Clément n'était pas là avant 1956.

M. CHOWN: Après son arrivée?

M. BEAUDET: Après son arrivée, oui.

M. CHOWN: Parce que je vois parmi les dossiers que vous avez présentés des lettres de recommandation, d'après lesquelles, à compter du 6 septembre 1956, les péagers devaient se présenter à M. Poole pour obtenir de l'emploi.

M. CLÉMENT: Pour remplir la formule de demande.

M. CHOWN: Uniquement?

M. CLÉMENT: Oui, évidemment. Quand il s'agissait d'engager quelqu'un il n'était que convenable de consulter l'homme qui devait avoir la responsabilité directe des hommes. A mon sens, c'est ainsi que doit se faire l'administration.

M. CHOWN: Je veux me reporter un instant à l'appendice «O» du fascicule n° 3 où l'on constate l'écart incroyable dans les revenus, spécialement en septembre, octobre, novembre et décembre.

Le PRÉSIDENT: On a répondu à cela.

M. BEAUDET: Deux fois déjà, monsieur le président.

M. CHOWN: Au sujet des camions et des autobus.

Le PRÉSIDENT: On a répondu à cela.

M. CHOWN: Je voulais pousser un peu plus loin l'interrogatoire là-dessus, monsieur le président, si l'on me le permet. J'étais ici quand la réponse a été donnée. Je veux parler des chiffres se rapportant aux passages payés au comptant par les usagers, les automobiles, les camions et les autobus.

Je crois que c'est vous, monsieur Beudet, qui avez dit, ou peut-être était-ce M. Clément, qu'il y avait quelque 50 compagnies ayant un contrat et qui achetaient chaque mois des billets pour une valeur de \$100 environ.

M. CLÉMENT: J'ai donné ce renseignement. Il n'y avait aucun contrat. Ces gens achetaient leurs billets d'avance.

M. CHOWN: Au total, tout cela s'élèverait à environ \$50,000 par année. Mon idée est donc que cela n'est pas trop important, si l'on considère le revenu total.

M. BEAUDET: Parfaitement.

M. CHOWN: Seriez-vous disposé à déposer une liste (si vous l'avez déjà fait, je m'excuse)? Avez-vous soumis une liste de ces compagnies qui avaient un contrat?

M. BEAUDET: Il n'y avait aucun contrat. Toutes les compagnies pouvaient se présenter au bureau du pont et acheter les billets en question.

M. McPHILLIPS: Les compagnies d'autobus avaient des contrats.

M. BEAUDET: Parlez-vous des camions ou bien des autobus?

M. CHOWN: Je veux savoir s'il y avait des compagnies qui avaient des contrats? Vous avez donné la réponse: les autobus avaient des contrats?

M. BEAUDET: Oui.

M. CHOWN: Comme l'a appris, ce matin, M. McPhillips.

M. BEAUDET: Oui.

M. CHOWN: Que contenait l'un de ces paquets de 100? Des billets?

M. BEAUDET: Oui.

M. CHOWN: Quelle en était la valeur en argent?

M. BEAUDET: Si c'était des billets de 50c., la valeur était de \$50; \$75 dollars, si c'était des billets de 75c., et ainsi de suite.

M. CHOWN: Peut-être auriez-vous l'obligeance de me dire s'il y avait des flottes régulières de camions. Pouvez-vous me dire comment l'on procédait concernant les flottes régulières. Comment achetait-on les billets? Était-ce le conducteur ou la compagnie qui les achetait?

M. CLÉMENT: Ils étaient achetés des deux manières. Par exemple, je sais une compagnie, l'Hydro-Québec, qui achetait ces billets en grandes quantités. On avait coutume d'envoyer un homme au bureau du pont, et il payait avec un chèque.

La plupart des grosses entreprises faisaient de même. Quelques-unes, moins importantes, achetaient leurs billets d'avance et en quantités moindres. Elles demandaient à l'un de leurs conducteurs d'acheter un certain nombre de billets; mais cela arrivait bien peu souvent. Dans la plupart des cas, les compagnies payaient avec un chèque.

M. CHOWN: Voici ce à quoi je voulais en venir. A-t-on soupçonné où eu l'impression qu'il a pu y avoir connivence entre ces camionneurs et les employés du pont, puisqu'ils manipulaient l'argent eux-mêmes?

M. BEAUDET: Non.

M. CLÉMENT: Non. Voyez-vous, dans ce cas, le Conseil des ports nationaux était tout à fait certain de son revenu, puisque le Conseil ou la plupart du temps le surintendant adjoint des péagers ou le surintendant, selon le cas, avaient à leur compte un certain nombre de billets numérotés d'avance et personne ne pouvait jouer avec ces billets. Si l'un d'eux vendait une série de billets portant le numéro 100, à la fin du mois, au moment de l'inventaire, il devait rendre compte de chaque série de billets. Il ne pouvait donc pas y avoir de connivence dans ce cas.

M. CHOWN: Ce que je veux au sujet des écarts est consigné au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout, monsieur Chown?

M. CHOWN: Oui.

M. DENIS: Sur le même sujet: tous ces conducteurs de camions, d'autobus, de remorques, etc., avaient l'habitude d'acheter des billets d'avance. Dans ce cas, achetaient-ils les billets à meilleur compte?

M. CLÉMENT: Il n'y avait aucune réduction. Ces gens devaient payer exactement le même prix qu'en achetant au comptant un billet du péager. Il n'y avait nulle réduction.

M. DENIS: A une réunion antérieure, je crois que M. Beaudet a dit qu'un usager prenait l'habitude d'acheter des carnets de billets pour \$3.

M. CLÉMENT: Oui.

M. DENIS: Et ce prix était moins élevé qu'en n'achetant pas de carnet?

M. CLÉMENT: Oui.

M. DENIS: Vous avez aussi dit (qu'on me reprenne, si je me trompe) que le prix est maintenant de \$4 pour 50 jetons.

M. CLÉMENT: Les jetons. C'est bien cela.

M. DENIS: Serait-il possible d'informer le Comité du nombre de carnets qui ont été vendus à chaque mois de l'année antérieure, c'est-à-dire de l'année qui a précédé l'installation du système automatique de péage?

Une voix: Pourquoi pas six mois?

M. DENIS: J'aimerais une année, si vous n'y voyez pas d'objection. Cela serait-il facile à faire?

M. BEAUDET: Combien d'années avant?

M. DENIS: Une seule année.

M. CLÉMENT: Avant l'installation d'un système de perception automatique de péage?

M. DENIS: Parce que ceux qui utilisent les carnets voyagent tous les jours et qu'ils s'en servent en vue d'économiser un peu?

M. CLÉMENT: Oui, monsieur.

M. DENIS: Ce sont vos plus importantes pratiques, vos plus importants clients, devrais-je dire?

M. CLÉMENT: Du point de vue du nombre, oui.

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez pas d'autres questions, monsieur Denis?

M. DENIS: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: La parole est alors à M. Bourbonnais.

M. BOURBONNAIS: Monsieur le président, je me demande si à ce point de la procédure il serait dans l'ordre d'interroger M. Chevrier qui s'est offert . . .

Le PRÉSIDENT: Non, monsieur.

M. CHEVRIER: Je suis prêt, monsieur le président. Si M. Bourbonnais désire me contreinterroger, je suis bien disposé à répondre à toute question qui me sera posée.

LE PRÉSIDENT: Nous en sommes au rapport de M. Archer et nous voulons en finir avec lui. Lorsque nous aurons terminé son étude, nous appellerons alors des témoins.

M. BOURBONNAIS: Il y a une question que j'aimerais poser à M. Beaudet ou à M. Clément au sujet de la perception du péage. Il s'agit du péager. Lorsqu'un péager se rendait à son poste pour entreprendre une période régulière de travail, il était censé avoir sur lui, en commençant la somme de \$20, d'après les rapports et les renseignements que nous avons reçus.

M. CLÉMENT: C'est exact.

M. BOURBONNAIS: Et il avait une boîte pour ses rouleaux de billets.

M. CLÉMENT: C'est exact.

M. BOURBONNAIS: Et une case de sûreté pour son argent?

M. CLÉMENT: C'est juste.

M. BOURBONNAIS: Lorsqu'il commençait sa période régulière de travail, y avait-il quelqu'un qui l'examinait ou le fouillait afin de s'assurer du montant d'argent qu'il avait sur lui, dans son portefeuille ou dans ses poches?

M. CLÉMENT: Oui, il y avait quelqu'un. Je ne dirais pas qu'il était fouillé, mais un homme se tenait sur le pont.

M. BOURBONNAIS: Pour surveiller les percepteurs?

M. CLÉMENT: Pour les surveiller.

M. BOURBONNAIS: Au commencement de leur période de travail?

M. CLÉMENT: Oui, un surveillant ou un surveillant adjoint.

M. BOURBONNAIS: Étaient-ils régulièrement surveillés ou étaient-ils prévenus qu'ils le seraient.

M. CLÉMENT: Non, monsieur.

M. BOURBONNAIS: Je veux dire, y avait-il surveillance périodique ou cette surveillance s'exerçait-elle au hasard?

M. CLÉMENT: Oui, monsieur.

M. BOURBONNAIS: Lorsqu'ils avaient terminé leur période régulière de travail et avant de retourner chez eux, que faisaient-ils de l'argent perçu? Le déposaient-ils dans la boîte ou dans la case de sûreté?

M. CLÉMENT: Je crois que l'on a répondu à cette question.

M. McPHILLIPS: Une demi-douzaine de fois.

M. CLÉMENT: Oui, une demi-douzaine de fois.

LE PRÉSIDENT: Il en est fait mention dans les témoignages.

M. CLÉMENT: Je suis prêt à répondre de nouveau. Cette explication ne prendra pas beaucoup de temps.

M. BOURBONNAIS: Pourriez-vous alors me donner une brève réponse, un oui ou un non? A la fin d'une période de travail d'un percepteur, alors qu'il était prêt à rentrer à la maison, le fouillait-on afin de s'assurer du montant d'argent qu'il avait sur lui?

M. CLÉMENT: Non, monsieur.

M. BOURBONNAIS: Non?

M. CLÉMENT: Non. On ne m'a jamais fait rapport d'un cas où quelqu'un aurait été fouillé.

M. BOURBONNAIS: Alors il aurait pu partir avec n'importe quel montant d'argent perçu durant la journée?

M. CLÉMENT: Pas avec n'importe quel montant d'argent perçu durant la journée.

M. BOURBONNAIS: Bien, avec un certain montant d'argent?

M. CLÉMENT: Il aurait pu s'en aller chez lui avec tout montant qu'il avait sur lui.

M. BOURBONNAIS: Vous n'avez jamais pensé à avoir quelqu'un, même à employer un agent spécial pour surveiller ces hommes?

M. BEAUDET: Je crois que je ferais bien d'entrer dans plus de détails à ce sujet, car il s'agissait d'une entreprise passablement compliquée. Naturellement, nous avons songé à fouiller les hommes au moment où ils se préparaient à regagner leur domicile, afin de nous assurer s'ils avaient ou non de l'argent sur eux.

La plupart de ces percepteurs, au moment de leur entrée en fonction, signaient une formule en vertu de laquelle ils acceptaient d'être fouillés en tout temps. Comme je songeais à prendre une telle disposition, j'ai consulté à ce sujet notre conseiller juridique, M. Finlay, et je lui ai demandé si nous pouvions dévêtir un homme pour le fouiller à fond. M. Finlay m'a répondu que cela dépendait entièrement de la formule que l'homme avait signée; d'après le genre de formule qui avait été signée dans le temps, il était d'avis que nous ne pouvions pas le faire.

Outre M. Finlay, le chef de police a également été invité à donner son avis là-dessus. Il m'a répondu qu'il n'était pas prêt à cela, à moins que nous n'ayons des soupçons très grands et que nous soyons disposés à nous procurer un mandat contre l'homme en question. Il était d'opinion que ce serait nous exposer à des poursuites judiciaires, si nous devions fouiller celui-ci avant l'obtention d'un mandat.

M. BOURBONNAIS: Ne vous êtes-vous pas méfié quelque peu de ces percepteurs en prenant connaissance du rapport de l'enquêteur des chemins de fer Nationaux du Canada? Il y était révélé que, la plupart du temps, le percepteur négligeait de remettre un reçu?

M. BEAUDET: Des soupçons et des preuves sont deux choses différentes.

M. BOURBONNAIS: Mais vous aviez une formule signée par le percepteur vous autorisant à le fouiller?

M. BEAUDET: Oui, mais pas à le dévêtir.

M. CLÉMENT: Puis-je ajouter que j'ai posé les mêmes questions aux membres de la Gendarmerie royale du Canada. Je leur ai demandé s'ils fouillaient un homme. Ils m'ont répondu qu'ils ne fouillaient un homme que s'ils étaient presque tout à fait certains que c'était bien celui qu'ils cherchaient. En d'autres mots, il s'agissait là, naturellement, d'une question d'ordre juridique. C'est l'opinion que m'a donnée la Gendarmerie royale du Canada.

M. BOURBONNAIS: Comment expliquez-vous, alors, que dans certaines entreprises privées, comme les cinémas et les cirques, toutes sortes de percepteurs perçoivent de l'argent du public et très rarement, pourtant, de l'argent soit . . .

M. CLÉMENT: Plaît-il?

M. BOURBONNAIS: Très rarement, pourtant, de l'argent soit volé par ces percepteurs, parce que ces établissements ont un moyen de vérification.

M. CLÉMENT: Parlez-vous du moyen employé dans un cinéma, par exemple?

M. BOURBONNAIS: Oui, monsieur.

M. CLÉMENT: Je pourrais vous faire connaître une façon très efficace de voler de l'argent dans un cinéma. Si vous le voulez, je peux vous fournir des explications là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Ne vous souciez pas de le faire. Je ne crois pas que nous ayons besoins de ces explications ici.

M. CLÉMENT: Il y a des moyens efficaces de voler de l'argent dans un cinéma.

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

M. BOURBONNAIS: Non, pas pour le moment. Mais j'aimerais interroger M. Chevrier.

M. CHEVRIER: Allez-y.

M. BRUCHÉSI: Je doute que le gouvernement de Québec ait été en partie responsable du retard apporté à l'installation du système automatique de péage. Ne pensez-vous pas qu'il serait beaucoup plus difficile d'aménager un tel système avant l'achèvement de cette partie du pont et des approches de la voie maritime? Avez-vous pu installer un appareil automatique avant que tous ces aménagements aient été complétés?

M. BEAUDET: Un appareil automatique de perception avec voies automatiques, oui, mais pas de système automatique avec voies surveillées.

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

M. BRUCHÉSI: J'avais cru vous entendre dire que le retard était dû à la lenteur de Québec à accepter le nouveau tarif. Mais il n'était pas possible de préparer un nouveau tarif et un nouveau système automatique de péage avant l'achèvement de toutes ces constructions?

M. BEAUDET: Je viens juste de vous dire que nous pourrions aménager temporairement une installation automatique, c'est-à-dire des appareils automatiques avec voies automatiques, mais que nous ne pourrions pas installer provisoirement de matériel automatique avec voies surveillées. Je crois que j'ai décrit tout cela en détail dans mon témoignage.

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. BEAUDET: J'ai décrit les rouages concernant les voies surveillées et j'ai donné des détails à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Notre comité n'est censé siéger que jusqu'à 4 heures et demie. Voulez-vous ajourner maintenant?

M. CHOWN: Je propose que nous ajournions.

M. MONTEITH (*Verdun*): Puis-je poser une question? Depuis combien de temps êtes-vous à ce poste, monsieur Clément?

Le PRÉSIDENT: Non, non. Il y en a d'autres avant vous, monsieur Monteith. C'est pourquoi j'ai mentionné qu'il était maintenant 4 heures et demie et que

le Comité n'est censé siéger que jusqu'à 4 heures et demie. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé si vous vouliez ajourner maintenant. Et j'ai entendu quelqu'un proposer l'ajournement.

M. CHOWN: Oui, j'ai proposé que l'on ajourne.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la motion. Est-elle approuvée?

(Assentiment)

Nous nous réunirons mardi matin à 9 heures et demie.

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 11

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

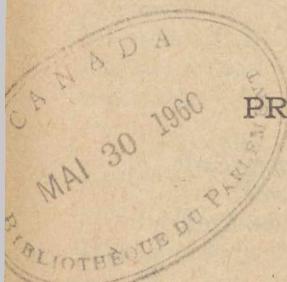
SÉANCE DU MARDI 12 AVRIL 1960

TÉMOINS:

L'honorable George Hees, ministre des Transports et du Conseil des ports nationaux, MM. Maurice Archer, président, G. Beaudet, directeur du port de Montréal, et J.-A. Clément, surintendant des ponts (port de Montréal).

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960

22955-9-1



COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser,
Vice-président: M. W. Marvin Howe,

et MM.

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

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

PROCÈS-VERBAUX

MARDI 12 avril 1960.

(19)

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

Présents: MM. Allmark, Asselin, Baldwin, Bourque, Brassard (*Chicoutimi*), Brassard (*Lapointe*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Crouse, Denis, Fisher, Fraser, Grills, Horner (*Acadia*), Howe, Keays, Lessard, MacInnis, Martin (*Essex-Est*), Martini, McDonald (*Hamilton-Sud*), McGregor, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Payne, Pigeon, Phillips, Pratt, Rapp, Rogers, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Lincoln*), Thompson, Tucker, et Wratten (36).

Aussi présents: L'honorable George Hees, ministre des Transports; du *Conseil des ports nationaux:* MM. Maurice Archer, président; R. J. Rankin, vice-président; G. Beaudet, directeur du port de Montréal; J. F. Finlay, conseiller juridique; J. B. Phair, agent en chef du Trésor et J.-A. Clément, surintendant des ponts (port de Montréal); et, du *National-Canadien*, M. Walter Smith, représentant exécutif à Ottawa.

Le Comité reprend son étude de la perception du péage au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria, à Montréal (P.Q.).

Le Président nomme M. Creaghan, pour remplacer M. Bourbonnais, au sous-comité du Programme et de la procédure.

Le Président annonce que le sous-comité du Programme et de la procédure s'est réuni la veille et que ses membres ont convenu de présenter le rapport qui suit:

1. Que MM. Deschatelets, Fisher et Johnson soient nommés membres d'un sous-comité spécial du Comité directeur aux fins de faire un examen préalable des documents «personnels et confidentiels» qui ont été produits par M. Archer, le 7 avril; et que le secrétaire du Comité soit présent aux réunions du sous-comité spécial, qu'il ait la garde desdits documents confidentiels pendant tout le temps de la séance et qu'il permette auxdits trois membres de les examiner.

2. Que, après l'examen des documents confidentiels et privés, le sous-comité spécial fasse rapport au Président et qu'il propose ceux qu'il a choisis pour les soumettre à l'examen du Comité directeur, lequel décidera des recommandations à faire au Comité principal; et que le Président convoque une réunion du Comité directeur pour étudier le rapport du sous-comité spécial.

3. Que, si possible, le Comité termine le mardi 12 avril, à la séance du matin, l'interrogatoire des membres du Conseil des ports nationaux.

et qu'il décide, lors de cette même séance, de l'ordre et de la procédure à suivre pour la convocation et l'interrogatoire des autres témoins qui seront appelés.

4. Que l'on convoque pour interrogatoire, aux séances du mardi 26 avril et du jeudi 28 avril, les autres témoins dont les noms suivent:

1. M. Walter Smith, représentant exécutif, National-Canadien, Ottawa.
2. M. George A. Shea, ex-chef du Service des enquêtes, National-Canadien.
3. M. Harold Lande, C.R. qui, en 1959, était président du Comité conjoint siégeant en appel au sujet d'un différend entre la Fraternité des commis de chemin de fer et de navigation et autres et le Conseil des ports nationaux, à la suite d'une plainte concernant le congédiement des péagers.
4. M. Frank Hall, président de la Fraternité des commis de chemins de fer et de navigation et autres.

5. Que le Comité directeur décide de l'ordre à suivre pour l'interrogatoire des autres témoins à entendre et qu'il fixe cet interrogatoire à une date ultérieure, avec entente que le Président aura le pouvoir d'ordonner la convocation d'autres témoins que ceux qui seront convoqués le 26 et le 28 avril, au cas où l'un ou plus de ces derniers ne seraient pas disponibles.

6. Que le Comité ne siège pas l'après-midi du mardi 12 avril, contrairement à ce qui avait d'abord été proposé.

Le Comité approuve les propositions du Comité directeur.

Le président rappelle au témoin et à M^{lle} Paulette Cyr, interprète, qu'ils sont sous serment.

Le Comité accepte, à la requête de M. Clément, qu'une correction soit apportée au compte rendu du 17 mars 1960, fascicule 4, page 145 (voir l'erratum mentionné à la seconde page de la version anglaise du présent fascicule).

L'honorable M. Hees et MM. Beaudet, Archer et Clément répondent à d'autres questions au sujet d'un mémoire concernant le pont Jacques-Cartier et qui a été présenté au Comité par M. Archer, le 14 mars.

Au cours de la séance, le Président se prononce contre la production, par M. Martin (*Essex-Est*), d'une certaine lettre publiée dans le numéro du 12 avril du journal «Le Droit».

Le Comité approuve la décision du Président.

Sur la proposition de M. Fisher, appuyée par M. McGregor:

Il est résolu: Que le Comité autorise la convocation des témoins suivants, pour le 26 et le 28 avril: MM. Walter Smith, George A. Shea, Harold Lande et Frank Hall ou de tous autres témoins que le Président jugera nécessaire de leur substituer.

Le Comité accepte que certains documents offerts par les témoins de ce jour, en réponse à des questions, soient versés en appendice aux procès-verbaux de ce jour. En voici la liste:

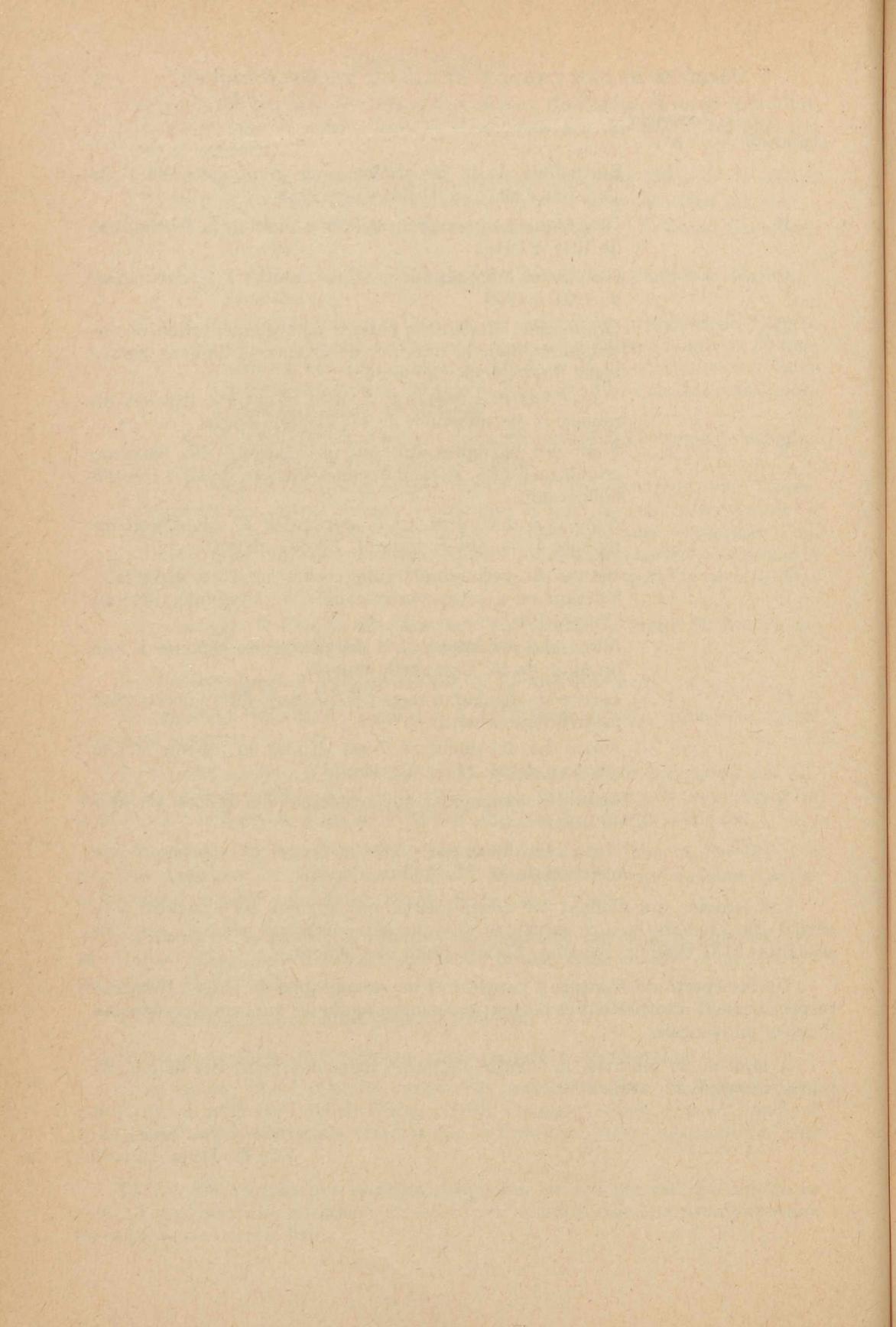
<i>Appendice</i>	<i>Document n°</i>	
A	1	Statistique de la circulation pour la période allant du 1 ^{er} janvier 1947 au 31 décembre 1958.
B	2	Graphique comparatif du volume annuel de la circulation, de 1947 à 1948.
C	3	Graphique indiquant les chiffres relatifs à la circulation de 1947 à 1948.
D	4	Graphique indiquant le rythme de l'augmentation démographique dans la province de Québec et de l'enregistrement des véhicules à moteur. NOTA: Les documents 1, 2, 3 et 4 ont été déposés en réponse à des questions de M. Fisher, député.
E	5	Liste des entrepreneurs qui ont exécuté des travaux, grands ou petits, au pont Jacques-Cartier, de 1954 jusqu'à maintenant. NOTA: Le document n° 5, appendice E, est déposé en réponse à une question de M. Asselin, député.
F	6	Lettres de recommandation écrites par des députés fédéraux ou d'autres personnalités, du 1 ^{er} janvier 1945 au 20 août 1954. NOTA: Le document n° 6 est déposé en réponse à une question de M. Campbell, député.
G	7	Lettres de démission reçues de péagers, du 4 janvier 1954 jusqu'à maintenant. NOTA: Le document n° 7 est déposé en réponse à une question de M. McInnis, député.
H	8	Liste des compagnies qui achetaient des billets «vendus en bloc». NOTA: Le document n° 8 est déposé en réponse à une question de M. McPhillips, député.

Les témoins qui avaient été convoqués et qui avaient été entendus à la séance du 14 mars et aux suivantes devront se retirer; ces témoins sont les suivants: MM. Archer, Beaudet, Finlay, Phair et Clément.

Un interprète du français à l'anglais et un sténographe de langue française respectivement interprètent et portent au compte rendu les questions et réponses données en français.

A midi et 25 minutes, le Comité s'ajourne jusqu'à 9 heures et demie, du matin, le mardi 26 avril 1960.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.



TÉMOIGNAGES

MARDI 12 avril 1960.

9 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Votre comité directeur s'est réuni hier soir pour étudier la façon de procéder à l'égard des deux dossiers qui renferment les documents personnels et confidentiels prouits par M. Archer le 7 avril. Voici ce que recommande le comité directeur: qu'un sous-comité spécial composé de trois membres soit constitué en vue d'examiner les cinquante-six lettres en cause et que ce sous-comité présente son rapport au comité directeur par l'entremise du président. Le sous-comité indiquerait au comité directeur les documents qui, à son avis, devraient être examinés. Le comité directeur peut, bien entendu, prendre connaissance de toutes ces lettres s'il le désire. Les mesures à prendre à l'égard des lettres en question incombent donc au comité directeur.

En outre, le comité directeur a exprimé l'avis qu'il serait sage de terminer l'examen du rapport de M. Archer ce matin. Nous l'étudions depuis plusieurs jours et j'estime que toutes les questions pertinentes ont été posées à ce sujet.

Le comité directeur a, de plus, examiné la question de faire comparaître d'autres témoins et a convenu de proposer que les personnes suivantes soient appelées et entendues les mardi et jeudi, 26 et 28 avril: M. Walter Smith, représentant exécutif du National-Canadien, à Ottawa; M. George A. Shea, ancien directeur du service des enquêtes du National-Canadien; M. Harold Lande, Q.C., qui, en 1959, était président de la commission mixte d'appel chargée, lors du différend survenu entre la fraternité des commis, etc., de chemins de fer et de navires à vapeur, d'une part, et la Commission des ports nationaux, d'autre part, d'étudier les griefs formulés à l'égard du congédiement des péagers; et M. Frank Hall, président de la fraternité des commis, etc., de chemins de fer et de navires à vapeur.

Le comité directeur a recommandé, de plus, qu'on remette à une séance qu'il tiendra ultérieurement la décision relative à l'ordre selon lequel les témoins à venir seront interrogés.

M. Creaghan est maintenant de retour de son voyage outre-mer. M. Bourbonnais le remplaçait à titre provisoire. Comme nous aimerions voir M. Creaghan siéger de nouveau au comité directeur, êtes-vous d'avis, messieurs, que nous devrions le nommer encore une fois à ce comité directeur?

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas d'opposition?

M. McPHILLIPS: Monsieur le président, vu que nous étudions le rapport du comité directeur, permettez-moi de signaler qu'à ma connaissance on avait déféré à ce comité la question d'appeler M. Poole comme témoin.

Le PRÉSIDENT: Vous avez raison.

M. McPHILLIPS: Ne s'en est-on pas occupé?

Le PRÉSIDENT: Son nom se trouve sur notre liste, mais on ne pourra peut-être pas l'appeler à cause de l'attitude du ministère de la Justice; je ne saurais dire. J'ai saisi M. Fulton de cette question encore une fois ce matin: il vérifie l'affaire. De toute façon, le nom de M. Poole est sur notre liste.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Puis-je vous demander, monsieur le président, si, lorsque vous demandez l'avis du ministre de la Justice, vous vous adressez aux légistes de la Couronne ou au ministre de la Justice, car un ministre de la Justice ne doit pas donner son avis sur une question de droit, ainsi le veut la règle. C'est aux légistes de la Couronne, au sous-ministre de la Justice qu'il appartient de donner des avis de ce genre.

Le PRÉSIDENT: Je crois savoir que le ministre de la Justice consulte à ce sujet les légistes et la Gendarmerie royale du Canada.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Mais les a-t-il consultés dans ce cas-ci?

Le PRÉSIDENT: En effet, et il les consultera de nouveau pour faire suite à ma demande de ce matin.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Merci.

Le PRÉSIDENT: Le Comité accepte-t-il les vœux du comité directeur?

(Assentiment)

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, je rapelle aux hauts fonctionnaires du Conseil des ports nationaux et à l'interprète qu'ils sont toujours sous serment.

M. Clément voudrait déposer un document. Vous avez la parole, monsieur Clément.

M. J. A. CLÉMENT (*Surintendant des ponts (port de Montréal) Conseil des ports nationaux*): En réponse à la question de M. Denis, qui figure au fascicule 10 des délibérations, je tiens à déposer le présent document. Il s'agit d'un relevé relatif au nombre de carnets de cinquante billets, vendus à raison de trois dollars le livret, conformément au prix en vigueur, du 1^{er} janvier 1958 au 31 mars 1959. En voici la teneur:

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL PONT JACQUES-CARTIER

Nombre de carnets de cinquante billets vendus, à raison de trois dollars le livret selon le prix en vigueur, du 1^{er} janvier 1958 au 31 mars 1959.

Mois	Nombre de livrets	Nombre de billets
1958—Janvier.....	9,863	493,150
Février.....	8,273	413,650
Mars.....	11,066	553,300
Avril.....	12,148	607,400
Mai.....	12,846	642,300
Juin.....	12,751	637,550
Juillet.....	12,261	613,050
Août.....	12,855	642,750
Septembre.....	12,834	641,700
Octobre.....	12,795	639,750
Novembre.....	11,816	590,800
Décembre.....	10,424	521,200
1959—Janvier.....	9,856	492,800
Février.....	9,648	482,400
Mars.....	10,193	509,650
TOTAL.....	169,629	8,481,450

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Beaudet voudrait maintenant fournir réponse à une question.

M. G. BEAUDET (*Directeur du port de Montréal, Conseil des ports nationaux*): Monsieur le président, je voudrais apporter des précisions à la réponse que j'ai donnée à M. Fisher, comme en fait foi le fascicule 10 des délibérations de notre Comité, en date du 7 avril, au sujet des chiffres et de la tendance que M. Fisher a trouvés renversants.

J'ai eu l'occasion d'étudier le dossier en cause et de me rendre compte de la situation qui existait à ce moment. Cette situation est à peu près comme il suit. Mais je tiens à dire au préalable que les chiffres cités par M. Fisher, puisés dans le rapport annuel du Conseil des ports nationaux, représentent, dans les deux cas, le nombre total de véhicules et le nombre total des passagers, c'est-à-dire le nombre de personnes que transportaient les automobiles, les camions et les autobus. Une façon plus juste d'établir la comparaison serait de donner le nombre des voitures à passagers et le nombre de passagers dans ces voitures.

Les dossiers révèlent que 4,453,000 voitures,—il s'agit de voitures à passagers,—ont passé le pont en 1951. Je ne donne pas les centaines.

Cette année-là, on a vendu 4,271,000 billets de passager, ce qui donne une proportion de .96 passager par voiture.

En 1957, le nombre des voitures qui ont emprunté le pont s'établit à 9,593,000 tandis que celui des billets vendus se chiffre par 5,839,000, soit une proportion de .61 passager par voiture.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, je crois devoir interrompre ici les délibérations en cours.

Je fais appel au Règlement. On vient de me transmettre un exemplaire du *Devoir* en date du 12 avril et je constate qu'un nommé Pothier Ferland, avocat représentant quelques-uns des accusés, vous a adressé une lettre, monsieur le président.

Cette lettre est rédigée en français. Je devrais peut-être en donner lecture.

Le PRÉSIDENT: En effet, cette lettre a été reçue mais je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en donner lecture. Je pense que le ministre de la Justice a reçu pareille lettre lui aussi. Elle traite des péagers et, à mon sens, le Comité ne devrait pas en être saisi.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Avant de statuer sur cette question, monsieur le président. . .

M. MACINNIS: Vous n'avez pas là une lettre mais un journal.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Il s'agit d'une lettre dont l'en-tête est le suivant: «L'enquête parlementaire est injuste pour les péagers accusés; suspension réclamée.» Suit la lettre, en français.

J'aimerais faire consigner cette lettre au compte rendu, à moins que vous en donniez lecture, monsieur le président, ce qui nous permettrait d'étudier tout de suite ce qu'elle implique.

M. FISHER: Je m'y oppose.

M. ASSELIN: Je m'y oppose.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Les membres du Comité s'y opposent avant même qu'on ait donné lecture de la lettre.

M. FISHER: Je fais appel au Règlement, monsieur le président, car nous étions en train de poser des questions et d'obtenir des réponses lorsqu'on a interrompu le débat pour discuter une affaire nullement rattachée au sujet dont nous parlions.

Si cette affaire est tellement importante, M. Martin pourrait en saisir le Comité plus tard; ainsi nous pourrions continuer le débat déjà commencé. A mon avis, le député emploie une tactique de louvoisement, si je puis m'exprimer ainsi.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je regrette que M. Fisher fasse un tel commentaire.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Martin, on s'est opposé à ce que vous lisiez cette lettre.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Mais je ne l'ai même pas encore lue. Le député de Port-Arthur n'en connaît pas la teneur.

Il s'agit d'une lettre de la part d'un avocat qui parle au nom d'un accusé dans cette affaire. Je ne formule aucune observation pour le moment sur la lettre elle-même, mais je ferai remarquer au président qui est certes un président intègre, qu'étant donné que l'avocat de l'accusé s'élève contre nos délibérations, estimant qu'elles nuisent à la cause particulière qu'il a à défendre et aux personnes qu'il représente,—et je ne fais aucun commentaire là-dessus,—je suis d'avis que le président devrait donner lecture de la lettre qu'il a reçue; j'estime, et je le dis avec beaucoup de déférence, qu'il aurait dû saisir le Comité de cette question; toutefois, s'il ne croit pas devoir le faire, j'aimerais verser cette lettre au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, monsieur Martin, le président n'a pas lu la lettre au Comité, non plus qu'il a attiré l'attention du Comité sur cette affaire, parce que, selon le ministère de la Justice, le Comité ne doit pas s'occuper du tout de questions relatives au péage. Comme la lettre traite de péage, je ne crois pas qu'on doive la porter à la connaissance du Comité.

M. MARTIN (*Essex-Est*): L'essence de cette lettre, je voudrais lire celle-ci la première...

DES VOIX: Non, non, non.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Cette lettre précise que nos délibérations...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Martin, comme on s'oppose à la lecture de la lettre, je vais mettre la question aux voix.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Certes, monsieur le président, vous n'allez pas demander au Comité de se prononcer sur une question qu'il ne connaît pas.

Personne n'est au courant de la teneur de cette lettre, vous n'allez donc pas demander...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Martin, comme je vous l'ai dit, ainsi qu'au Comité, nous n'étudierons aucune question qui a trait au péage ou aux personnes accusées. Il est évident qu'il s'agit là de personnes qui sont accusées et d'un avocat qui se fait leur porte-parole. En conséquence, avec l'assentiment du Comité, je décide que cette lettre ne soit pas signalée au Comité.

M. MCGREGOR: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Cette question n'a rien à voir au Comité.

M. MARTIN (*Essex-Est*): C'est votre avis.

Le PRÉSIDENT: Je demande l'avis du Comité à l'égard de la décision que je viens de rendre.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, je voudrais, avant que vous preniez une décision, ou avant que nous procédions au vote, que le Comité ait l'occasion d'examiner la teneur de cette lettre. Moi-même, je n'ai pas lu toute l'affaire, mais il est évident que cette lettre, rédigée par un avocat, laisse entendre que les délibérations de notre Comité nuisent à sa cause particulière.

J'estime juste que. . .

Le PRÉSIDENT: Monsieur Martin. . .

M. McINNIS: Veuillez vous asseoir. Qu'est-ce qui vous prend?

DES VOIX: Silence. Silence.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Rien ne m'empêchera de faire ce que je veux.

M. MACINNIS: Après tout, qui doit assumer la direction du Comité? Est-ce M. Martin? Dans ce cas aussi bien nous en aller.

Le PRÉSIDENT: Je vous demande de ne pas lire cette lettre avant de connaître la décision du Comité. Et comme je vous le disais auparavant. . .

M. MARTIN (*Essex-Est*): Comment pouvez-vous décider quand les membres du Comité ignorent ce que dit cette lettre. C'est là le point.

Le PRÉSIDENT: Vous nous avez déjà dit ce dont il s'agit. . .

M. MARTIN (*Essex-Est*): Non, je ne l'ai pas fait.

Le PRÉSIDENT: . . . vous avez dit que la lettre était d'un avocat représentant les accusés; et si la lettre était lue il en résulterait beaucoup plus de mal que de bien. Du moins c'est là mon opinion, et je demande au Comité de voter là-dessus.

Ceux qui désirent la lecture de cette lettre, veuillez l'indiquer?

Si vous ne voulez pas qu'on la lise, veuillez le faire savoir.

La proposition est rejetée.

M. MCGREGOR: Il n'a même pas eu le cran de lever la main.

Le PRÉSIDENT: La lettre ne sera pas lue.

Messieurs, comme je l'ai mentionné au début de la réunion nous allons essayer de terminer l'étude du mémoire de M. Archer sur le pont Jacques-Cartier.

Excusez-moi mais M. Beudet n'avait pas terminé lorsqu'il a été interrompu par M. Martin.

Monsieur Beudet?

M. BEAUDET: J'avais expliqué auparavant que la raison pour laquelle le nombre des passagers baissait était que durant la période mentionnée, soit de 1951 à 1957, il s'est vendu plus d'automobiles.

Je dispose maintenant de quelques renseignements statistiques à ce sujet et peut-être pourrions-nous étudier les proportions. En 1951 le nombre des automobiles immatriculées s'élevait à 500,000 et la population du grand Montréal à 1,500,000, soit une proportion d'un véhicule par trois personnes.

En 1957 le nombre des voitures immatriculées était de 850,000 et la population de 1,700,000, soit un véhicule par deux personnes.

Ces chiffres proviennent des archives officielles de la province de Québec.

La baisse dans la proportion du nombre des passagers par voiture, que j'ai déjà signalée, c'est-à-dire de 0.96 à 0.61 est de l'ordre de 36 p. 100. La diminution dans la proportion du nombre de personnes par véhicule, de 3 en 1951 à 2 en 1957,

est de 33 $\frac{1}{3}$ p. 100. Il n'y a donc qu'un total de 3 p. 100 dont nous ne pouvons rendre compte et l'absence d'informations à ce sujet est peut-être attribuable au manque de compétence des péagers de ce temps-là.

Sur 5,800,000 passagers en 1957, 3 p. 100 représentent 174,000 ou, à 2 $\frac{1}{2}$ c., la somme de \$4,350, ce qui correspond à deux dixièmes pour cent du revenu total du pont cette année-là.

Je vous remercie monsieur le président.

LE PRÉSIDENT: Merci, monsieur Beaudet.

M. FISHER: Je voudrais ajouter quelque chose, monsieur le président, car c'est là, au fond, une réfutation de l'argument que j'avais apporté à M. Beaudet la semaine dernière.

LE PRÉSIDENT: Vous avez raison, monsieur Fisher, mais avant que vous continuiez permettez-moi simplement de rappeler ce que j'ai déjà dit plus tôt ce matin, c'est-à-dire que nous voulons en terminer avec l'interrogatoire des représentants des ports nationaux, si possible.

Nous avons étudié le mémoire de M. Archer sous les aspects de la finance, des problèmes relatifs à la régie de la circulation, à l'administration, aux enquêtes de 1957 et de 1958, à l'emploi et aux pionniers dans le domaine des nouveaux appareils.

Je crois que nous en avons fait une étude passablement complète et, comme nous l'avons constaté jeudi dernier, un certain nombre de questions ont été répétées. Aussi suis-je d'avis,—et je pense que le Comité l'est aussi, que nous pouvons terminer le tout ce matin.

Merci, monsieur Fisher.

M. FISHER: Le point que j'ai signalé l'autre jour, monsieur Beaudet, était que j'avais puisé mes renseignements statistiques dans votre rapport annuel lui-même, ce qui nous a permis de connaître le nombre total des passagers.

M. BEAUDET: En effet.

M. FISHER: Et aussi le nombre total des automobiles.

Comme je crois comprendre votre proposition d'aujourd'hui, ces chiffres comprenaient aussi les autobus, les camions et les autres véhicules à passagers; les proportions n'étaient par conséquent pas indiquées.

M. BEAUDET: Les rapports n'étant pas très bien établis.

M. FISHER: Mais il n'en reste pas moins vrai que même si vous incluez tous les autres éléments il y a encore ce changement notable dans le rapport. Même celui de 0.96 à 0.61 est appréciable.

M. BEAUDET: C'est exact; ce changement est certainement appréciable.

M. FISHER: Vous avez étudié la question en consultant vos dossiers. Votre comptabilité confirme-t-elle que vous n'avez jamais eu de doutes quant à cette tendance qui n'aurait pas d'autre explication que le nombre accru de voitures?

M. BEAUDET: Il y a une note sur un document qui m'a été présenté,—je l'ai lue au cours de la fin de semaine,—qui mentionne «simple baisse», ce qui prouve que j'avais parcouru ledit document, que j'avais remarqué la baisse mais que je ne considérais pas, après examen, qu'il s'agissait là d'un très grand manque de compétence, si je puis m'exprimer ainsi.

M. FISHER: Je vous aurais été reconnaissant de vous reporter en arrière, car en examinant les simples données statistiques, c'est-à-dire, les données statistiques annuelles, vous auriez eu le rapport des années de guerre durant lesquelles le nombre des passagers par voiture est assez élevé, comme vous pouviez vous y attendre. Ce nombre n'a pas cessé de diminuer durant tout le cours des ans, ce qui ne devait également pas vous surprendre, mais la baisse de 1947 jusqu'à 1958 est fantastique.

M. BEAUDET: Je serais porté à croire, monsieur Fisher,—je n'en ai pas fait le calcul, mais j'ai toujours rattaché ces chiffres au nombre des véhicules par personne, que si nous prenions les mêmes chiffres en 1948 au lieu de 1951, avec le nombre des voitures automobiles et les passagers dans ces voitures, nous en arriverions à peu près à la même réponse. J'en suis très convaincu.

M. FISHER: Je pourrais en faire le calcul pour moi-même, mais nous avez-vous donné suffisamment de chiffres, ou un groupe suffisamment complet de données statistiques nous permettant de calculer nous-mêmes ce rapport?

M. BEAUDET: Oui, si ce n'est qu'un des documents n'a pas été demandé, celui de la circulation. Toute la documentation que nous avons soumise en matière de circulation fournit des données financières et non le nombre de véhicules.

M. FISHER: Pourrions-nous l'avoir? Je n'ai pas objection à faire le calcul moi-même. J'aimerais calculer ce rapport jusqu'au bout.

M. BEAUDET: Je serais très heureux de déposer un document indiquant toutes les tendances relatives à la circulation et non à l'argent. (Voir les appendices A, B, C et D.)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Asselin? Nous allons recourir aux services de l'interprète.

(Texte)

M. ASSELIN: Je voudrais poser une ou deux questions à M. Beudet. Monsieur Beudet, vous aviez, de temps en temps, à faire des réparations au pont Jacques-Cartier?

M. BEAUDET: Oui.

M. ASSELIN: De quelle façon ces réparations ont-elles été faites; ont-elles été données à la journée ou à contrat?

M. BEAUDET: Les réparations ordinaires étaient faites par nos propres employés qui sont payés à l'heure.

M. ASSELIN: Avez-vous des réparations extra-ordinaires souvent ou tous les ans, par exemple?

M. BEAUDET: Non.

M. ASSELIN: Qu'entendez-vous par réparations ordinaires et majeures?

M. BEAUDET: Les réparations ordinaires sont celles qui sont requises pour l'entretien du pont; les réparations majeures sont celles d'un ordre tout à fait spécial et dont le coût se chiffrait à plus de \$25,000. Dans tous les cas de réparations majeures, elles sont faites par des «contracteurs»; les travaux sont exécutés sur la base de soumissions.

M. ASSELIN: Est-ce que c'étaient des soumissions publiques ou des soumissions fermées? Est-ce qu'on appelait des «contracteurs» pour leur demander de soumissionner?

M. BEAUDET: Ce sont des soumissions publiques.

M. ASSELIN: Par qui ces soumissions étaient-elles données? Étaient-elles données par votre bureau de direction ou par le département des Transports, ici?

M. BEAUDET: Suivant les termes de l'«Acte» du «National Harbour's Board», le Conseil des ports nationaux, lorsque les soumissions concernaient un contrat de plus de \$50,000. Les soumissions étaient demandées par le bureau central du «National Harbour's Board», à Ottawa, par voie d'annonces dans tous les journaux. Dans le cas des contrats de moins de \$15,000, les soumissions sont demandées par mon bureau. Tous les «contracteurs» susceptibles d'être intéressés ou «compétents» pour faire le travail avaient l'opportunité de soumettre une soumission.

M. BEAUDET: Avec plaisir.

M. ASSELIN: Je voudrais poser une question soit à M. Beaudet, soit à M. Clément. Ma question concerne l'embauchage des «toll collectors», des gens qui voulaient être collecteurs sur le pont Jacques-Cartier. Est-ce que, directement ou indirectement, ou par des personnes «superposées», on vous a déjà offert des cadeaux ou de l'argent pour obtenir de semblables positions, ou les deux?

M. BEAUDET: Jamais.

M. ASSELIN: Pour revenir à la question. Lorsque vous avez décidé de faire installer des compteurs automatiques, est-ce que, au cours des discussions concernant l'installation de ces compteurs, il y avait des représentants du gouvernement de la province de Québec et de la ville de Montréal sur votre comité d'étude?

M. BEAUDET: Non.

M. ASSELIN: Lorsque vous avez décidé de faire installer les compteurs automatiques, est-ce que votre décision a été transmise à la ville de Montréal et à la province de Québec?

M. BEAUDET: Non.

M. ASSELIN: Si je vous demande cette question, c'est parce que M. Brassard, le député de Lapointe, a laissé entendre au comité, l'autre jour, que c'était la réponse de M. Archer que le délai dans l'installation de ces compteurs automatiques était dû au manque de célérité de la province de Québec à répondre. Ceci est à la page 677. Cela concerne évidemment les tarifs?

(Traduction)

M. BRASSARD (*Lapointe*): Je désire poser la question de privilège: M. Asselin a dit en français:

«que j'ai laissé entendre»,

Cela est tout à fait erroné. J'avais adressé une question à MM. Beaudet et Archer.

Le PRÉSIDENT: Je prends acte de votre question de privilège.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Je n'ai pas donné moi-même la réponse.

(Texte)

M. ASSELIN: Voici, on a demandé quelle était la cause du délai dans l'installation du système automatique? Vous pouvez voir cela à la page 677.

(Traduction)

M. ASSELIN: C'était une réponse de M. Archer se lisant ainsi qu'il suit:

(Texte)

M. ARCHER: La demande a été présentée à la province de Québec, le 1^{er} mai 1958, et le décret du conseil a été adopté en février. Il faut que je vérifie la date: c'est le 4 février 1959.

Et M. Brassard a ensuite demandé:

M. BRASSARD (*Lapointe*): Voici ma dernière question: Êtes-vous d'avis qu'à cause de cela l'installation des appareils automatiques sur le pont Jacques-Cartier a été retardée?

Et la demande de M. Archer a été faite à la province de Québec le 1^{er} mai.

(Traduction)

M. ARCHER: Oui monsieur.

M. ASSELIN: Je me demande si M. Beaudet pourrait répondre à cette question.

(Texte)

M. ASSELIN: Et c'est justement sur ce point. Je parle, évidemment, de la question posée par M. Brassard, le député de Lapointe. Et la réponse de M. Beaudet était à l'effet que le délai venait de la province de Québec.

(Traduction)

M. ASSELIN: Vous répondez aujourd'hui la même chose au sujet du délai?

(Texte)

M. BEAUDET: Est-ce que vous me posez la question? S'il y a eu délai à approuver le tarif, que le délai soit de deux heures ou de douze mois, il est évident que ce même délai «apporte» un délai à l'installation.

M. ASSELIN: Vous persistez à dire encore formellement que ce délai-là est dû au manque de coopération, comme vous le laissez entendre, des autorités de la province de Québec?

M. BEAUDET: Je ne crois pas avoir dit qu'il n'y avait pas eu de collaboration de la part des autorités de la province de Québec. Cela a été compris car il y a certainement eu de ma part entière collaboration, dans tout ce que j'ai entrepris, avec la province de Québec en ce qui a trait au pont.

M. ASSELIN: Êtes-vous en mesure de dire que la coopération de la province de Québec vous a été donnée concernant le pont Jacques-Cartier?

M. BEAUDET: Oui, certainement, et tout particulièrement dans la question du problème des approches du pont Jacques-Cartier, du côté sud, alors qu'on a pu réussir une solution parfaite grâce à la coopération de la province de Québec.

(Traduction)

M. ASSELIN: Merci.

M. FISHER: Il y a un point que j'aimerais éclaircir auprès de M. Beaudet. Pouvez-vous me dire si votre enregistrement des véhicules concernait tous les véhicules, y compris les automobiles, les camions et les autobus, ou s'il s'agissait d'automobiles seulement. Vous vous rappelez avoir donné ces chiffres?

M. BEAUDET: L'enregistrement visait tous les véhicules.

M. FISHER: Tous les véhicules?

M. BEAUDET: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Asselin?

M. ASSELIN: Non, merci.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je me demande si nous pourrions suivre exactement la marche des événements qui sont survenus après l'approbation de principe d'installer ces barrières de perception automatique. C'était en octobre 1956. Qu'a-t-on fait ensuite? Je suppose que c'est à la question des taux qu'il a fallu voir avant l'installation de ces barrières?

M. ARCHER: Il a fallu s'occuper des taux, de l'efficacité de l'outillage, de l'adaptation des taux à l'outillage et de l'adaptation au programme de construction; je crois que j'ai déjà répondu à cette question lorsque j'ai dit que l'ancien président en avait discuté avec le ministre; puisqu'il devait être appelé à témoigner et qu'il était l'intermédiaire normal pour les communications entre le Conseil et le ministre, il pourrait faire part, beaucoup mieux que moi, des discussions qui ont eu lieu entre eux.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Pourriez-vous nous dire quand l'échelle des taux a été prête, à quelle date elle a été disponible pour qu'elle puisse être appliquée?

M. ARCHER: Je crois que c'est aux environs d'octobre 1957.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Elle a été soumise à la province de Québec au mois de mai 1958?

M. ARCHER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Browne?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Non, c'est tout.

Le PRÉSIDENT: A votre tour, maintenant, monsieur Monteith?

M. MONTEITH (*Verdun*): J'aimerais poser quelques questions à M. Beaudet ou à M. Clément, que je reprendrai par la suite. Vous est-il déjà venu à l'idée, monsieur Beaudet, qu'il pouvait y avoir de faux reçus émis par les percepteurs?

M. BEAUDET: Je crois que nous avons répondu à cette question-là jeudi.

Le PRÉSIDENT: Oui, on a répondu à cette question-là.

M. MONTEITH (*Verdun*): Pourriez-vous y répondre de nouveau?

M. BEAUDET: Non, je ne crois pas qu'il y ait jamais eu de faux reçus.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser?

M. MONTEITH (*Verdun*): C'est tout.

Le PRÉSIDENT: A votre tour, maintenant, monsieur Campbell.

M. CAMPBELL (*Stormont*): J'aimerais poser plusieurs questions au ministre.

Le PRÉSIDENT: Au ministre?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Oui. Quand l'approbation a-t-elle été donnée, de fait, en vue de l'installation de percepteurs automatiques? Qui a donné l'approbation? Qui a donné l'approbation de faire installer les percepteurs automatiques? Qui l'a donnée et à quelle date?

L'hon. GEORGE H. HEES (*Ministre des Transports*): Le gouverneur en conseil, semble-t-il, a donné l'approbation, à l'été, je crois. A la fin de l'été 1958.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Qui a effectivement pris la décision de faire installer des percepteurs automatiques? Je ne dis pas la décision de principe mais la décision de fait, dont le résultat a été l'installation de ces percepteurs automatiques?

M. HEES: Je crois que c'est le gouvernement qui a pris la décision en question, mais la chose avait été discutée en principe. Et, comme vous le savez probablement, une chose ne peut pas être mise à exécution avant d'être approuvée par le gouvernement.

M. CAMPBELL (*Stormont*): S'agit-il du gouvernement actuel?

M. HEES: Eh bien, je pense qu'il pourrait s'agir de n'importe quel gouvernement.

M. CAMPBELL (*Stormont*): C'est le gouvernement actuel qui, de fait, a pris la décision.

M. HEES: Oui. C'est le gouvernement actuel qui, de fait, a pris la décision d'installer les machines de péage automatiques.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Que veut dire, dans le contexte actuel, une approbation de principe?

M. ARCHER: Il nous fallait plus de renseignements sur l'outillage. Nous ne l'avons pas rejeté car nous désirions l'obtenir plus vite encore, et c'est pourquoi nous avons prié M. Beudet de continuer à l'étudier afin de l'appliquer à l'échelle des taux.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Si je comprends bien, l'expression «approbation de principe» est très élastique? Par exemple, si je comprends bien, l'approbation de principe de construire la voie maritime du Saint-Laurent a été donnée 38 ans avant que les travaux commencent, de fait . . . Je crois donc comprendre que les mots «approbation de principe» sont très élastiques et qu'ils dépendent du contexte?

M. ARCHER: Je crois que l'expression a trait à la phase préliminaire de l'installation.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Oui, il pourrait s'agir d'une phase préliminaire ou d'une phase préliminaire à une autre étape, n'est-ce pas?

M. HEES: Je pourrais donner une sorte de réponse assez conforme à ce à quoi vous voulez en venir. Autant que je sache et autant que le sache M. Archer, le gouvernement précédent n'a pas décidé de faire installer le péage automatique. C'est le gouvernement actuel, à l'été de 1958, qui a pris cette décision. Aucun autre régime ne l'avait fait.

Si je comprends bien, le problème avait été étudié par le Conseil des ports nationaux, mais non pas par le gouvernement précédent.

M. CAMPBELL (*Stormont*): C'est là la réponse que je désirais obtenir, monsieur. J'ai encore une question à poser.

Avez-vous l'occasion, monsieur, au cours d'une même semaine, je veux dire vous-même ou des membres de votre personnel immédiat, de consulter le directeur du Conseil des ports nationaux plus souvent que de communiquer avec M. Gordon, président du National-Canadien?

M. HEES: Cela dépend de l'activité de chaque société de la Couronne.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Disons, alors, monsieur, dans le cours d'une année. Au cours d'une même année, vous consultez normalement le directeur du Conseil des ports nationaux et vous communiquez avec lui beaucoup plus souvent qu'avec le président Gordon du National-Canadien, n'est-ce pas?

M. HEES: Peut-être; je ne voudrais pas l'affirmer catégoriquement. Si beaucoup de travaux étaient entrepris, des travaux de caractère nouveau, sous la direction du Conseil des ports nationaux, je traiterais beaucoup avec ce Conseil.

Si quelque chose du même genre était entrepris par le National-Canadien, qui serait de nature à engendrer des controverses, et si cela était entrepris par le National-Canadien, je parlerais peut-être plus avec M. Gordon. Il est très difficile de donner une réponse à ce sujet.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Normalement, n'y aurait-il pas moins d'occasions pour M. Gordon, le président du National-Canadien, de consulter le ministre ou d'obtenir son approbation au sujet de la régie interne du National-Canadien qu'il ne devrait normalement y en avoir au sein même du Conseil des ports nationaux?

M. HEES: Oui, peut-être.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Ce sont les seules questions que j'avais à poser au ministre. Me serait-il permis d'en adresser quelques-unes à M. Beaudet relativement aux menaces dont il a été l'objet?

Le PRÉSIDENT: Il en a été question antérieurement.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Oui, mais il y a des points qui n'ont pas été soulevés et au sujet desquels j'aurais des questions à poser.

Le PRÉSIDENT: Puisque nous désirons en finir avec le présent interrogatoire ce matin, je crois que ce serait régulier.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur Beaudet, avez-vous déjà été prié par la Gendarmerie royale, par la police de Montréal ou par quelque autre corps de police d'assister à une confrontation de suspects?

M. BEAUDET: Personnellement, non.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Cela ne vous est jamais arrivé?

M. BEAUDET: Non.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Après la première menace qu'on vous a faite personnellement, vous n'avez pas communiqué avec la police vous-même: le lundi suivant, d'après le compte rendu, je crois, vous en avez parlé à vos supérieurs du Conseil des ports nationaux, et ce sont eux qui ont fait les arrangements avec la police, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: C'est exact. La police, la Gendarmerie royale, est venue me voir quelques jours plus tard afin d'obtenir le plus de détails possible de ma part, telle que la description complète des personnes qui étaient venues chez moi, ainsi qu'au sujet des voisins; on m'a demandé, s'il y avait des voisins à ce moment-là. J'ai donné tous les renseignements à la Gendarmerie royale. Cela a eu lieu, d'après moi, deux ou trois jours après que le Conseil eut communiqué avec le bureau principal de la Gendarmerie royale, à Ottawa.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Vous allez peut-être préférer ne pas répondre à la question, mais je suis un peu curieux de savoir pourquoi vous n'avez pas communiqué, dès le début, avec la police. Est-ce que c'est parce que, comme il s'agissait d'une affaire relative au port, vous avez pensé que c'était vos supérieurs qui devaient communiquer avec la police?

M. BEAUDET: J'ai déjà répondu que tel était mon avis; c'était probablement une réponse très crue. J'ai pensé à ce moment qu'il valait mieux éviter toute publicité autour de cette affaire. Et surtout, je ne tenais pas à ce que ma famille, ma femme et mes enfants soient au courant, car j'ai compris que cela ne manquerait pas de les inquiéter. Et, sachant que je devais aller chercher ma famille à la campagne pour la ramener en ville, ce n'était certainement pas le bon moment de répandre l'affaire dans les journaux.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Et c'est uniquement pour épargner des tracasseries et des inquiétudes inévitables à votre famille que vous avez décidé . . .

M. BEAUDET: Exactement.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Ce sont là toutes les questions que j'ai à poser pour le moment, mais il y a . . .

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Campbell. A votre tour, monsieur Pigeon.

M. CAMPBELL (*Stormont*): J'aimerais que certains documents soient versés au compte rendu. Aurons-nous l'occasion de le faire par la suite?

Le PRÉSIDENT: De quels documents s'agit-il?

M. CAMPBELL (*Stormont*): J'aimerais obtenir toutes les lettres de recommandation depuis la fin de la guerre, de sorte que nous puissions nous faire une idée complète de la situation.

Le PRÉSIDENT: Qu'entendez-vous par «depuis la fin de la guerre»?

M. CAMPBELL (*Stormont*): De 1945 à 1954.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le Comité avait décidé auparavant qu'il désirait à ce sujet avoir la correspondance seulement des cinq dernières années, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Je ne sais pas au juste de quels documents vous voulez parler.

Le PRÉSIDENT: De 1954 jusqu'à présent.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il s'agit des mêmes lettres de recommandation. Nous en avons pour les années allant de 1954 à 1958. J'aimerais en avoir à partir de la fin de la guerre afin de nous faire une idée complète de la situation qui existait en ce qui touche les recommandations.

La période qui m'intéresse plus particulièrement est celle qui commence à la fin de la guerre.

M. BEAUDET: Je ne suis pas certain de la réponse que je donne actuellement mais je crois que la plus grande partie de ces lettres ont été détruites. Je pense que nous avons détruit les lettres de sept ou huit années passées conformément aux instructions que nous avons reçues du Conseil, et je crois que les lettres dont vous venez de parler ont dû être détruites.

Les lettres des années 1951 et 1952 n'ont peut-être pas été détruites. Nous allons vous donner celles que nous avons encore pour cette période-là. (Voir Appendice «F»).

M. CAMPBELL (*Stormont*): Très bien.

Le PRÉSIDENT: Cela vous satisferait-il?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Oui, mais on va nous dire clairement de quelle année elles datent?

M. BEAUDET: Oui.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Et celles de quelles années ont été détruites?

M. BEAUDET: Oui.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Merci.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pigeon.

(*Texte*)

M. PIGEON: M. Beaudet, lorsque vous faisiez une étude en vue de l'installation du système automatique, pourquoi n'avez-vous pas consulté la ville de Montréal et la province de Québec au lieu de les aviser tout simplement de la décision que vous aviez prise?

M. BEAUDET: Je ne crois pas qu'il s'agisse d'une matière relevant directement ou indirectement de la province de Québec ou de la ville de Montréal.

(*Traduction*)

A ce propos, je pourrais citer un document déposé ici, qui a pour titre «Loi provinciale relative au pont Jacques-Cartier (port de Montréal)», appendice C, page 00.

(*Texte*)

M. ASSELIN: M. Beaudet, est-ce que nous l'avons ici?

M. BEAUDET: Oui, à la page 398.

M. PIGEON: Je vous ai demandé cela parce qu'il y a un principe dans notre système britannique qui veut ceci: «No taxation without representation».

M. BEAUDET: A ce moment-là, n'oubliez pas qu'il n'était plus question de taxe ni pour la ville de Montréal, ni pour la province de Québec. Le revenu était suffisamment haut, parce qu'il n'y avait plus de déficit.

M. CLÉMENT: Je désire rectifier le numéro de cette page. On a posé la question à la page mentionnée, mais la réponse concernant la construction d'un pont entre Montréal et Longueuil apparaît à l'Appendice C, page 460.

(*Texte*)

M. PIGEON: Cet «acte» a été passé en quelle année?

M. BEAUDET: En 1928.

M. PIGEON: Je vous ai demandé ceci parce que le gouvernement de la province de Québec et la ville de Montréal ont une certaine responsabilité, et ils sont obligés, souvent, de payer les déficits.

Une VOIX: Pas Québec.

M. BEAUDET: Les derniers déficits qui ont été payés par la ville de Montréal l'ont été en 1949. Les derniers payables, non-payés, par la province de Québec, sont aussi de 1949.

M. PIGEON: Ne trouvez-vous pas, monsieur Beaudet, que le gouvernement de la province de Québec a peut-être eu raison de retarder son paiement à la suite des irrégularités majeures que l'on découvre actuellement?

M. BEAUDET: C'est toujours plus facile de jouer la joute après qu'elle est terminée!

M. PIGEON: Je tiens à vous faire remarquer, M. Beaudet, que le gouvernement de la province de Québec et la ville de Montréal, ni de près ni de loin, n'y avaient des représentants, mais avaient un droit de regard sur l'administration du pont Jacques-Cartier?

M. BEAUDET: Je crois que votre assertion n'est pas tout à fait exacte. Si on «se réfère» à l'acte que je vous ai cité tout à l'heure, la province de Québec et la ville de Montréal n'ont pas un droit de regard sur l'administration du pont.

M. PIGEON: Est-ce que vous trouveriez cela préférable que cet acte soit amendé afin que la ville de Montréal et la province de Québec soient représentées?

M. BEAUDET: Voici une question qui n'est pas de mon ressort.

M. MARTIN (*Essex-Est*): C'est exact.

(*Texte*)

M. PIGEON: Dans un autre domaine maintenant. Des réparations majeures ont été effectuées à la sortie sud du pont Jacques-Cartier et au pont Jacques-Cartier lui-même à la suite des travaux de la Voie maritime du Saint-Laurent. Est-ce que ces travaux majeurs qui ont été effectués à cause de la Voie maritime du Saint-Laurent ont entraîné des pertes de péage?

M. BEAUDET: La seule façon de répondre à cette question, c'est de vous donner une opinion.

Il est possible qu'il y ait eu des pertes. Dans l'entente que nous avons eue avec la Voie maritime à ce sujet, on mentionne que ces pertes devaient être recouvrées s'il y avait moyen de les établir. Seulement, il faut se rappeler que ces pertes, s'il y en a eu, n'auraient pas entraîné un déficit qui aurait concerné la province ou la ville de Montréal.

M. PIGEON: Mais, vous admettez qu'il y a eu des pertes?

M. BEAUDET: Je n'admets pas qu'il y ait eu des pertes. J'ai émis une opinion, seulement. Il est possible qu'il y ait eu des pertes.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: C'est un sujet qui relève entièrement du ministère, n'est-ce pas?

(*Texte*)

M. PIGEON: Est-ce qu'il y a moyen d'avoir l'entente qui a été conclue entre les autorités de la Voie maritime et les autorités du port de Montréal?

M. BEAUDET: Il s'agit là de la correspondance entre le département et le ministre des Transports. Je crois que ces documents ne devraient pas être produits.

M. PIGEON: Est-ce que toutes les réparations qui ont été effectuées au pont Jacques-Cartier lui-même et aux sorties ont été payées par la Voie maritime?

M. BEAUDET: Le paiement final de ces travaux et la répartition entre le Conseil des ports nationaux et la Voie maritime sont encore en voie de discussion.

Le rapport annuel du Conseil des ports nationaux, pour 1959, lequel a été déposé à la Chambre il y a quelques jours, à la page 78, mentionne exactement le fait que je viens de citer:

(*Traduction*)

«Des négociations se poursuivent avec l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent en vue d'un partage définitif des frais».

(*Texte*)

M. PIGEON: M. Beaudet à la suite des travaux de la canalisation du Saint-Laurent, les journaux ont répété, à plusieurs reprises, qu'il y avait beaucoup moins de circulation sur le pont Jacques-Cartier à cause des travaux qui étaient

faits à la sortie. Vous avez dit tout à l'heure qu'il y avait eu une entente, et que s'il y avait eu des pertes qu'il fallait qu'elles soient prouvées. Est-ce que vous avez essayé d'établir des chiffres?

M. BEAUDET: Oui, et sans résultat concret.

M. PIGEON: Mais votre étude préliminaire vous donne-t-elle une idée, présentement?

M. BEAUDET: Rien d'autre que ceci: Lors des travaux sur le pont Jacques-Cartier et sur le pont Victoria, on s'est rendu compte que les «commuters» voyageaient ou par le pont Jacques-Cartier ou par le pont Victoria selon les conditions des travaux et l'accès libre des ponts.

M. PIGEON: Quand prétendez-vous terminer cette enquête par rapport aux pertes causées par les travaux de la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. BEAUDET: Il ne s'agit pas d'une étude, il s'agit de négociations.

M. PIGEON: Pour négocier, il faut toujours établir des chiffres et faire une certaine enquête?

M. BEAUDET: L'affaire est maintenant entre les mains de mon Conseil qui négocie avec la Voie maritime.

M. PIGEON: Quelles sont ces personnes qui ont effectué cette étude relativement aux pertes?

M. BEAUDET: M. Clément et moi-même.

M. PIGEON: Vous-même, seul, ou avec des «officiers»?

M. BEAUDET: Nous deux, seuls.

M. PIGEON: Présentement, vous ne pouvez établir aucun chiffre approximatif des pertes encourues?

M. BEAUDET: Non.

M. PIGEON: Même en vous «basant» sur les jours où ces travaux majeurs étaient effectués. Il y a eu certainement une baisse dans le revenu du péage?

M. BEAUDET: Oui, mais s'agit-il d'une perte due au «Seaway», d'une perte due à la diminution du trafic, d'une perte due aux conditions économiques, aux conditions d'emplois ou autres?

M. BEAUDET: «Économiques».

M. BEAUDET: Ou des conditions économiques?

M. PIGEON: Est-ce que cette étude a été commencée au début des travaux de la Voie maritime quand des réparations majeures ont été effectuées aux entrées ou aux sorties du pont?

M. BEAUDET: Vous ne pouvez pas faire une étude avant de connaître les faits. Il faut connaître les faits avant de faire une étude. Nous avons fait tout en notre pouvoir, dans les travaux temporaires, pour ne pas décourager les usagers ordinaires du pont Jacques-Cartier. Maintenant, il faudrait peut-être que je vous dise que de ces travaux dus à la navigation, le pont Jacques-Cartier a bénéficié grandement. Les approches actuelles n'auraient pas été possibles sans l'élévation du pont Jacques-Cartier,—les approches sud.

M. PIGEON: Le travail pour lever la section du pont a duré combien de temps?

M. CLÉMENT: Cela a commencé en octobre 1956 et s'est terminé en août 1958.

M. PIGEON: Monsieur Beaudet, de toute façon, vous admettez qu'il y a eu des pertes encourues?

M. BEAUDET: C'est possible, des pertes possibles et intangibles.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser d'autres questions?

M. PIGEON: Non.

M. BEAUDET: Monsieur Baldwin, en réponse à une question que vous a posée mon savant ami, M. Horner, jeudi dernier, vous avez répondu ce qui suit, à la page 642 du fascicule n° 10, vers le tiers de la page:

En 1954, j'ai proposé à notre conseil de modifier les taux. A cette époque, nous préparions un nouveau tarif en collaboration avec la compagnie des chemins de fer Nationaux. Nous avons fini par établir un tarif satisfaisant en 1955, ou plutôt, au début de 1956.

Je présume que par « nous » vous voulez dire vous-même et non le Conseil des ports nationaux?

M. BEAUDET: Nous-mêmes et les chemins de fer Nationaux.

M. BALDWIN: Nous pouvons présumer que c'était au début de 1956?

M. BEAUDET: Oui.

M. BALDWIN: Ensuite, vous avez échangé certaine correspondance relativement à l'achat des appareils automatiques. Vous et M. Archer, qui était alors vice-président, êtes allés aux États-Unis voir ces appareils?

M. BEAUDET: Nous les avons examinés avant d'échanger toute correspondance.

M. BALDWIN: Après les avoir examinés, je présume que vous en êtes arrivés à la conclusion qu'elles pouvaient servir à vos fins?

M. BEAUDET: Oui, après avoir vu ces appareils, nous nous sommes rendus compte qu'il faudrait de nouveau reviser le tarif.

M. BALDWIN: Après avoir inspecté ces appareils, vous avez conclu qu'une révision s'imposait?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. BALDWIN: Ensuite, vous avez tenu cette réunion avec le Conseil des ports nationaux, le 24 octobre 1956, et vous avez soumis au conseil les recommandations que nous avons déjà discutées.

Voici un extrait du compte rendu:

Le directeur du port recommande fortement l'installation d'appareils de perception automatique *Grant Electrotoller* pour recevoir les péages sur le pont Jacques-Cartier, et recommande également qu'une commande soit confiée à la *Quebec Electro Control Limited* en vue de louer ces appareils pour une période de trois ans.

—puis vous décrivez ces appareils—

...aussitôt qu'aura été approuvé le tarif révisé touchant le pont Jacques-Cartier.

Évidemment, vous désiriez que ces appareils soient installés aussitôt le tarif approuvé?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. BALDWIN: Vous avez indiqué au conseil le prix de la location et le coût de l'installation. Vous avez même laissé entendre que cette installation temporaire pourrait être rendue permanente une fois le pont terminé?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. BALDWIN: Monsieur Archer, je crois que ce même jour, jeudi dernier, vous avez également dit à M. Horner, à la page 645 du même fascicule:

L'autre président en a parlé. . .

Et par le mot «en» vous entendez sans doute le tarif—

L'autre président en a parlé au ministre précédent, j'en suis sûr.

Voilà la réponse que vous avez donnée alors. Dans la mesure où vous le savez, lorsque vous êtes devenu président du conseil, les archives n'indiquaient pas que le ministre avait approuvé ce projet?

M. ARCHER: Les archives ne l'indiquent pas.

M. BALDWIN: C'est la raison pour laquelle vous êtes allé voir M. Hees?

M. ARCHER: En effet.

M. BALDWIN: Je désire vous poser cette dernière question: si le ministre avait approuvé la décision de principe que le conseil a prise en 1956, et si vous aviez obtenu cette approbation aussi rapidement que vous l'avez eue de M. Hees, n'est-il pas possible que vous auriez pu installer ces appareils de perception automatique deux ans plus tôt?

M. ARCHER: Non pas l'installation principale. Celle-ci je crois, dépendait des travaux alors en cours sur le pont, qui ont duré trois ans,—soit l'emplacement des postes de péage, les abords, etc. Bien que nous ne l'ayons pas fait, il eût été possible d'étudier l'installation temporaire d'une voie entièrement automatique, mais non des voies avec surveillants comme celles que nous avons aujourd'hui. Nous n'aurions pas eu de cabine de contrôle.

M. BALDWIN: Mais vous auriez pu installer ce genre d'appareil automatique qui a été recommandé le 24 octobre 1956, c'est-à-dire celui qui aurait pu être installé temporairement et réinstallé une fois le pont terminé?

M. GRANT (*Stormont*): Actuellement, il existe au coin du pont une installation temporaire qui sera transportée dans un emplacement permanent. Je crois que c'est celle-là dont veut parler M. Baldwin.

M. ARCHER: J'ai dit que nous ne croyions pas pouvoir installer, de façon temporaire, le système complet comme nous l'avons aujourd'hui avec cabine de contrôle. Il eût peut-être été possible de placer des appareils entièrement automatiques pour automobiles à passagers, mais non pour les autobus et les camions.

M. BALDWIN: C'est ce qu'a recommandé M. Beudet au conseil, le 24.

M. BEAUDET: Puis-je donner quelques explications? Si le tarif avait été approuvé, nous aurions pu, en 1956 ou au début de 1957, installer quelques appareils automatiques, mais pour des automobiles à passagers seulement. Il eût été impossible de contrôler les camions d'après un classement des essieux, car il en eût coûté trop cher de placer cette installation aux deux extrémités du pont, où se fait la perception, et de construire des tunnels. A ce moment, seule eût été possible l'installation d'appareils de perception automatique pour automobiles à passagers. Il eût coûté \$15,000 pour enlever l'installation temporaire

et la remplacer par l'installation permanente qui est maintenant située à l'entrée sud du pont. Pour mettre en place cette installation temporaire, outre le coût mentionné dans ce document, il aurait fallu faire des expropriations à l'extrémité nord, afin d'agrandir l'emplacement de façon à séparer les camions des automobiles à passagers. A l'extrémité sud, où s'exécutaient les immenses travaux relatifs à l'élévation du pont pour accommoder la voie maritime du Saint-Laurent, il eût fallu déplacer cette installation temporaire au moins trois fois. Dans le mémoire que nous avons présenté, je crois que nous signalons que les dépenses afférentes à l'installation temporaire de cet appareil de perception automatique se seraient élevées à environ \$180,000. C'est le Conseil qui devait prendre cette décision.

M. BALDWIN: A la lumière des événements, c'eût été une bonne assurance.

M. BEAUDET: Le Conseil n'a pas été obligé de prendre cette décision, parce que le tarif n'avait pas été approuvé. S'il avait été obligé de se prononcer, à la suite de ce que nous savons aujourd'hui, je crois que nous aurions approuvé ce projet. Mais ignorant les faits que nous connaissons aujourd'hui, il est fort possible que le Conseil eût jugé excessive une dépense de \$180,000 pour un maximum de deux ans. Ce n'est là qu'une opinion personnelle.

M. BALDWIN: Mais le Conseil n'a jamais eu l'occasion de prendre pareille décision, parce que, apparemment, le ministre n'avait pas approuvé ce projet. Je vous remercie.

M. PHILLIPS: Je désirerais poser une question à M. Beudet. Dans leurs lettres de démission, au moins deux employés ont déclaré qu'ils agissaient ainsi parce qu'eux-mêmes ou leur famille avaient été l'objet de menaces. Quelles mesures avez-vous prises lorsque vous avez reçu ces lettres de démission?

M. BEAUDET: Je crois que M. Clément, qui s'est occupé directement de cette affaire, pourrait mieux vous répondre.

M. CLÉMENT: Voulez-vous avoir l'obligeance de répéter cette question.

M. PHILLIPS: Quelles mesures avez-vous prises lorsque au moins deux employés ont dit qu'ils démissionnaient parce que des menaces leur avaient été adressées personnellement ou à leur famille?

M. CLÉMENT: Je me rappelle le cas d'un employé qui est venu me parler de ces menaces. Ce n'étaient que des menaces faites par téléphone à sa femme, alors qu'il était au travail, surtout durant la nuit. Ce péager m'a demandé si, par suite de ces menaces, je pouvais le retirer de l'équipe de nuit. Je lui ai répondu: «Je ne puis vous accorder de faveurs, ni à qui que ce soit. C'est une affaire qui incombe strictement à votre police locale. Vous devriez la mettre au courant de ces menaces ainsi que de toute autre chose que vous connaissez.»

M. PHILLIPS: A-t-on fait rapport de ces menaces à la police?

M. CLÉMENT: Je l'ignore.

M. PHILLIPS: Dans leurs lettres, ces employés ont-ils indiqué d'où provenaient ces menaces?

M. CLÉMENT: Cet employé m'a dit que sa femme avait reçu des appels téléphoniques dont il ignorait la provenance. Voilà pourquoi je lui ai dit de s'adresser à la police et de lui dire tout ce qu'il pouvait savoir au sujet de ces menaces.

M. PHILLIPS: L'une ou l'autre des autorités du Conseil des ports nationaux a-t-il jugé que cette affaire était assez importante pour en faire rapport?

M. CLÉMENT: Je n'ai pas saisi cette question. Je désire vous signaler un autre cas.

M. PHILLIPS: L'une ou l'autre des autorités du Conseil des ports nationaux a-t-il jugé que cette affaire était assez importante pour en informer la police?

M. CLÉMENT: J'expliquerai le deuxième cas, et ceci répondra à votre question.

M. MACINNIS: Je désirerais avoir une réponse à la question qu'a posée M. Phillips.

Le PRÉSIDENT: Laissez terminer M. Phillips.

M. MACINNIS: Le témoin devrait répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: Monsieur MacInnis, M. Brassard parle après M. Phillips, et ensuite ce sera votre tour.

M. MACINNIS: Je le sais, mais M. Phillips a posé une question au témoin qui doit y répondre de façon complète lorsqu'il abordera un autre cas. Je crois que j'ai droit de lui demander de terminer le cas dont il parle en ce moment.

M. CLÉMENT: Le deuxième cas est survenu avant le premier, ce qui expliquera la situation.

M. MACINNIS: Monsieur le président, je demanderais qu'il y ait suite dans les réponses aux questions que posent les membres de ce Comité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur MacInnis, dans ce Comité, nous suivons la pratique qui consiste à distinguer ceux qui désirent parler, et lorsque bientôt arrivera votre tour, vous pourrez poser votre question.

M. MACINNIS: Je ne fais qu'invoquer le Règlement. Je n'essaie pas d'empêcher que l'on pose des questions. Vous savez que je vous ai demandé d'inscrire mon nom depuis déjà assez longtemps. J'exige que ce témoin réponde aux questions dans l'ordre où elles lui sont posées. S'il doit traiter d'un autre cas, je veux qu'il termine d'abord le premier.

M. CLÉMENT: M'a-t-on demandé si j'avais appelé la police dans ce cas particulier?

M. PHILLIPS: Vous ou n'importe qui.

M. CLÉMENT: Naturellement, j'ai signalé cette affaire au gérant du port. Je n'ai pas appelé la police moi-même. L'autre cas concerne un péager qui n'avait pas travaillé depuis environ deux semaines. J'ai demandé au surveillant des péagers de me faire rapport sur ce cas. Il m'a dit que cet homme, apparemment, ne venait pas à son travail parce qu'il recevait des menaces. Je l'ai fait venir à mon bureau et je lui ai demandé ce qui se passait. Il m'a raconté à peu près la même chose que l'autre employé: il recevait des menaces chez lui, et sa femme en recevait également. Il a fait débrancher son téléphone. Dans l'intervalle, la police de la ville de Montréal m'a fait venir aux fins d'examiner le cas de cet employé. D'après les renseignements que la police m'a communiqués, j'ai cru comprendre que des personnes inconnues avaient assailli un de ses mais en face de sa demeure. Il avait fait rapport de cet incident à la police de la ville de Montréal qui désirait savoir si je possédais des renseignements qui eussent pu éclaircir cette affaire. Je lui ai expliqué ce qui se passait au pont. Cette entrevue avec la police a eu lieu quelque temps après le congédiement des huit péagers au

mois d'octobre 1958. J'ai raconté toute cette affaire à la police de la ville de Montréal; j'ai également exposé d'autres menaces dont j'avais entendu parler et qui avaient été adressées à d'autres péagers.

La police de la ville de Montréal m'a répondu: «La seule chose à faire consiste à faire venir cet homme et à lui demander s'il possède d'autres renseignements que ceux qu'il nous a communiqués. Et si cet homme ne peut nous exposer la situation, alors nous ne pouvons lui accorder protection.»

C'est là-dessus que l'autre péager m'a parlé des menaces qu'il avait reçues; je lui ai dit que c'était l'affaire de la police locale, qu'il devrait aller voir afin de l'informer de tout ce qu'il connaissait au sujet de la situation qui existait au pont.

M. PHILLIPS: Pourquoi le directeur du port, ou vous-même, n'a-t-il pas transmis ces renseignements à la police, alors que vous étiez tous deux au courant de ces menaces?

M. CLÉMENT: J'en ai informé le directeur du port.

M. PHILLIPS: Il me semble étrange que les autorités du Conseil des ports nationaux aient estimé qu'il ne valait pas la peine d'informer la police que des menaces avaient été adressées à un employé.

M. BEAUDET: Après que M. Clément m'eut informé de ces menaces, j'ai cru que l'affaire était sérieuse, j'en ai fait rapport à mon Conseil, et j'ai demandé que la Gendarmerie royale du Canada fasse immédiatement enquête à ce sujet.

M. PHILLIPS: Qui a remplacé les employés qui ont reçu des menaces?

M. CLÉMENT: En vertu d'une décision qu'a rendue M. Lande relativement aux procédures concernant les griefs, nous avons dû réengager deux des employés qui avaient été congédiés le 2 octobre 1958.

Le PRÉSIDENT: Et maintenant, M. Brassard.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Je désirerais obtenir les services de l'interprète.

(*Texte*)

Je voudrais poser une question au ministre des Transports. Est-ce que j'ai bien entendu le ministre dire que c'est lui-même qui a pris la décision dans le cas de l'installation des appareils automatiques au pont Jacques-Cartier?

(*Traduction*)

M. HEES: Non, j'ai dit que c'est le gouvernement qui a pris cette décision.

(*Texte*)

M. BRASSARD (*Lapointe*): Je voudrais poser une autre question au ministre, s'il-vous-plait. J'ai cru qu'il avait laissé entendre que la question n'avait jamais été discutée avec son prédécesseur ni avec le «Board».

(*Traduction*)

M. HEES: J'ai dit qu'il ne savait pas si la question avait été discutée entre mon prédécesseur et le conseil. Je n'ai pas dit qu'elle ne l'avait pas été.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser?

(*Texte*)

M. BRASSARD (*Lapointe*): Je voudrais demander au ministre si ce n'est pas l'habitude, aussi bien dans son ministère qu'au Conseil des ports nationaux, d'étudier une question à fond avant de faire une recommandation au ministre..

(Traduction)

M. HEES: Non, le ministre la discute avec ses hauts fonctionnaires.

(Texte)

M. BRASSARD (*Lapointe*): ... et qu'ensuite, lui, il est obligé de la débattre devant ses collègues du cabinet et devant le «Treasury Board»?

(Traduction)

M. HEES: C'est ce qui se produirait si c'était une affaire concernant uniquement le ministère. Mais en l'occurrence, ce sujet a été étudié à fond par le Conseil des ports nationaux; il m'a été soumis, et à mon tour je l'ai soumis au conseil des ministres.

(Texte)

M. BRASSARD (*Lapointe*): Je voudrais poser une question à M. Beaudet. Quand vous dites, monsieur Beaudet, que Québec a collaboré entièrement avec le gérant du port de Montréal, est-ce que ceci contredit la réponse que M. Archer a donnée à l'effet que la province de Québec a mis neuf mois à approuver le changement de tarif?

M. ASSELIN: J'en appelle au Règlement, monsieur le président. Je ne crois pas qu'il soit permis à M. Brassard de demander à un témoin de contredire un autre témoin. A mon avis, la question de M. Brassard devrait être posée à M. Archer afin de lui faire préciser sa déclaration.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Je le ferai pour faire plaisir à M. Asselin. Je vais poser ma question à M. Archer. Monsieur Archer, l'affirmation de M. Beaudet à l'effet que le gouvernement de la province de Québec a collaboré avec le gérant du port de Montréal, contredit-elle la réponse que vous avez donnée à une question, ici au comité, à l'effet que Québec a mis neuf mois à approuver le changement de tarif proposé par le «Board»?

M. ASSELIN: J'en appelle encore au Règlement. Je pense que M. Brassard devrait d'abord mettre M. Archer en présence de sa déclaration. Après cela, il pourrait lui poser la question relativement à la déclaration qu'il aurait faite.

(Traduction)

M. BRASSARD (*Lapointe*): Le président rendra sa décision.

Le PRÉSIDENT: En ce qui concerne l'appel au Règlement, je crois que vous pouvez poser cette question à M. Archer, si vous le désirez. Est-ce là votre désir?

M. BRASSARD (*Lapointe*): Dites-vous que je ne peux pas poser ma question à M. Archer?

Le PRÉSIDENT: Non, je dis que vous pouvez la lui poser.

M. HEES: Ils sont tous embrouillés, je crois.

(Texte)

M. BRASSARD (*Lapointe*): Monsieur Archer . . .

M. ARCHER: Vous m'avez demandé la date à laquelle j'ai présenté la demande pour les tarifs et j'ai répondu: la date à laquelle j'ai fait parvenir l'application à la province de Québec, «and the date on which I have received the Order-in-council». La date à laquelle j'ai adressé une demande à la province, la date à laquelle nous avons reçu l'approbation ou le décret du conseil de la province.

(Traduction)

M. BRASSARD (*Lapointe*): Ce qui signifie neuf mois.

(Texte)

J'ai une question à poser maintenant à M. Archer.

Est-ce que vous avez déjà eu à correspondre avec le gouvernement de la province de Québec au sujet des nouvelles voies ou de la nouvelle voie sur le pont Jacques-Cartier?

M. ARCHER: Vous parlez de l'élargissement du pont?

M. BRASSARD (*Lapointe*): Oui.

M. ARCHER: Pour la construction de la nouvelle voie, non.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Est-ce que vous et le Conseil avez eu à correspondre avec le gouvernement de la province de Québec pour certaines matières qui touchaient la «Seaway Authority», et le «National Harbour's Board»?

M. ARCHER: Oui, en relation avec les approches.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Est-ce que je pourrais avoir une copie, ou est-elle confidentielle la correspondance échangée entre le «Board» et le gouvernement de la province de Québec à ce sujet?

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: On ne déposerait probablement pas des lettres échangées entre le Conseil et la province, car elles sont sans doute confidentielles.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je suis certain que cela est faux.

Le PRÉSIDENT: A moins que la province n'y consente.

(Texte)

M. ARCHER: Nous pourrions vous donner le plan approuvé par la province de Québec lorsque nous avons préparé l'ensemble des approches.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Ce qui m'intéresse, ce n'est pas le plan mais l'approbation, et combien la province a mis de temps à donner son approbation.

M. ARCHER: M. Beudet me dit—peut-être il pourrait répondre lui-même à la question.—Il n'y a pas eu de retard dans les discussions pour les approches.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: M. MacInnis a maintenant la parole.

M. MACINNIS: Monsieur le président, je désire poursuivre les questions que M. Pigeon posait à M. Beudet il y a quelques instants, relativement aux réparations et à la construction ou la reconstruction du pont, ainsi qu'à la différence dans la circulation. Vous avez dit que M. Clément et vous-même avez tenté d'établir des chiffres.

M. BEAUDET: C'est exact.

M. MACINNIS: Pouvez-vous m'expliquer, ainsi qu'aux autres membres du Comité, ce que, en votre qualité, vous entendez par le mot «tentative»?

M. BEAUDET: Pour la première fois, je crois que je ne puis fournir de réponse.

M. MACINNIS: Ce n'est pas la première fois, monsieur Beudet.

M. BEAUDET: Merci.

M. MACINNIS: Lorsque M. Pigeon vous a d'abord posé la question, vous lui avez dit que votre réponse ne vaudrait que comme opinion personnelle.

M. BEAUDET: C'est exact.

M. MACINNIS: Il ne s'agit que d'établir des chiffres, en somme, et pourtant vous ne pouvez répondre que par une opinion personnelle?

M. BEAUDET: En effet.

M. MACINNIS: Vous ne pouvez vraiment pas répondre là-dessus?

M. BEAUDET: Non.

M. MACINNIS: Plus tard, en réponse à la même question, vous avez dit qu'il se pouvait qu'il y eût une différence, mais qu'elle était intangible. Que s'est-il passé, dans votre esprit et dans celui de la personne qui examinait ces chiffres avec vous, lors de cette tentative de les établir?

M. BEAUDET: A titre d'opinion, et je répète: à titre d'opinion seulement, il est possible, et je ne dis pas probable, qu'il y ait eu des pertes; mais si tel est le cas, il est impossible de les retracer, elles sont intangibles.

M. MACINNIS: Nous parlons de la diminution de la circulation, non des recettes.

M. BEAUDET: Les unes entraîneraient les autres.

M. MACINNIS: Oui, je sais, mais je vous interroge au sujet de la circulation. Il vous est impossible d'établir des chiffres, même après cette tentative, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Non, parce que . . .

M. MACINNIS: Très bien, monsieur Beaudet.

J'ai une question à poser au sujet de la réponse que M. Clément a donnée à M. Phillips.

Monsieur Clément, vous avez répondu à la première partie de la question de M. Phillips, au sujet des deux péagers qui ont démissionné à la suite de menaces. Vous auriez dit au péager qu'à votre avis il s'agissait d'une affaire qui concernait la police locale et qu'il fallait l'en informer. Est-ce exact?

M. CLÉMENT: Oui.

M. MACINNIS: N'est-ce pas une inégalité de traitement de la part des autorités du port, quand on songe que, lorsque M. Beaudet a reçu sa première lettre de menaces, il ne s'est pas adressé à la police, mais bien au Conseil des ports nationaux qui a décidé d'agir en sa faveur? Pourquoi n'en a-t-on pas fait autant pour le péager?

Monsieur Beaudet, j'admets que vous avez donné suite à cette question, que vous l'avez commentée plus longuement ensuite, mais c'est M. Clément que j'interroge directement et je tiens à sa réponse personnelle, et je vous prierais de ne rien ajouter à ce qu'il pourrait avoir à dire. Jusqu'ici, il a témoigné de son propre chef. D'après son témoignage, il aurait dit au péager de rapporter cet incident à la police locale dont c'était l'affaire. N'est-ce pas exact?

M. CLÉMENT: C'est vrai.

M. MACINNIS: Ne s'agit-il pas là d'une inégalité de traitement de la part des administrateurs du Conseil des ports nationaux? Ne pouvaient-ils agir en faveur des péagers comme ils l'avaient fait pour M. Beaudet?

M. CLÉMENT: J'ai déjà dit que toutes les menaces qu'on m'a rapportées ont été transmises au directeur du port.

M. MACINNIS: J'invoque le Règlement. Je parle des premières réponses à la question initiale de M. Phillips, à laquelle M. Clément n'a jamais répondu, comme en fait foi le compte rendu. Il s'est contenté de mentionner un second cas et, à cette occasion, de remarquer qu'il en avait fait rapport au Conseil; M. Beaudet a ajouté qu'il avait rapporté le fait à la Gendarmerie royale. Je parle du premier cas et on pourra constater, au compte rendu, qu'il n'a pas rapporté ce premier cas au Conseil. M. Beaudet a interrompu, alors, pour dire qu'il l'avait rapporté à la Gendarmerie royale.

M. CLÉMENT: Vous avez dit que je l'avais rapporté à M. Beaudet.

M. MACINNIS: Mais . . .

Le PRÉSIDENT: Monsieur MacInnis, voulez-vous permettre au témoin de répondre à la question?

M. MACINNIS: Je parle du premier cas.

Le PRÉSIDENT: Si vous laissez parler M. Clément d'abord, vous pourriez ensuite lui poser votre question. Il faut tout de même qu'il y ait de l'ordre, ici.

M. CLÉMENT: Si je me rappelle bien votre déclaration, j'aurais dit que, dans le second cas, j'avais rapporté à M. Beaudet les menaces qu'on m'avait signalées. Je tiens à faire une mise au point à ce sujet; toutes les menaces qui m'ont été signalées par les péagers ou par d'autres ont été immédiatement rapportées à M. Beaudet.

Le PRÉSIDENT: Dans le premier et le second cas?

M. CLÉMENT: Et dans tous les autres.

Le PRÉSIDENT: Dans tous les cas, alors.

M. MACINNIS: Le Comité a-t-il l'habitude de revenir sur les témoignages rendus pour y faire des rectifications?

Le PRÉSIDENT: Si le témoin découvre qu'il n'a pas donné la réponse exacte, il a parfaitement le droit de se reprendre; je crois que, en général, le Comité accepte qu'un témoin rectifie une réponse.

M. MACINNIS: Il serait temps que vous conseilliez aux témoins de surveiller leurs premières réponses.

Le PRÉSIDENT: C'est un peu comme si nous parlions à la Chambre, vous et moi; dès que nous recevons le compte rendu des délibérations, nous constatons qu'on nous fait dire une chose que nous n'avons pas dite ou n'aurions pas dû dire.

M. MACINNIS: Je vous défie bien de découvrir dans les *Débats* une rectification que j'aurais faite.

Le PRÉSIDENT: Très bien, admettons que vous faites exception à la règle.

M. MACINNIS: J'ai une autre question à poser.

Le PRÉSIDENT: Monsieur MacInnis, permettez-moi de vous rappeler que le témoin est assermenté et que, par conséquent, il doit donner une réponse exacte.

M. MACINNIS: Ce n'est pas à moi que vous devez l'apprendre, mais bien au témoin!

Serait-il possible d'obtenir les lettres de démission de ces deux péagers? Pourraient-elles être consignées au compte rendu?

Le PRÉSIDENT: J'imagine que c'est possible, elles peuvent être déposées. (*Voir appendice «G».*)

M. McPhillips a la parole.

M. McPHILLIPS: J'ai une question à poser à M. Clément. Il y a une semaine, je lui ai demandé si c'était une pratique établie, avant l'installation des appareils de perception automatiques, d'encourager les compagnies de camionnage à acheter d'avance des carnets de billets. Vous m'avez répondu, monsieur Clément, qu'à l'exception de quelques compagnies obscures, au moins 50 compagnies de camionnage achetaient leurs billets d'avance.

M. CLÉMENT: Oui, approximativement.

M. McPHILLIPS: Pourriez-vous me nommer six des plus importantes compagnies qui, à votre connaissance, se servaient du pont?

M. CLÉMENT: Je le pourrais peut-être de mémoire. Il y a d'abord l'Hydro-Québec.

M. McPHILLIPS: Oui.

M. CLÉMENT: Ensuite, Miron et Frères.

M. McPHILLIPS: Oui.

M. CLÉMENT: La *Weston Bakery*, l'*Imperial Oil*.

M. McPHILLIPS: Oui.

M. CLÉMENT: La *Shell Oil*. Combien en ai-je nommé?

M. McPHILLIPS: Cinq, jusqu'ici.

Le PRÉSIDENT: Il faudrait en nommer une autre.

M. McPHILLIPS: J'aurais préféré le nom d'un des usagers les plus importants, de la catégorie des grands camionneurs de la route.

M. CLÉMENT: Je ne saurais trop dire; il me faudra vérifier. J'ai tout ça dans nos dossiers et, si vous y consentez, je vous donnerai ces renseignements lors d'une séance future. Ce serait plus facile qu'à l'instant même.

Le PRÉSIDENT: M. Clément pourrait déposer ces renseignements, n'est-ce pas? (*Voir l'appendice «H».*)

M. Fisher a la parole.

M. FISHER: Monsieur le président, j'ai deux questions à poser à M. Beaudet, pour nous permettre de compléter cette mise au point. Le comité qui s'est réuni en avril 1955 et dont vous avez ici le rapport a fait certaines propositions en vue de l'avenir. Pourriez-vous nous dire si ce comité a mentionné, lors de sa réunion, la possibilité d'installer un système de perception automatique des péages? Je ne trouve rien là-dessus dans son rapport. En a-t-il été question à l'époque?

M. BEAUDET: Non, il n'en a pas été question.

M. FISHER: Et cette idée ne vous est pas venue à l'esprit, dans le temps?

M. BEAUDET: Je ne crois pas, je n'en ai pas souvenir.

M. FISHER: A partir d'avril 1955 jusqu'en octobre 1956, nous constatons qu'un comité, composé de représentants de la ville de Montréal et de la province de Québec, a étudié très attentivement cette affaire des ponts, du moins d'après ce que mentionne le rapport; nous savons qu'on a parlé de l'avenir et pourtant, jamais pendant cette étude, n'a-t-il été question des appareils automatiques.

M. BEAUDET: Ce comité s'intéressait surtout au problème de la circulation. C'était sa première préoccupation. La seconde concernait la construction d'un

nouveau pont et le choix de son emplacement. La question du péage n'a été abordée que brièvement et, si ma mémoire ne me trompe, elle ne portait que sur une comparaison que j'avais établie entre les recettes du péage et les coûts de la construction. Le comité a conclu que, pour un temps du moins, il fallait maintenir le péage.

M. FISHER: Oui, je vois que c'est la proposition avancée par le comité: le maintien des péages. Mais il a été mentionné aussi que vous deviez, ou du moins que le comité devait prévoir, pour l'avenir, une solution au problème de la circulation. L'un de vos arguments à l'appui de l'installation d'un système automatique portait justement sur ce qu'il faciliterait un volume accru de circulation. Est-ce bien exact?

M. BEAUDET: Non, je ne crois pas que ce soit tout à fait juste. La perception automatique du péage ne peut favoriser une circulation plus intense. Il n'existe qu'un seul facteur qui pourrait déterminer un accroissement possible du volume de la circulation: la largeur du pont, le nombre des pistes, et le devis du pont, par exemple, les courbes, les pentes, etc. Tout ce que permet le péage automatique, c'est une circulation plus accélérée à la barrière. Une circulation plus rapide permet évidemment, à condition qu'il y ait assez d'espace sur le pont, d'attirer une circulation plus dense, du moins en proportion de la capacité du pont.

M. FISHER: N'est-il pas vrai qu'il y a moins d'embouteillages sur le pont, depuis l'installation des appareils automatiques?

M. BEAUDET: Oui, pour deux raisons: d'abord, le pont a été élargi; en second lieu, la perception du péage ne se fait plus à la sortie nord du pont, là justement où l'espace trop restreint des abords ne permettait pas le tri de chaque catégorie de véhicules.

Il y a, du côté nord du pont, quatre rues, au moins, qui débouchent sur la rue Lafontaine, la rue qui conduit au pont. En d'autres termes, la circulation y arrive de toutes les directions. Les grands camions cherchent à prendre le côté droit de la piste, les voitures particulières, qui viennent de la gauche, cherchent aussi à s'engager du côté droit. Comme l'espace est trop limité pour permettre le triage des catégories de voitures, il en résulte une série d'embouteillages. Le fait d'avoir enlevé les cabines de péage, au nord du pont, pour les installer au sud, a fortement amélioré les conditions de la circulation.

M. FISHER: Mais le comité n'avait jamais étudié cet aspect du problème?

M. BEAUDET: Non.

M. FISHER: Comment se fait-il qu'on n'y ait pas pensé?

M. BEAUDET: J'ai bien peur que ma mémoire ne me fasse défaut, je ne puis me rappeler la date où ce comité s'est réuni.

M. FISHER: C'était en avril 1955.

Le PRÉSIDENT: M. Archer pourrait répondre à votre question.

M. ARCHER: Je ne me rappelle pas au juste. Je crois que ce comité avait été formé pour étudier les problèmes causés par l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent et par les travaux entrepris au pont Victoria. Ces travaux avaient provoqué des plaintes, de la ville et d'ailleurs. L'ex-ministre des Transports pourrait vous en parler, mais je crois que la raison principale était de réunir tout le monde et de chercher une solution, de constater si les sorties de la ville suffisaient aux besoins de la circulation. Il n'a jamais été question de la perception automatique du péage.

M. FISHER: Et pourtant, à peine un an plus tard, le Conseil des ports nationaux proposait l'installation de ce système automatique de perception, ainsi que les changements qu'il entraînerait. N'est-ce-pas vrai?

M. BEAUDET: Oui.

M. FISHER: Eh bien! il me paraît qu'on a procédé bien vite, par la suite. De la réunion de tous ces facteurs, des prévisions en vue de l'avenir est né un nouveau facteur qui a conduit le comité jusqu'ici.

Quelle a été la suite des événements, depuis le jour où le comité a soumis son rapport, jusqu'au mois d'octobre suivant, lorsque vous avez obtenu les appareils automatiques?

M. BEAUDET: Je tiens à répéter que, dès que j'ai appris qu'il existait des systèmes de perception automatiques du péage, je n'ai plus perdu un instant; j'ai poussé tout le monde dans le dos, trop, peut-être! Mais je vous assure que j'ai insisté; j'ai été convaincu, dès le moment que j'ai vu comment fonctionnaient ces machines, que j'avais trouvé enfin la réponse à un problème plutôt désagréable.

M. FISHER: Lorsque vous parlez d'un problème désagréable, vous ne parlez pas de celui de la circulation?

M. BEAUDET: Non.

M. FISHER: Vous parlez de l'élément humain?

M. BEAUDET: Oui, et de la méthode de perception qui, fondamentalement et au regard du tarif établi, n'était guère à la page.

M. FISHER: Monsieur le brigadier Archer, assistiez-vous à la séance du comité?

M. ARCHER: Oui.

M. FISHER: Avec tous ces gens de Montréal et de Québec? Peut-on supposer, pour les besoins de la cause, que le rapport n'est qu'un résumé d'une discussion qui a dû être beaucoup plus étendue?

M. ARCHER: Je crois que le comité avait été chargé, de par son mandat, d'étudier les problèmes de la circulation, particulièrement ceux qui venaient de naître à la suite de l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent.

M. FISHER: Le rapport est une analyse assez complète de la situation au sujet des ponts Jacques-Cartier et Victoria, en même temps qu'un regard sur l'avenir.

A la séance en question, y a-t-il eu discussion ouverte sur les divers points se rapportant au rapport?

M. ARCHER: Pour autant que je me souviens, il a été question de la circulation, s'il devait y avoir un nouveau pont, ce qui devait être fait au pont Victoria et si nous devons construire une autre voie sur le pont Jacques-Cartier.

M. FISHER: Personne, à cette réunion à laquelle assistaient les hauts fonctionnaires du Conseil des ports nationaux, de la ville de Montréal et de la province, n'a soulevé la question de l'exploitation du pont Jacques-Cartier, en ce qui concerne l'efficacité ou l'inefficacité?

M. ARCHER: Non.

M. FISHER: Il n'en a pas été question, à cette séance, personne n'a dit que l'on n'aimait pas la façon dont les choses se passaient?

M. ARCHER: Non.

M. FISHER: Personne n'a exprimé de doute au sujet de la fragilité humaine, du problème désagréable dont a parlé M. Beaudet?

M. ARCHER: Cela n'entraîne pas dans les attributions du comité et n'a pas été discuté.

M. FISHER: Il n'en a pas été question; mais au moment où le comité s'est réuni, vous aviez ces doutes, monsieur Beaudet?

M. BEAUDET: Oh! oui. Il y avait à cette séance des représentants du National-Canadien qui étaient certainement au courant de la situation, comme je l'étais. Mais il n'a pas été question de cette affaire des péages. Je ne me souviens pas pourquoi on n'en a pas parlé. Peut-être est-ce parce que la chose n'entraîne pas dans les attributions. Il est certain que je ne me rappelle pas que l'on ait parlé de cette affaire de la perception des péages, à ce moment-là.

M. FISHER: La statistique que vous m'avez donnée était-elle destinée à réfuter mon argument au sujet des chiffres relatifs aux automobiles?

M. BEAUDET: Il ne s'agissait nullement de réfuter quoi que ce soit. Je veux faire tout en mon pouvoir pour aider le Comité. Je veux exposer devant le Comité les faits des deux côtés, que ce soit en faveur des péagers ou contre eux, en ma faveur ou contre moi. Je veux dire toute la vérité. J'ai cru qu'il serait intéressant pour vous et pour le Comité d'avoir des chiffres sur les proportions, parce que j'ai employé souvent l'argument du nombre de voitures vendues et j'ai cru qu'il serait nécessaire d'avoir la proportion de 1951, par rapport à 1957.

M. FISHER: Vous nous avez donné l'enregistrement des véhicules.

M. BEAUDET: Oui.

M. FISHER: Ce qui comprend les autos, les autobus, etc.

M. BEAUDET: Oui.

M. FISHER: Donc, dans ce sens, vous vous serviez des mêmes chiffres que j'ai extraits de votre rapport annuel, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Oui. Sauf que vous compreniez aussi tous les occupants. Quelques-uns des voyageurs compris dans ce chiffre n'ont aucun rapport avec le véhicule, au sens complet du mot, car en ce qui a trait aux voyageurs transportés dans trois sortes d'autobus circulant sur le pont, on ne saurait donner la proportion de ceux qui payaient, parce que dans le cas des voyageurs par autobus, il y a une catégorie pour laquelle il n'y avait pas de taux. Le taux pour les autobus comprenait tout, l'autobus et les occupants. Les chiffres qui nous étaient soumis par les compagnies d'autobus n'étaient que pour la statistique. Je n'ai nulle raison de croire que la compagnie d'autobus pourrait délibérément changer les chiffres; mais je ne crois pas qu'on se soit donné beaucoup de mal pour déterminer le nombre de voyageurs dans les autobus, puisque cela ne changeait rien au prix.

M. FISHER: La raison pour laquelle je m'intéresse aux données statistiques, c'est qu'elles font voir les changements.

M. BEAUDET: Oui.

M. FISHER: Est-ce votre impression que la statistique que j'ai mise en lumière dans votre rapport n'était pas entièrement juste?

M. BEAUDET: A mon avis, le rapport que vous avez indiqué entre les voyageurs et les véhicules, de 1951 à 1959, est sûrement l'indice qu'il y a eu tendance

à y avoir moins d'occupants par automobile qu'auparavant, au temps qui a immédiatement suivi la guerre et où il y avait moins d'automobiles. Mais mon idée était de montrer que la proportion des automobiles par rapport à la population avait également augmenté à peu près également. Il n'y a qu'une faible différence entre les deux.

M. FISHER: Mais la population a augmenté, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Oui.

M. FISHER: Sans que le nombre des gens qui circulent sur le pont, dans les deux sens, ait augmenté.

M. BEAUDET: Ce nombre n'a pas augmenté dans la même proportion que celui des véhicules enregistrés.

M. FISHER: Je pense que cela est de nature à faire naître des soupçons chez la personne qui regarde les données statistiques.

M. BEAUDET: Parfaitement. Je conviens avec vous que le moindre examen de ces données puisse faire naître des soupçons; mais ce n'est qu'après une analyse complète qu'on peut obtenir une réponse pour établir dans quelle mesure cette tendance était de nature à modifier les revenus du pont.

M. FISHER: Je ne veux soulever ici nul autre point, mais je dirige une bibliothèque, et je m'intéresse beaucoup à la statistique sur le nombre de livres qui sortent. C'est surtout ce qui permet de déterminer le genre de service que l'on donne. Faites-vous chaque année de continuelles investigations minutieuses pour constituer des données statistiques annuelles?

M. BEAUDET: Oui. Je suis très en faveur de la statistique. J'administre le port d'après des rapports mensuels qui me viennent sous forme de statistique. C'est la seule façon dont je puisse savoir ce qui se passe dans le port. Je vois ce qui est mal d'après les rapports mensuels qui m'arrivent et par les données statistiques que me présentent les commis comptables. C'est la seule façon dont je puisse diriger l'organisation. Je suis tout à fait d'accord avec vous pour croire que la tendance était de nature à éveiller les soupçons de quelqu'un et qu'il y avait matière à une étude plus approfondie.

M. FISHER: Vous avez dit que vous étiez au courant de l'aspect humain, de la situation désagréable, de 1955 à 1956. Était-ce de quelque façon un effet de la statistique quand vous avez eu des doutes concernant le côté humain.

M. BEAUDET: Oui, particulièrement au sujet des camions.

M. FISHER: Merci.

Je veux demander quelque chose au ministre. A la page 36 du fascicule n° 5, je lui ai demandé:

Dans la mesure où il s'agissait de nominations politiques, des membres du Parlement, conservateurs, PSD ou libéraux, sont-ils venus, au moment de votre entrée en fonctions, vous faire des propositions ou quelques recommandations d'embauchage, concernant le Conseil des ports nationaux, relativement surtout à l'exploitation du pont Jacques-Cartier?

M. Hees a répondu:

Je ne me souviens pas que des membres du Parlement m'aient présenté, en vue d'obtenir un emploi pour qui que ce soit au pont Jacques-Cartier.

J'ai posé une question générale et M. Hees m'a donné une réponse générale. J'aimerais poser encore la question générale, et peut-être pourrai-je le faire un peu plus clairement. Monsieur Hees, à compter du moment où vous avez été nommé ministre, quelqu'un est-il venu vous faire une proposition concernant le pont Jacques-Cartier ou à propos de quoi que ce soit s'y rapportant.

M. HEES: Je ne me rappelle pas.

M. FISHER: Je suis certain qu'il s'agit d'une chose dont vous vous rappelleriez.

M. HEES: Je le crois. Si c'était une question importante, je m'en souviendrais.

M. FISHER: Et personne ne vous a fait de proposition concernant la façon générale de procéder pour les nominations au sujet du pont ou quoi que ce soit comme cela?

M. HEES: Non.

M. ASSELIN: Je voudrais que M. Beudet se reporte au fascicule n° 10, où, Monsieur Beudet, M. Horner a posé la question que voici:

M. HORNER (*Acadia*): A ce sujet, je remarque que le tarif qui a été adopté en 1941 n'a été modifié qu'en 1959. Est-ce que, depuis 1952, vous avez proposé à vos supérieurs de modifier ce tarif?

Et voici la réponse donnée:

M. BEAUDET: Oui. En 1954, j'ai proposé à notre 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.

J'ignore si j'ai raison de dire que votre Conseil a mis deux ans à approuver un tarif satisfaisant.

M. BEAUDET: Je crois que c'est une question à laquelle le Conseil seul pourrait répondre.

M. ASSELIN: Je sais, mais votre Conseil a passé deux ans à étudier ce tarif.

M. BEAUDET: Je ne saurais dire s'il s'agit d'une étude.

M. ASSELIN: Mais la décision pour la complète approbation du tarif a été prise en 1957 ou 1958.

M. BEAUDET: Je m'excuse. Je n'ai pas compris.

M. ASSELIN: La décision finale concernant le tarif a été prise en 1956.

M. BEAUDET: Oui.

M. ASSELIN: Et l'étude avait commencé en 1954.

M. BEAUDET: Oui.

M. ASSELIN: On a donc travaillé là-dessus pendant deux ans?

M. BEAUDET: Oui. Je suis prêt à admettre qu'il nous a fallu, au National-Canadien et à nous, deux années de travail dur pour en arriver à un tarif satisfaisant qui pût être applicable dans le cas des appareils mécaniques.

M. ASSELIN: Plus loin, M. Archer a dit:

La demande a été présentée à la province de Québec, le 1^{er} mai 1958, et le décret en conseil a été adopté en février. Il faut que je vérifie la date. C'est le 4 février 1959.

Par cette déclaration, vous indiquiez donc que la province de Québec a mis neuf mois à donner son approbation, n'est-ce pas? Pendant que le Conseil a consacré deux ans à l'étude du tarif, la province de Québec y a donné son approbation après neuf mois seulement.

M. ARCHER: C'est exact.

M. MCGREGOR: Ai-je raison de croire que vous avez déclaré, l'autre jour, que lorsqu'un autobus rempli de passagers passait sur le pont, c'était la compagnie d'autobus qui faisait les calculs pour établir le nombre des occupants de l'autobus en question?

M. BEAUDET: Oui.

M. MCGREGOR: Combien de gens ces autobus pouvaient-ils contenir?

M. BEAUDET: De 25 à 45 passagers.

M. MCGREGOR: Avez-vous un dossier pour établir quel était en moyenne le nombre des voyageurs ou de la façon dont on s'y prenait pour faire le calcul? La compagnie d'autobus comptait ses propres voyageurs, n'est-ce pas?

M. BEAUDET: Ces compagnies d'autobus étaient soumises à l'article du tarif comprenant le véhicule et les occupants. C'est dans un document qui a été déposé ici et qui fait maintenant partie du compte rendu des délibérations n° 9. Conformément au contrat qu'elle a passé avec nous, la compagnie d'autobus nous fournissait un état mensuel indiquant le nombre des personnes transportées en un seul voyage. Il ne s'agissait que d'une statistique qui n'avait rien à voir au taux. Autrement dit, ces personnes ne payaient pas pour passer sur le pont; c'est la compagnie d'autobus qui payait.

M. MCGREGOR: Je comprends que, lorsqu'un autobus passait sur le pont, le passage était payé, y compris celui des occupants.

M. BEAUDET: Parfaitement.

M. MCGREGOR: Il n'était pas question de payer plus ou moins.

M. BEAUDET: Non.

M. MCGREGOR: Merci.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Monsieur le président, j'aimerais profiter des services de l'interprète.

(*Texte*)

Je désire poser une question à M. Archer. Lorsque le Conseil des ports nationaux a écrit au gouvernement de Québec pour suggérer des changements de tarif, est-ce que l'on a indiqué dans la lettre les raisons pour lesquelles on voulait changer les tarifs et, en même temps, voulez-vous me donner le résultat de l'étude faite pour appuyer la recommandation que l'on faisait au gouvernement de la province de Québec?

M. ARCHER: Oui, d'une façon générale, nous avons soumis un tableau expliquant les changements apportés au tarif.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Est-ce que l'on a indiqué dans la lettre toutes les raisons qui pouvaient permettre une décision sans faire d'autres études des changements demandés?

M. ARCHER: Nous donnions les raisons pour lesquelles nous voulions améliorer les conditions sur le pont et un résumé des changements proposés.

M. BRASSARD (*Lapointe*): De sorte que, avec tous les éléments contenus dans la lettre, le gouvernement de la province de Québec pouvait prendre une décision.

M. ASSELIN: J'en appelle encore au Règlement, monsieur le président.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Voyons d'abord l'interprétation de ce qu'a dit M. Brassard.

L'INTERPRÈTE: C'est terminé.

(Texte)

M. ASSELIN: J'en appelle au Règlement. Si l'on parle de raisons invoquées dans une lettre, il faudrait tout de même la produire, cette lettre-là!

M. BRASSARD (*Lapointe*): Je serais des plus heureux, si on la produisait.

M. ASSELIN: J'en appelle encore au Règlement. Mais, auparavant, avant de la produire, il faudrait avoir le consentement de la province.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: J'en conviens volontiers. Je pense aussi qu'il faudrait obtenir d'abord l'approbation de la Chambre des communes.

(Texte)

M. BRASSARD (*Lapointe*): Je voudrais savoir s'il y avait suffisamment de faits et de raisons dans la lettre envoyée au gouvernement de la province de Québec pour lui permettre de prendre une décision sans de nouveau revenir devant le "Board" et demander des raisons supplémentaires pour approuver le nouveau tarif?

M. ASSELIN: J'en appelle encore au Règlement, monsieur le président.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Un instant... très bien.

(Texte)

M. ASSELIN: On ne peut pas demander à M. Archer de répondre à cette question-là, parce que M. Archer n'est pas en position de connaître l'étude ni les arguments qui ont motivé la province de Québec à donner son approbation ou son refus à tel tarif.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Monsieur le président, j'ai une dernière question à poser. Mais je voudrais vous dire d'abord que lorsque mes collègues posent une question je ne les interromps pas, je la leur laisse poser et ils obtiennent la réponse qu'ils veulent avoir. Je leur demanderais de ne pas m'interrompre inutilement avec leurs commentaires politiques quand je pose moi-même une question.

Ma dernière question est celle-ci. Est-ce que le gouvernement de la province de Québec a écrit au Conseil des ports nationaux entre le temps où il a signifié sa décision d'accepter le changement de tarif et le moment où il lui a signifié formellement son acceptation du tarif?

M. BEAUDET: Non.

(Traduction)

M. MONTEITH (*Verdun*): J'aimerais développer la question qu'a posée M. Pigeon. Durant les changements qu'a occasionnés la voie maritime, le pont a-t-il jamais été fermé?

M. BEAUDET: Le pont n'a été fermé que pendant un intervalle de quatre heures, pour permettre l'installation de la nouvelle travée qui devait remplacer l'ancienne au-dessus de la voie maritime.

M. MONTEITH (*Verdun*): Et cela a été fait la nuit?

M. BEAUDET: Non. Cela a été fait pendant le jour, un dimanche matin.

M. MONTEITH (*Verdun*): Le pont Victoria a-t-il été fermé plus longtemps que cela?

M. BEAUDET: Je ne puis répondre à la question, relativement au pont Victoria.

LE PRÉSIDENT: Plus tard, les autorités du pont Victoria viendront témoigner devant nous.

M. MONTEITH (*Verdun*): Quand ces péagers vous ont rapporté ces menaces, ont-ils expliqué en quoi elles consistaient? Était-ce que ces péagers devaient quitter leur emploi ou qu'il devait leur arriver certaines choses?

M. CLÉMENT: En général, comme je l'ai mentionné précédemment, il s'agissait d'appels téléphoniques. En somme, on appelait les épouses. Par exemple, dans un cas particulier, on a dit à l'épouse du péager qu'elle ne devait pas attendre le retour de son mari ce soir-là, ou quelque chose de ce genre. Un autre péager m'a rapporté qu'il avait reçu un appel téléphonique dans lequel on lui disait qu'il devrait verser à la fin de la semaine, je ne me rappelle plus exactement le montant exact, je crois que c'était \$3,000, ou bien que... Il s'agissait surtout de menaces faites par téléphone.

M. MONTEITH (*Verdun*): Il s'agissait plus ou moins de menaces visant l'extorsion, était-ce cela?

M. CLÉMENT: Non pas exactement. Dans un cas, oui, il s'agissait d'extorsion. En d'autres termes, celui qui téléphonait disait que le péager devait payer \$3,000 à la fin de la semaine ou bien que...

M. MONTEITH (*Verdun*): Pourquoi?

M. CLÉMENT: Je ne le sais pas. Une autre fois, il s'agissait surtout de menaces contre la sécurité des hommes, dirigées contre la femme ou même contre le mari lui-même.

M. MONTEITH (*Verdun*): Non. Mais si l'homme abandonnait son emploi, il serait sauf.

M. CLÉMENT: On ne m'a jamais rapporté une telle alternative, que l'homme dû quitter son emploi ou bien... mais c'était quelque chose de ce genre-là.

(*Texte*)

M. PIGEON: Monsieur Beudet ou monsieur Clément, depuis que vous êtes en fonction, avez-vous reçu des lettres anonymes ou des lettres signées ou des téléphones de personnes qui vous ont avisés qu'il y avait des vols commis par certains percepteurs?

M. BEAUDET: Depuis la fin de l'enquête, en 1958, oui. Et les lettres étaient anonymes et si elles étaient signées, nos policiers ou la police montée n'ont pas pu retracer les personnes qui les avaient signées.

(*Traduction*)

M. BEAUDET: Ni notre propre police.

L'INTERPRÈTE: Ni notre propre police ni la Gendarmerie royale du Canada.

(Texte)

M. PIGEON: Combien de cas ont été portés à votre attention?

M. BEAUDET: Dans le sens de combien de lettres ou de percepteurs?

M. PIGEON: Combien de percepteurs?

M. BEAUDET: Un.

M. PIGEON: Mais avant 1958, est-ce que vous avez été avisé de quelque manière, directement ou indirectement, qu'il y avait des vols ou quelque chose d'anormal?

M. BEAUDET: Par lettre, jamais. Quelques rumeurs non précises, oui.

M. PIGEON: Par téléphone ou par conversation?

M. BEAUDET: Les rumeurs, par conversation.

M. PIGEON: Mais, est-ce que vous avez essayé de vérifier ces rumeurs?

M. BEAUDET: Certainement. C'étaient des cas où l'on demandait à des policiers de suivre toutes les indications qui nous étaient données.

M. PIGEON: Lors du changement de tarif, lorsque vous avez décidé du changement de tarif, en 1956, est-ce que vous avez soumis cette décision au ministre des Transports de l'époque?

M. BEAUDET: Non; je fais toujours rapport directement à mon Conseil et non pas au ministre.

M. PIGEON: Est-ce que vous ou le Conseil avez fait approuver cette décision par le ministre lui-même? Est-ce qu'il y a eu échange de correspondance?

M. BEAUDET: Voilà une question à laquelle mon Conseil pourrait répondre.

M. ARCHER: Mon prédécesseur au Conseil en a parlé au ministre d'alors. Je ne sais pas exactement ce qu'il lui a dit.

M. PIGEON: Vous n'avez aucune lettre?

M. ARCHER: C'est seulement un court mémoire, par mon prédécesseur au ministre, et qu'en revenant d'un voyage, il lui disait qu'il lui en reparlerait.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: C'est au tour de M. Campbell, puis ce sera le tour de M. Pratt.

M. CAMPBELL (*Stormont*): J'aimerais poser la même question à MM. Archer, Beaudet et Clément.

A un moment quelconque, depuis 1945, le sénateur Fournier, soit à titre de sénateur, soit à titre de maire de Montréal, soit à tout autre titre, a-t-il jamais communiqué avec vous ou parlé avec vous au sujet du pont Jacques-Cartier? Monsieur Archer?

M. ARCHER: Non.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur Beaudet?

M. BEAUDET: Oui, à titre de député, de temps à autre, il m'appelait et me disait: «Je vous envoie un homme qui est désireux d'obtenir un emploi de péager, et il est porteur d'une lettre de recommandation écrite par moi. Auriez-vous l'obligeance de le recevoir?»

M. CAMPBELL (*Stormont*): Mais c'est tout ce qu'il vous disait: il s'agissait simplement de recommandations en faveur d'hommes qui cherchaient des emplois?

M. BEAUDET: Oui, exactement.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il n'a jamais protesté contre le congédiement, ou quelque chose de ce genre?

M. BEAUDET: Non.

M. CAMPBELL (*Stormont*): M. Clément?

M. CLÉMENT: Oui, le seul souvenir que j'aie, c'est un appel téléphonique du sénateur Fournier, dans le même ordre d'idée que vient d'aborder M. Beaudet et dans lequel il me recommandait quelqu'un pour l'emploi de péager. . . C'était simplement un appel téléphonique.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Et c'est le seul contact que vous ayez jamais eu avec lui au sujet du pont Jacques-Cartier?

M. CLÉMENT: C'est exact.

M. PRATT: Monsieur le président, M. Clément, en réponse à une question de M. Monteith, a déclaré qu'un péager lui a fait rapport d'une conversation téléphonique au cours de laquelle on avait demandé à ce péager de verser \$3,000.

M. CLÉMENT: Je n'ai pas dit que c'est le péager qui a fait l'appel, c'était une personne inconnue. Le péager a reçu un appel de quelqu'un.

M. PRATT: Demandant au péager de verser \$3,000?

M. CLÉMENT: C'est exact, c'est ce qu'on m'a rapporté.

M. PRATT: C'est ce que je voulais dire. Pouvez-vous nous donner le nom de la personne à qui ce paiement devait être fait?

M. CLÉMENT: Puis-je donner les noms ici?

M. PRATT: Je crois que ce serait un nom assez important.

Le PRÉSIDENT: Non, je pense que s'il s'agit du nom d'un péager, le ministère de la Justice ne . . .

M. McPHILLIPS: Il ne s'agit pas d'un péager.

M. PRATT: Ma question était celle-ci: à qui ce versement de \$3,000 devait-il être fait? J'ai compris que quelqu'un avait téléphoné et avait demandé \$3,000. Je demande à qui la somme devait être versée.

Le PRÉSIDENT: Je n'avais pas compris la question.

M. CLÉMENT: Le péager ne m'en a pas informé.

M. PRATT: Il ne vous a pas dit le nom de la personne à qui le paiement devait être fait?

M. CLÉMENT: Non.

M. PRATT: Le lui avez-vous demandé?

M. CLÉMENT: Certainement.

M. PRATT: Et il a refusé de donner le nom?

M. CLÉMENT: Je ne sais pas s'il a refusé ou s'il a dit qu'il ne le savait pas.

M. PRATT: Ne semble-t-il pas plutôt étrange qu'une personne inconnue appelle et demande une somme de \$3,000 qui doit être payée à une personne inconnue, à un endroit inconnu?

M. CLÉMENT: Je vous fais part de ce que ce péager m'a rapporté.

M. PRATT: Vous n'avez pas songé à cela, dans le temps?

M. CLÉMENT: Le cas m'a été signalé par le directeur du port, et je crois qu'il a informé la police de la ville de Montréal de l'incident ainsi que d'autres faits qui s'étaient produits à la même époque.

M. PRATT: Vous dites «il». Voulez-vous dire que M. Beudet a informé la police de l'incident?

M. CLÉMENT: Pardon?

M. PRATT: M. Beudet a-t-il signalé l'incident à la police?

M. BEAUDET: Oui, j'ai rapporté le cas à la Gendarmerie royale du Canada.

M. PRATT: Monsieur le président, je ne comprends pas très bien à qui le rapport a été fait. Le péager a-t-il fait rapport à M. Clément ou à M. Beudet?

M. CLÉMENT: Il a d'abord fait rapport à M. Poole, le surveillant des péagers, qui m'a informé. J'ai ensuite demandé à ce péager de venir et de me faire part de ces menaces.

M. PRATT: Et ne lui avez-vous pas demandé à qui il devait faire le versement de \$3,000?

M. CLÉMENT: Je ne me rappelle pas exactement toute la conversation, mais je crois avoir demandé au péager s'il connaissait l'identité de la personne qui l'avait appelé. Il a rapporté d'autres incidents qui s'étaient produits autour de son bureau dans le temps, et il m'a dit qu'il avait informé des incidents la police de la ville de Montréal.

M. PRATT: Lui avez-vous demandé à qui il devait verser la somme?

M. CLÉMENT: Oui, je me rappelle le lui avoir demandé.

M. PRATT: Et a-t-il refusé de vous le dire?

M. CLÉMENT: Comme je l'ai dit, je ne me rappelle pas s'il a refusé carrément de me donner le nom, et s'il a rapporté qu'il ne savait pas qui l'avait appelé.

M. PRATT: Avez-vous un dossier de cela? Avez-vous pris note par écrit de cette question plutôt importante?

M. CLÉMENT: Non, je ne l'ai pas fait.

M. PRATT: Avez-vous fait un rapport à la police?

M. CLÉMENT: J'ai fait un rapport au directeur du port.

M. PRATT: A monsieur Beudet?

M. CLÉMENT: C'est exact.

M. PRATT: Et, monsieur Beudet, avez-vous fait un rapport à la police?

M. BEAUDET: Oui, j'ai rapporté le cas à la Gendarmerie royale du Canada.

M. PRATT: Avez-vous fait appeler le péager et lui avez-vous demandé à qui on lui avait demandé de verser cette somme?

M. BEAUDET: Non. Ce péager a eu une entrevue avec M. Clément, et je ne croyais pas qu'il avait utilisé à essayer d'obtenir plus de renseignements du péager.

M. PRATT: Monsieur le président, je crois que vous avez décidé que nous ne pouvons pas demander le nom de ce péager. Ce péager ne serait-il pas un témoin important auprès du Comité?

Le PRÉSIDENT: Tout a été rapporté à la Gendarmerie royale du Canada.

M. MONTEITH (*Verdun*): C'est-à-dire que nous ne pouvons pas interroger ce péager?

Le PRÉSIDENT: Non point un péager.

M. MONTEITH (*Verdun*): Nous ne pouvons interroger aucun péager?

M. McPHILLIPS: Cela concerne uniquement ceux qui sont soumis à une enquête.

Le PRÉSIDENT: Le ministère de la Justice a décidé que ce Comité ne doit pas s'immiscer dans les affaires des péagers.

M. PRATT: Alors, puis-je demander . . .

Le PRÉSIDENT: Des noms d'individus.

M. PRATT: Puis-je demander si ce péager-là est en ce moment mêlé à l'enquête que fait la Gendarmerie royale du Canada?

M. CLÉMENT: Je ne le sais pas.

Le PRÉSIDENT: Je puis dire, monsieur Pratt, qu'il pourrait y avoir d'autres péagers que la Gendarmerie royale du Canada soumet à une enquête et qui n'ont pas été mentionnés. Seul le ministère de la Justice peut être au courant.

M. PRATT: Si ce péager n'est pas mêlé à l'enquête, serait-il possible pour nous de l'interroger?

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions vérifier auprès du ministère de la Justice.

M. PRATT: Serait-il possible que le comité directeur obtienne le nom à huis clos?

Le PRÉSIDENT: Le ministère de la Justice aura aussi à donner la permission. Y a-t-il d'autres questions, monsieur Pratt?

M. PRATT: Non, sauf que je dirais que ce témoignage pourrait fournir un indice assez important pour la solution de certains des problèmes qu'a rencontrés le Comité. Ce sont là toutes les questions que j'avais à poser.

Le PRÉSIDENT: Merci. Maintenant, la parole est à M. Brassard.

M. BRASSARD (*Lapointe*): J'aimerais avoir l'interprète, s'il vous plaît, monsieur.

DES VOIX: Oh!

M. BRASSARD (*Lapointe*): Ai-je entendu dire «oh»? C'est assez étrange. (*Texte*) C'est plutôt un rappel au Règlement que je formule. Je n'ai pas voulu interrompre M. Pigeon. J'ai entendu M. Pigeon, dans l'une de ses questions relatives au pont Jacques-Cartier, employer le mot «vol». A mon avis, c'est une preuve supplémentaire à celles qu'apporte l'avocat Ferland dans sa lettre au comité à l'effet que nous devrions suspendre les séances de ce comité.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Nous ne pouvons commenter cette lettre.

(Texte)

M. BRASSARD (*Lapointe*): Il n'y a pas de raison qui empêcherait le comité de continuer son enquête après les procès.

(Traduction)

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur le président, au sujet du rappel au Règlement . . .

Le PRÉSIDENT: Un instant. Nous pourrions continuer après la fin de l'enquête, si le Comité en décide ainsi. Il faudrait que la Chambre nous permette de le faire. Est-ce votre dernière question?

M. BRASSARD (*Lapointe*): Oui.

M. CAMPBELL (*Stormont*): En parlant de rappel au Règlement, monsieur le président, j'aimerais qu'on éclaircisse un point. Je ne crois pas que M. Pigeon ait insinué qu'il y a eu vol.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Oui, il a employé le mot «vol».

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il l'a fait certainement, mais . . .

Le PRÉSIDENT: Un instant.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Le sténographe voudrait-il relire ce que M. Pigeon a dit?

Le PRÉSIDENT: Non, passons maintenant. Je crois que cela vaudrait mieux.

M. FISHER: Monsieur le président, je veux faire suite brièvement aux questions de M. Campbell au sujet du sénateur Fournier. Monsieur Beaudet, quand le sénateur Fournier vous appelait, était-il député?

M. BEAUDET: Oui, il était député.

M. FISHER: Il ne vous a pas appelé depuis qu'il est sénateur?

M. BEAUDET: Non. Depuis, il est devenu maire.

M. FISHER: Il ne vous a pas appelé depuis qu'il est maire?

M. BEAUDET: C'est exact.

M. FISHER: Mais quand il était sénateur, et non pas maire, vous a-t-il appelé?

M. BEAUDET: Je regrette, mais la distinction est trop subtile.

M. FISHER: Ce que je veux établir est une sorte de rapport quant au becquetage. Vous savez que dans la basse-cour, la raison pour certains coqs est supérieure à celle des autres. Quelle était l'évaluation, en ce qui concerne les députés et les sénateurs?

M. KEAYS: Ou les maires?

M. FISHER: Ma question se fonde sur ce point-ci. Il vous vient en même temps des recommandations des députés conservateurs et des députés libéraux. Comment décidiez-vous qui aurait la priorité?

M. BEAUDET: Je crois avoir dit précédemment qu'aucun employé n'était recommandé d'après la priorité; je dois répéter que ces lettres ne m'impressionnaient pas très fortement.

M. FISHER: Je le sais, mais j'avais conclu, à toutes choses égales, que pourvu qu'elle eût la compétence nécessaire, la personne qui avait été recommandée par un député avait l'avantage sur celle qui ne l'avait pas été. Est-ce exact?

M. BEAUDET: Oui, mais pour répondre à votre question, pour prendre la décision dont vous parlez, il aurait fallu me trouver en face de trois hommes ayant des qualités égales, l'un sans lettre, l'un avec une lettre d'un député conservateur, l'autre avec une lettre d'un député libéral, et peut-être en face d'un autre muni d'une lettre d'un maire. Donc, dans un cas comme celui-là, je pense que pour éviter des embarras, j'aurais choisi celui qui n'avait pas de lettre de recommandation.

M. FISHER: Où je veux en venir, c'est que nous nous trouvons ici devant une situation où il y avait une certaine ingérence politique au sujet de certaines gens. Quelle était l'attitude du Conseil, à l'égard de ces recommandations? Une lettre de recommandation provenant d'un député du parti au pouvoir valait-elle plus qu'une lettre provenant d'un député du parti qui ne l'était pas?

M. BEAUDET: Je dois dire que je n'ai jamais reçu de directives du Conseil à ce sujet.

M. FISHER: Vous n'avez jamais reçu de directives?

M. BEAUDET: Non.

M. FISHER: Quelle est l'attitude du Conseil à cet égard, brigadier Archer?

M. ARCHER: Je crois avoir dit antérieurement que j'avais déclaré à M. Beaudet qu'il ne devait choisir que des hommes compétents. J'en avais parlé. J'avais au moins dit à M. Beaudet, comme je crois l'avoir dit l'autre jour, que je ne voulais que du personnel compétent, choisi d'après les qualités. Et M. Beaudet me dit,—il me l'a dit l'autre jour,—qu'il n'a jamais rencontré deux candidats égaux, lorsqu'il allait prendre une décision.

M. FISHER: Telle était la solution en pratique; mais si vous considérez le dossier que vous avez présenté, il indique que les députés, libéraux ou conservateurs, n'étaient pas très bons juges des gens qui pouvaient accomplir le travail. Et de fait, il me semble que c'est comme cela que vous vous en êtes tiré n'est-ce pas?

M. ARCHER: Je m'en suis tiré . . . en les engageant suivant leurs qualités?

M. FISHER: Oui.

M. ARCHER: Oui.

M. FISHER: La situation ne soulève-t-elle pas, dans votre esprit, des doutes sérieux sur toute cette pratique des recommandations faites par les députés? Nous avons entendu le point de vue de M. Beaudet là-dessus. Quel est le vôtre?

M. ARCHER: J'ai déjà dit très brièvement qu'en ce qui me concerne, je ne me souviens pas d'avoir reçu personnellement, moi-même, des recommandations au sujet du pont.

M. FISHER: Mais vous donnez des directives aux gens qui sont sous vos ordres?

M. ARCHER: Je n'ai pas soulevé d'objections contre les lettres de recommandation émanant de députés. J'ai, une fois, signalé au bureau du ministre que certaines de ces lettres allaient à M. Beaudet et lui causaient un surcroît de travail; il était très occupé; il fut donc décidé que si on envoyait de telles recommandations, elles iraient à l'agent du personnel.

Comme je l'ai dit, je ne me suis pas opposé à la pratique, mais j'ai donné une directive: une décision fondée uniquement sur les qualités exigées par l'emploi.

M. FISHER: J'espère que vous reconsidérerez la pratique, à la lumière de l'ineptie des députés qui ont présenté des recommandations.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il faudra de nouveau convoquer le Conseil des ports nationaux pour le 26 avril. Nous pensions que nous pourrions convoquer d'autres témoins pour cette date, mais je vois qu'on veut poser beaucoup de questions.

M. KEAYS: Y a-t-il beaucoup d'autres questions qui doivent être posées au Conseil des ports nationaux?

Le PRÉSIDENT: Il y a des questions. Je vois que M. Monteith veut en poser.

M. MONLEITH (*Verdun*): C'est simplement une petite question, pour clarifier cela.

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Monteith, je veux d'abord dire ceci. Il faut une motion permettant la convocation des quatre premiers témoins de mardi, le 26 avril, et de jeudi, le 28 avril; ou après, s'il en est besoin. Ces témoins sont MM. Walter Smith, des chemins de fer Nationaux; George A. Shea, ancien chef du service d'enquête des chemins de fer Nationaux; Harold Lande, qui était en 1959 président du comité mixte d'appel, et Frank Hall, président de la Brotherhood of Railway and Steamship Clerks, ou leurs remplaçants, s'il y avait lieu.

M. McPHILLIPS: Monsieur le président, relativement à ces noms, je comprends que ces deux messieurs des chemins de fer Nationaux peuvent être des témoins très utiles, mais je crains que si nous appelons M. Lande et M. Frank Hall, nous ne soyons entraînés dans la discussion de la convention collective. Nous ne voulons certainement pas nous engager là-dedans?

Le PRÉSIDENT: Le comité directeur a pensé que ces messieurs devaient être convoqués. La question était à l'étude au sein du comité, et je . . .

M. McPHILLIPS: Vous allez avoir un débat direct sur le travail; c'est tout ce que vous allez obtenir.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais qu'on présente une motion à ce sujet.

M. FISHER: Monsieur le président, je propose aussi,— puisque au moins deux des personnes nommées sont des gens que je désire faire convoquer,— que nous fassions venir ces témoins ici mardi et jeudi, aux dates dites.

M. ASSELIN: Sont-ce des personnes recommandées par le comité de direction?

Le PRÉSIDENT: M. McGregor appuie la proposition. Qu'en pensez-vous, messieurs? Pour?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Dix, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Contre? Adopté.

M. McPHILLIPS: Je m'oppose à ces deux types du travail.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur le président, vu que l'activité augmente dans le port, je ne crois pas du tout qu'il soit nécessaire de faire venir ici les membres du Conseil des ports nationaux.

S'il le faut, plus tard, si nous désirons les rappeler à une séance ultérieure du Comité, pour tirer au clair certaines questions, nous pourrions le faire, mais je crois que M. Clément, qui s'occupe du pont, pourrait être présent, au cas où de nouvelles questions devraient lui être adressées.

Le PRÉSIDENT: Au cas où le Conseil des ports nationaux ne serait pas convoqué pour le 26, j'aimerais qu'on présente une motion tendant à ce que les réponses qui seront fournies aux questions d'aujourd'hui soient versées en appendice au compte rendu des délibérations du jour. Cela vous convient-il?

Assentiment.

Plus tôt, au cours de la journée, M. Martin a dit que je devrais placer sous vos yeux une lettre de M^e Pothier Ferland, de Montréal, qu'il a lue dans *Le Droit*. Il m'a un peu «rudoyé» pour ne pas l'avoir produite.

Or, messieurs, si je n'ai pas produit cette lettre, c'est parce qu'à huit heures et demie ce matin, elle n'était pas dans ma boîte à lettres. La missive m'a simplement été livrée ici, alors que je présidais à cette séance du Comité. Elle traite nettement des péagers, et je crois donc qu'elle ne devrait pas être lue.

D'autre part, je ne crois pas que les gens qui écrivent des lettres aux présidents des comités aient le droit de communiquer ces lettres à la presse avant que les présidents des comités les aient reçues.

Je l'ai mentionné déjà: je crois que le procédé est mauvais. Il témoigne d'un manque de courtoisie et d'un manque de bon sens.

C'est tout ce que j'ai à dire. Nous nous réunirons le 26 avril.

M. CAMPBELL (*Stormont*): J'aimerais déclarer que je désire féliciter M. Beaudet de la façon dont il a collaboré avec le Comité. Je crois qu'il a été très sincère et a montré le désir de révéler tout ce qu'il sait. J'ai l'impression qu'il a été très juste et très loyal.

J'aimerais aussi le féliciter du fait que, d'après les preuves que j'ai sous les yeux, depuis le jour où il a assumé son poste, il a fait des efforts énergiques pour réaliser l'installation de l'outillage de perception automatique, pour communiquer avec la police et pour aller au fond de cette affaire. Je crois qu'il mérite des compliments. Je crois que sa conduite contraste sans doute avec certaines façons de ses prédécesseurs; s'ils avaient agi de la sorte, nous ne serions probablement pas réunis ici aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: M. Martin a une question à poser.

M. MARTIN (*Essex-Est*): M. Beaudet aimerait à répondre à M. Campbell, je pense.

M. BEAUDET: Je désire remercier M. Campbell des paroles très obligeantes qu'il a prononcées. Je suis venu auprès de vous pour vous donner tous les renseignements que j'avais et vous aider à faire de cette enquête une véritable enquête. Je puis dire que mon travail me confère de grandes responsabilités, mais ce travail est passionnant, et je l'aime. Il ne paie pas toujours de retour. Les mots obligeants qu'a prononcés M. Campbell sont donc une très haute compensation et je lui en suis grandement reconnaissant.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser, monsieur Monteith?

M. MONTEITH (*Verdun*): Non. En réalité, j'ai oublié ma question.

Le PRÉSIDENT: Je le regrette. Et maintenant, Monsieur Martin?

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, vous avez dit que vous n'avez pas reçu cette lettre avant que nous ne fussions ici. Puis-je vous demander si vous avez reçu la lettre seulement après que j'eus soulevé la question?

Le PRÉSIDENT: J'ai envoyé quelqu'un à mon bureau pour demander si une lettre était arrivée. Je savais que la lettre n'était pas dans ma boîte à lettres, ce matin, quand je suis allé voir à 8 heures et demie, qu'elle n'était pas dans la boîte à 9 heures, mais qu'elle y était 20 minutes plus tard.

M. MARTIN (*Essex-Est*): J'admets que la lettre aurait dû passer entre les mains des parties intéressées avant d'être rendue publique, mais là n'est pas la question. La question est qu'un avocat, M^e Pothier Ferland, a rendu publique une lettre qu'il vous adressait. Je dis que cette lettre n'appartient pas en propre au président de ce comité. Elle est la propriété du Comité, et ce comité devrait être saisi de tout l'exposé et devrait pouvoir se guider en conséquence. Toutefois, je ne vais pas insister pour avoir lecture de cette lettre. J'ai soulevé la question simplement parce que je considère que la chose est de la plus grande importance. Tout avocat, je suis certain, en penserait autant. Je dis que la responsabilité vous incombe, ainsi qu'au comité, d'une décision déjà prise, à savoir, que le contenu de la lettre doit ou ne doit pas être soumis au Comité à l'heure présente. La lettre peut se rapporter à un aspect de l'affaire, mais elle renferme une allégation au sujet du travail de ce Comité, et la lettre provient de l'avocat d'un certain accusé.

Ainsi donc, la responsabilité de l'affaire, étant donnée la position qu'a prise la majorité du Comité, doit revenir au président et aux membres du Comité qui ont pris l'attitude que l'on sait relativement à l'exposé qu'a présenté cet avocat.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas ici la page exacte, mais le Comité a pris une décision à cet égard à sa troisième réunion, je pense.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Oui.

Le PRÉSIDENT: Il avait été décidé que tous les télégrammes et toute la correspondance seraient soumis au comité directeur. Cette décision se trouve rapportée à la page 5 du fascicule 4 du compte rendu de nos délibérations. Le Comité avait approuvé un rapport du comité directeur qui contenait la recommandation suivante:

2. Que les lettres de représentations adressées au Comité soient soumises à l'examen du sous-comité et, s'il y a lieu, que ce dernier fasse des recommandations à leur sujet.

Vu que cette lettre ne m'est parvenue que ce matin, je n'ai pas encore eu la chance d'aviser le comité directeur.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Avez-vous l'intention de renvoyer cette lettre aux légistes de la Couronne?

Le PRÉSIDENT: Je vais la soumettre au comité de direction. Une copie de la lettre a été envoyée à l'honorable Davie Fulton et à l'honorable George Hees, et, sans aucun doute, je recevrai d'eux des réponses ou des commentaires. Je mentionnerai aux membres du Comité que j'ai reçu une lettre et je leur demanderai ce qu'ils ont à dire à ce sujet.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je m'intéresse à ce qu'ils auront à dire, mais je crois que la chose importante, pour vous et pour les membres du Comité, c'est surtout l'opinion des légistes de la Couronne.

Le PRÉSIDENT: Merci. Et maintenant, monsieur Asselin?

(*Texte*)

M. ASSELIN: Je voudrais faire suite aux remarques faites par M. Campbell à l'endroit de M. Beaudet. Je dois dire également aussi que MM. Clément et Archer ont apporté la plus grande coopération dans la discussion des problèmes qui ont été soumis au comité.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Asselin. Y a-t-il d'autres questions qui s'adressent aux représentants du Conseil des ports nationaux? Sinon, j'aimerais qu'on propose l'ajournement.

M. MCGREGOR: Je propose que nous ajournions.

M. FISHER: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: La proposition est adoptée. Nous nous réunirons de nouveau à 9 heures et demie, le 26 avril. Nous avons reçu avis qu'il y aurait une réunion cet après-midi, mais la réunion a été décommandée.

LISTE DES APPENDICES

<i>Appendice</i>	<i>Document</i> N°	
A	1	(Appendice A)—Statistique de la circulation pour la période allant du 1 ^{er} janvier 1947 au 31 décembre 1958.
B	2	(Appendice B)—Graphique comparatif du volume annuel de la circulation, de 1947 à 1958.
C	3	(Appendice C)—Graphique indiquant les chiffres relatifs à la circulation, de 1947 à 1958.
D	4	(Appendice D)—Graphique indiquant le rythme de l'augmentation démographique dans la province de Québec et de l'enregistrement des véhicules à moteur.
		<i>Nota:</i> Les documents n ^{os} 1, 2, 3 et 4 sont déposés en réponse à des questions de M. Fisher, député.
E	5	(Appendice E)—Liste des entrepreneurs qui ont exécuté des travaux, grands ou petits, au pont Jacques-Cartier, de 1954 jusqu'à maintenant.
		<i>Nota:</i> Le document n° 5, appendice «E», est déposé en réponse à une question de M. Asselin, député.
F	6	Lettres de recommandation écrites par des députés fédéraux ou d'autres personnalités, du 1 ^{er} janvier 1945 au 20 août 1954.
		<i>Nota:</i> Le document n° 6 est déposé en réponse à une question de M. Campbell, député.
G	7	Lettres de démission reçues de péagers, du 4 janvier 1954 jusqu'à maintenant.
		<i>Nota:</i> Le document n° 7 est déposé en réponse à une question de M. MacInnis, député.
H	8	Liste des compagnies qui achetaient des billets «vendus en bloc».
		<i>Nota:</i> Le document n° 8 est déposé en réponse à une question de M. McPhillips, député.

APPENDICE A

(Document n° 1)

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

PORT DE MONTREAL

PONT JACQUES-CARTIER

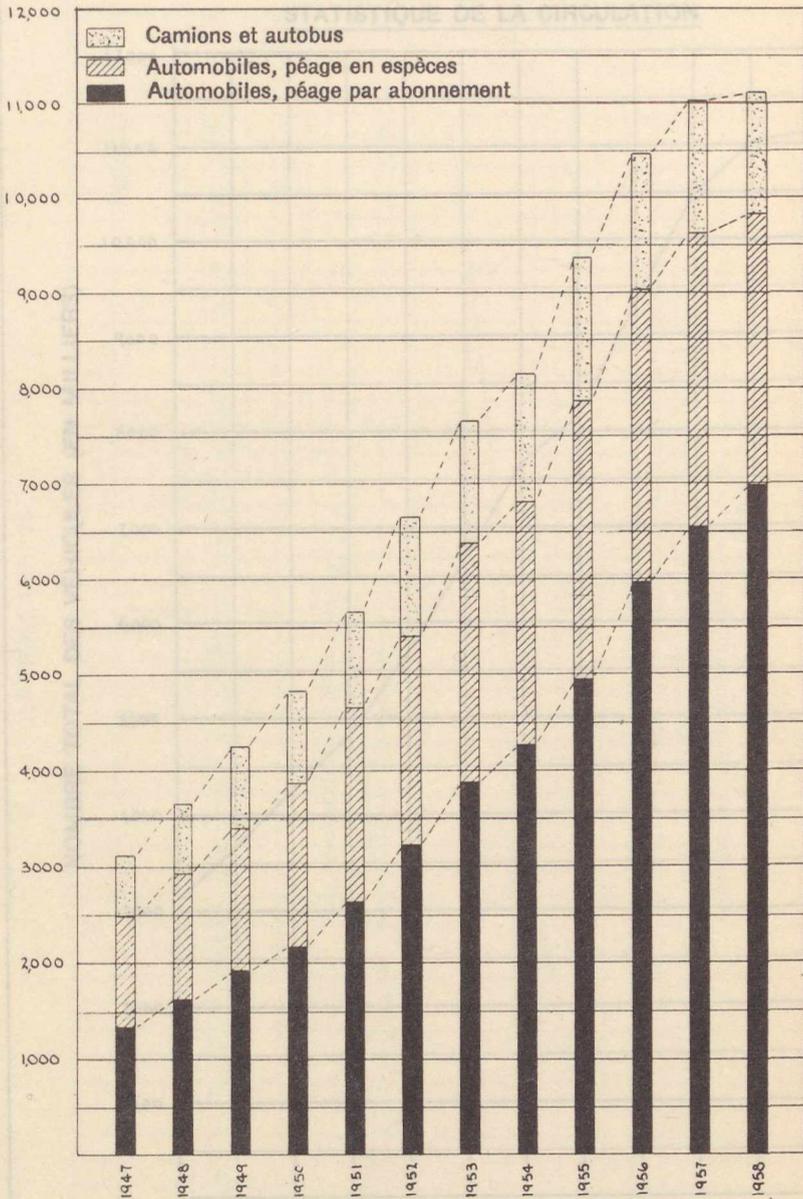
Statistique de la circulation pour la période
allant du 1^{er} janvier 1947 au 31 décembre 1958

Année	Automobiles et motos-cyclettes	Automobiles (abonnements)	Camions et autobus	Total
	Péage			
	En espèces	Selon les taux		
1947	1,158,535	1,338,290	617,223	3,114,048
1948	1,340,352	1,620,370	709,323	3,670,045
1949	1,517,754	1,923,560	819,721	4,261,035
1950	1,702,592	2,181,850	938,020	4,822,462
1951	1,929,287	2,640,040	1,106,655	5,675,982
1952	2,186,609	3,215,210	1,258,729	6,660,548
1953	2,505,904	3,889,000	1,281,642	7,676,546
1954	2,528,963	4,283,800	1,345,602	8,158,365
1955	2,909,195	4,964,930	1,512,866	9,386,991
1956	3,051,333	5,987,580	1,438,072	10,476,985
1957	3,066,594	6,547,550	1,412,750	11,026,894
1958	2,843,337	6,986,600	1,282,721	11,112,658
	26,740,455	45,578,780	13,723,324	86,042,559

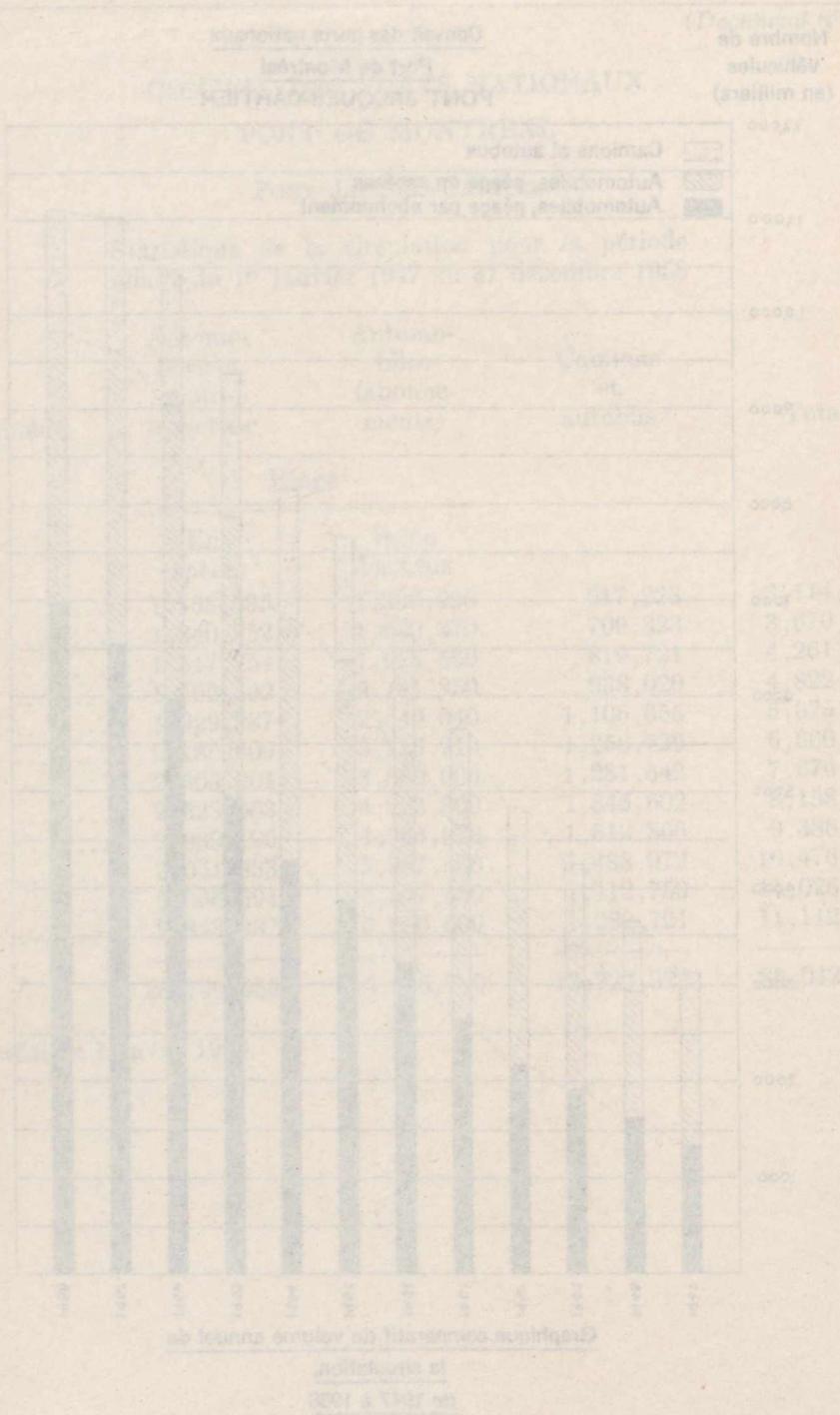
Montréal, le 13 avril 1960.

Nombre de
véhicules
(en milliers)

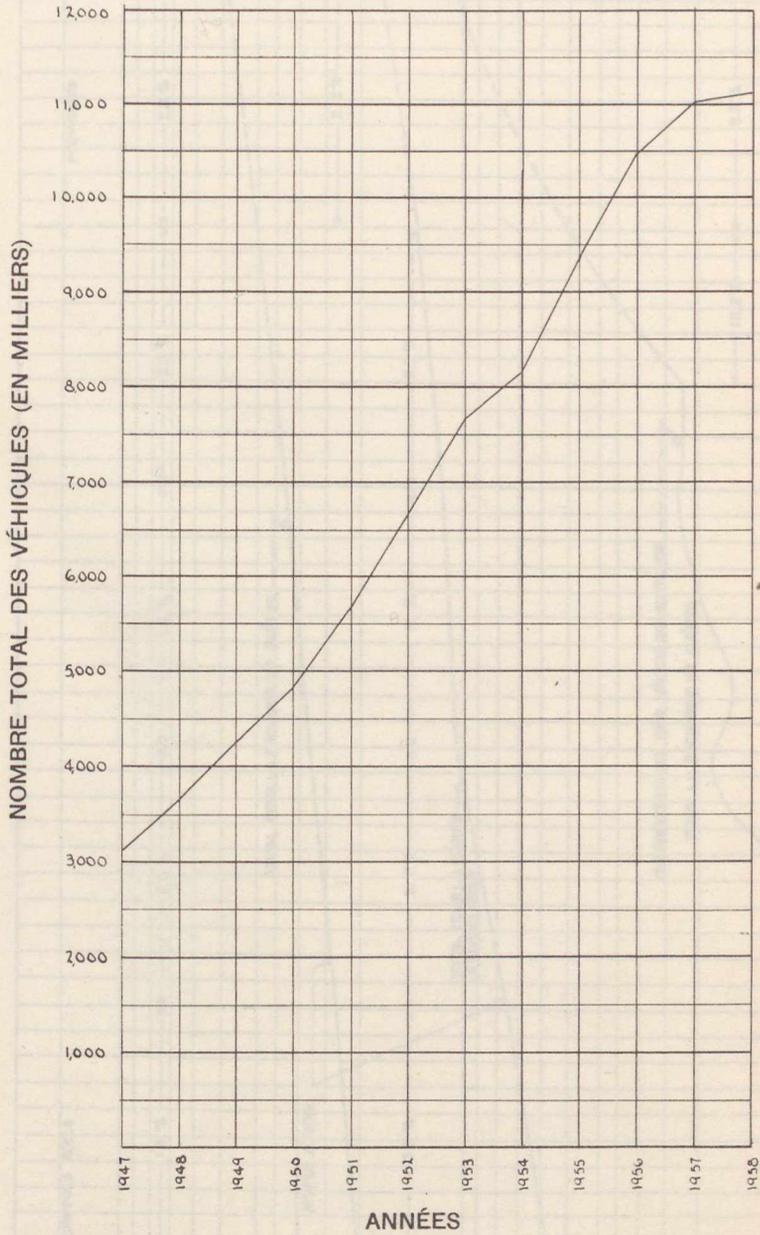
Conseil des ports nationaux
Port de Montréal
PONT JACQUES-CARTIER



Graphique comparatif du volume annuel de
la circulation,
de 1947 à 1958

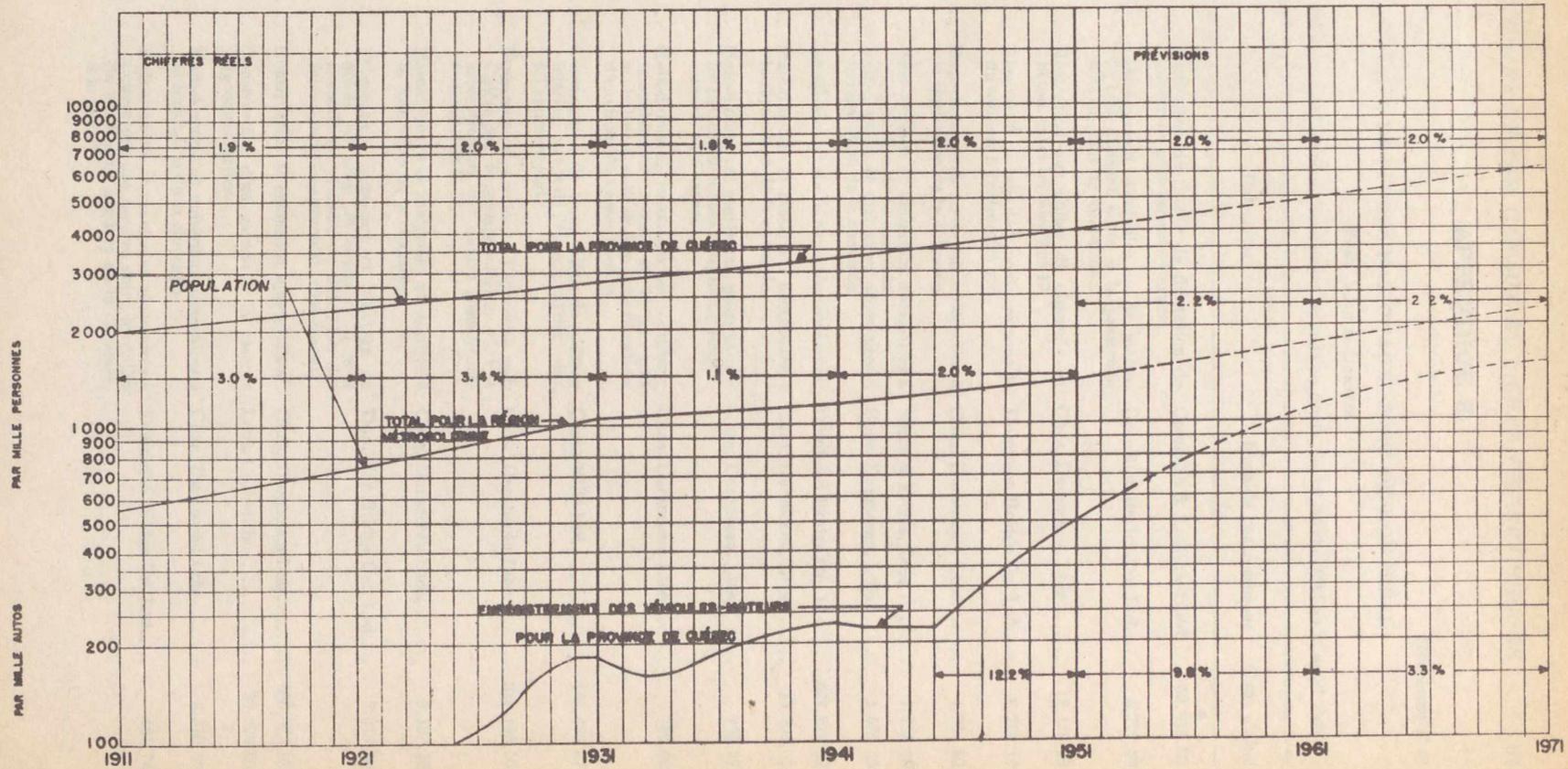


Conseil des ports nationaux
Port de Montréal
PONT JACQUES-CARTIER
STATISTIQUE DE LA CIRCULATION

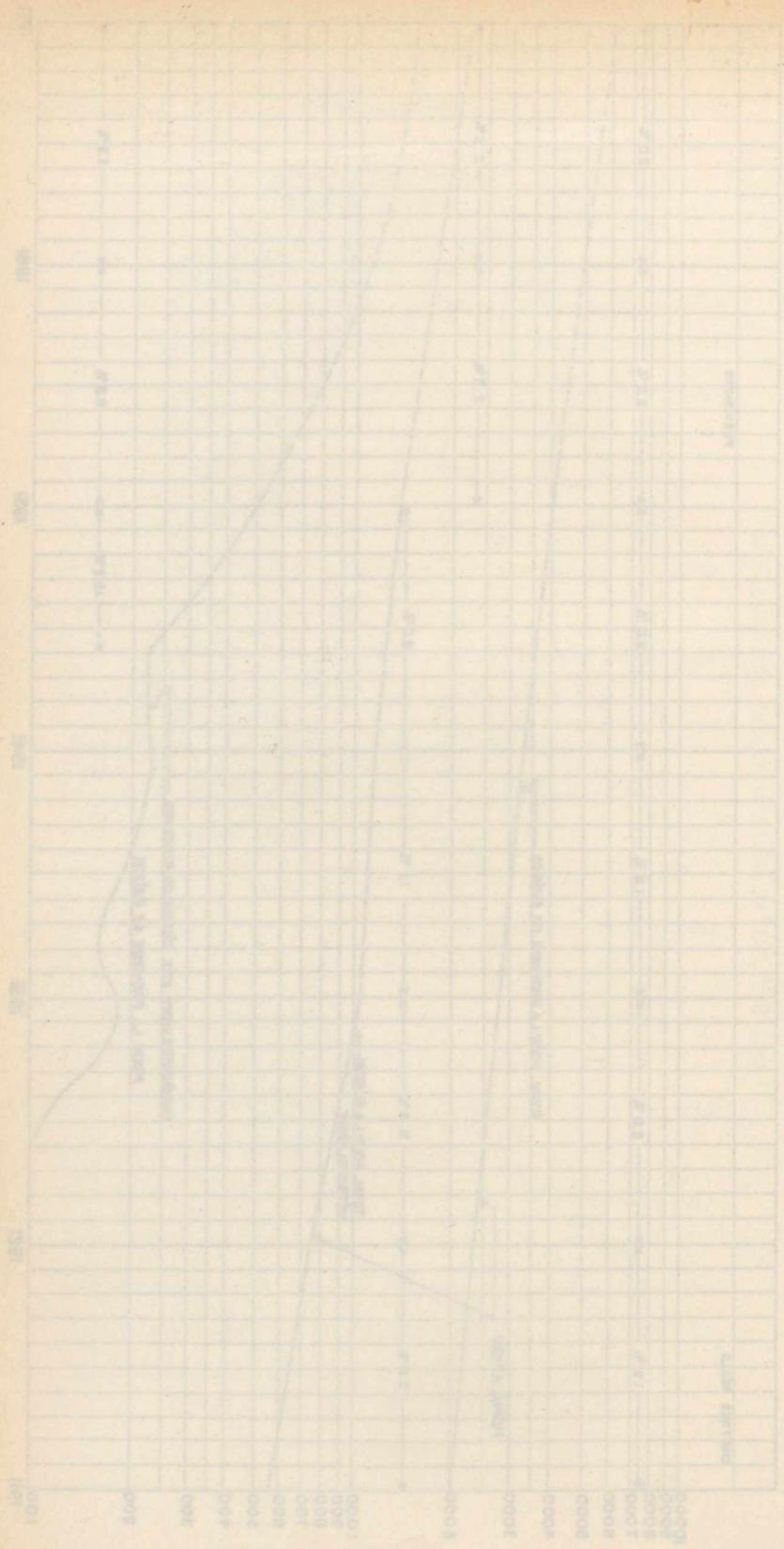


APPENDICE D

(Document n° 4)



COURBES MONTRANT L'AUGMENTATION ANNUELLE PAR DÉCENNIE



(Document n. 4)

ALBENICE D

APPENDICE E

(Document n° 5)

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Liste des contrats accordés pour des travaux, grands ou petits, du 1^{er} janvier 1954 au 14 avril 1960

Date	Entreprise	Nom de l'entrepreneur	Coût global
			£
Janvier 1954.....	Réparation des joints de dilatation du tablier du pont Jacques-Cartier.	Creaghan & Archibald Ltd....	52,833.80
Juin 1954.....	Aménagement d'échelles et de plates-formes donnant accès à la passerelle près du joint de dilatation.	Dominion Bridge Co. Ltd....	4,797.52
Juillet 1954.....	Réparation aux dalles de chaussée en béton, entre les piles 9 et 10.	Chas. Duranceau, Ltée.....	12,136.00
Juillet 1954.....	Réparation du bras de la poutre en console du tablier, à l'extrémité sud.	Dominion Bridge Co. Ltd....	6,760.18
1954.....	Main-d'œuvre et matériaux nécessaires à la réparation de la chaussée.	Chas. Duranceau, Ltée.....	1,954.80
1955.....	Main-d'œuvre et matériaux nécessaires à la réparation de la chaussée.	Miron & Frères, Ltée.....	1,755.00
1955.....	Main-d'œuvre et matériaux nécessaires à la réparation de la chaussée.	Chas. Duranceau, Ltée.....	1,575.60
Juillet 1955.....	Élargissement de la chaussée, côté aval.	Dominion Bridge Co. Ltd....	662,813.98
1956.....	Main-d'œuvre et matériaux nécessaires à la réparation de la chaussée.	Chas. Duranceau, Ltée.....	15,203.01
Mai 1956.....	Main-d'œuvre et matériaux; poser et rouler environ 50 tonnes d'asphalte; élargissement, côté amont.	Chas. Duranceau, Ltée.....	705.37
Juin 1956.....	Main-d'œuvre, matériaux et outillage; macadamiser, couche de 12 po., puis asphalté, couche de 3 po., une superficie d'environ 155 verges carrées.	Chas. Duranceau, Ltée.....	750.00
Juillet 1956.....	Construction de trois culées de passage inférieur en vue de l'étagement des voies, à l'approche sud.	Grant-Mills Ltd.....	163,578.67
Octobre 1956....	Étagement des voies, à l'approche sud. Culées pour le passage inférieur «D» et superstructure des quatre passages inférieurs A-B-C-D.	Chas. Duranceau Ltée.....	319,186.00
1957.....	Main-d'œuvre et matériaux nécessaires à la réparation de la chaussée.	Chas. Duranceau Ltée.....	5,197.50
1957.....	Fabrication, fourniture et montage de pièces en acier de construction pour soutenir un panneau de détection des intrusions: élargissement, côté amont.	Dominion Bridge Co., Ltd....	2,313.00
Juillet 1957.....	Construction de chaussées, approche sud.	Chas. Duranceau Ltée.....	666,522.93
Août 1957.....	Construction d'un garage à la caserne Jacques-Cartier.	Louis Corbeil Inc.....	33,975.00
1958.....	Main-d'œuvre et matériaux nécessaires à la réparation de la chaussée.	Chas. Duranceau Ltée.....	5,310.50
1958.....	Main-d'œuvre et matériaux nécessaires à l'ouverture des espaces entre les dalles du trottoir en bordure de la chaussée, à la pile n° 3.	Dominion Bridge Co. Ltd....	421.74

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL—*Suisse*

Date	Entreprise	Nom de l'entrepreneur	Coût global
Avril 1958.....	Construction d'un mess à la caserne Jacques-Cartier, Montréal-Sud.	J. G. Fitzpatrick Ltd.....	142,000.00
Août 1958.....	Main-d'œuvre, matériaux et outillage nécessaires pour scier une section de dalle en béton de 8 po. d'épaisseur: élargissement, côté amont.	Falt Drilling Mine Supply Ltd.	600.00
1958.....	Main-d'œuvre et matériaux nécessaires à l'aménagement d'une clôture à simple torsion, côté nord.	Dominion Steel & Coal Corp..	404.17
Septembre 1958..	Construction des fondations de l'immeuble administratif et de la place de péage, extrémité sud.	Chas. Duranceau Ltée.....	194,255.51
Septembre 1958..	Réfection des dégâts causés par le gonflement du béton à la travée des approches.	Dominion Bridge Co. Ltd.....	9,147.59
Octobre 1958.....	Fourniture et installation de 6 tuyaux réducteurs de 3½ pi. à 3 po., dans l'immeuble administratif.	Northeastern Development Ltd.	450.00
Octobre 1958.....	Fabrication et fourniture d'une poutre de blocage en I, de 5 po., à l'approche sud.	Dominion Bridge Co. Ltd.....	17,325.00
Novembre 1958..	Élargissement de la chaussée, côté amont.	Dominion Bridge Co. Ltd.....	621,080.25
Décembre 1958..	Installation de l'électricité à la place de péage.	Canadian Comstock Co. Ltd..	49,281.00
Décembre 1958..	Fourniture et installation d'une clôture à simple torsion, approche nord.	The Steel Co. of Canada.....	652.38
Janvier 1959.....	Construction de passerelles et d'une voie d'accès aux passerelles le long des câbles, en aval, sous le tablier du pont.	Filiale Canadian Bridge de la Dominion & Steel & Coal Corp., Ltd.	59,659.00
Janvier 1959.....	Construction de la superstructure de l'immeuble administratif et de la place de péage, extrémité sud.	J. P. Cartier Ltée.....	197,873.46
Janvier 1959.....	Fourniture et installation de dix tuyaux de 3½ po. dans l'immeuble administratif	Northeastern Development Ltd.	1,068.15
Avril 1959.....	Fourniture et installation de câbles de transmission d'énergie et de tuyaux, à l'approche sud.	Canadian Comstock Co. Ltd..	8,376.00
Mai 1959.....	Fabrication et fourniture d'écriteaux de signalisation, pour l'approche sud.	J. M. Poirier Inc.....	26,103.97
Mai 1959.....	Main-d'œuvre et matériaux nécessaires à la réfection du pavé de la rampe qui conduit du pont à l'île Sainte-Hélène.	Chas. Duranceau Ltée.....	282.10
Mai 1959.....	Fourniture et installation d'un réseau complet d'éclairage, à l'approche sud.	Bédard-Girard Ltée.....	88,154.00
Juin 1959.....	Fabrication et montage de supports pour écriteaux de signalisation, à l'approche sud.	Dominion Bridge Co. Ltd.....	10,975.00
Juin 1959.....	Main-d'œuvre et matériaux nécessaires à la réparation du pavé, côté amont.	Chas. Duranceau Ltée.....	293.80
Août 1959.....	Fourniture et installation de dix écriteaux en aluminium, à l'approche sud.	Brouillette Signs Ltd.....	1,998.00
Août 1959.....	Déplacement d'une clôture à simple torsion à la caserne Jacques-Cartier, Montréal-Sud.	Frost Steel & Wire Co. (Quebec) Ltd.	5,954.06

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL—Fin

Date	Entreprise	Nom de l'entrepreneur	Coût global
Septembre 1959..	Fabrication et montage de supports pour écriteaux surélevés de signalisation, à l'approche sud.	Dominion Bridge Co. Ltd.....	11,740.00
Septembre 1959..	Fourniture et installation de lettres de 15 po. en aluminium de moulage.	Claude Néon General Advertising Ltd.	425.72
Septembre 1959..	Aménagement du terrain de l'immeuble administratif à la place de péage.	St-Michel Paysagiste Enr'g....	1,469.00
Septembre 1959..	Fabrication et montage de supports pour petits écriteaux de signalisation, à l'approche sud.	Dominion Bridge Co. Ltd.....	(travaux (inachevés)
Septembre 1959..	Fourniture et pose d'asphalte sur la voie en aval.	Chas. Duranceau Ltée.....	7,742.40
Septembre 1959..	Couche de fixation appliquée sur les dalles de la chaussée sur une superficie de 10,225 verges carrées.	Chas. Duranceau Ltée.....	1,022.50
Décembre 1959..	Fourniture et montage de supports pour écriteaux de signalisation.	Industrial Maintenance Ltd....	17,189.00
1959.....	Main-d'œuvre et matériaux nécessaires à la réparation de la chaussée.	Chas. Duranceau Ltée.....	10,197.85

Bureau de l'ingénieur du port,
Montréal, le 14 avril 1960.

APPENDICE F

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTRÉAL

PONT JACQUES-CARTIER

Lettres de recommandation écrites par des députés fédéraux ou par d'autres personnalités, du 1^{er} janvier 1945 au 20 août 1954.

Toutes les demandes d'emploi de péager reçues avant le 1^{er} janvier 1951 ont été détruites, sauf celles des candidats heureux. Ont également été détruites, les lettres de recommandation adressées par des députés fédéraux et reçues avant le 1^{er} janvier 1951, à l'égard de candidats qui n'ont pas été choisis pour emploi.

Les lettres de recommandation ci-jointes qui portent une date antérieure au 1^{er} janvier 1951, concernent ceux qui ont été embauchés comme péagers.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Montréal, le 21 novembre 1946.

M. Alexander Ferguson,
Directeur général du
port de Montréal.

Monsieur,

Je suis très heureux de vous recommander M. Alex. Maher, 7174, rue Saint-Hubert, ancien aviateur militaire qui a loyalement servi son pays durant trois années.

Il désire obtenir un poste de péager.

En agréant sa demande, vous me feriez une faveur personnelle.

Veuillez croire, monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Azellus Denis,
député.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA1489, rue Wellington,
Montréal, le 5 janvier 1948

M. A. G. Murphy,
Directeur du port,
Conseil des ports nationaux,
Montréal (P. Q.)

Cher monsieur Murphy,

Je me permets de vous écrire au sujet de M. Gilbert Henry, 1685, avenue Church, Côte Saint-Paul, Montréal, un ancien combattant de la Seconde Guerre mondiale, qui a servi outremer durant quatre ans.

Il m'a informé qu'il y aurait un poste vacant de péager suppléant au pont Jacques-Cartier. Il désire poser sa candidature à ce poste, et je suis heureux de le recommander.

Il parle le français et l'anglais couramment, et j'apprécierais toute courtoisie qu'on pourrait lui témoigner.

Je vous remercie à l'avance et vous prie d'agréer mes meilleurs vœux de la saison.

T. P. Healy,
Député de la division de Sainte-Anne.

M. Poole - A noter et retourner -
6/1/48

Pour rapport, s'il vous plaît. A.G.M.
Veuillez prendre acte de mon rapport
du 10/1/48 - A.P.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA1489, rue Wellington,
Montréal, le 30 août 1948

M. A. G. Murphy,
Directeur du port de Montréal,
Conseil des ports nationaux
Montréal 1, P. Q.

Cher monsieur Murphy,

J'accuse réception de votre lettre du 27 août concernant M. R. Milligan qui a sollicité un emploi de péager.

C'est avec plaisir que je le recommande auprès de votre service, et je vous suis reconnaissant de l'amabilité avec laquelle vous l'avez reçu à votre bureau.

Veuillez agréer, monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

T. P. Healy,
Député de la division de Sainte-Anne.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Montréal, le 12 septembre 1948

Conseil des ports nationaux,
a/s Monsieur Brown,
357, rue de la Commune.

Monsieur,

On m'informe qu'il y a un poste de péager vacant au pont Jacques-Cartier.

Puis-je vous demander d'accorder la meilleure attention possible à l'un de mes amis, M. Albert Belisle, 6606, rue Saint-Denis, jeune ancien combattant, sérieux, honnête et fiable.

J'espère que vous pourrez l'aider.

Azellus Denis,
Député.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

1489, rue Wellington,
Montréal, le 17 septembre 1948

M. G. Murphy,
Directeur du port,
Commission du havre de Montréal,
Rue des Commissaires,
Montréal.

Cher monsieur Murphy,

Permettez-moi de vous présenter M. Archie Pearson, 283, rue Colborne, à Montréal.

Il désire solliciter un poste de percepteur de billets, au pont du havre. C'est avec plaisir que je vous recommande cet ancien combattant, qui est une personne digne de confiance.

Je vous remercie à l'avance de l'attention que vous voudrez bien porter à sa demande.

T. P. Healy,
Député de Sainte-Anne.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA1489, rue Wellington,
Montréal, le 22 janvier 1949M. Gordon Murphy,
Directeur du port,
Conseil des ports nationaux,
Montréal (P.Q.)

Cher monsieur Murphy,

Permettez-moi de vous présenter M. Alfred Beauchamp, 1057, rue Ottawa, qui désire obtenir un emploi dans vos services.

Je suis heureux de le recommander, car il est honnête et bon travaillant. Je vous serai reconnaissant de la moindre attention que vous porterez à sa demande.

Bien sincèrement,

T. P. Healy,
Député de la division de Sainte-Anne.

M. Beauchamp a subi deux épreuves. Il n'a pu terminer la première, car il ne comprenait pas la signification du mot «division». Il est revenu quelques jours plus tard et a subi une deuxième épreuve.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Montréal 9 juin 1949

M. Guy Beaudet, I.C.
Port de Montréal.

Cher monsieur,

Si vous pouviez offrir un emploi de perceuteur de billets sur le Pont J.-C. à M. Eugène Phaneuf, 431, de la Salle, vétéran, j'en serais heureux et obligé.

Sincèrement à vous,

Sarto Fournier

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

1489, rue Wellington,
Montréal, le 10 septembre 1949

M. Gordon Murphy,
Directeur du port,
Conseil des ports nationaux,
Rue des Commissaires,
Montréal.

Cher monsieur Murphy,

Permettez-moi de vous présenter M. Gerald Flynn, 267, rue Colbourne, ancien combattant de la Seconde Guerre mondiale, qui désire se porter candidat à un poste de péager.

Je m'empresse de recommander ce jeune homme qui est honnête et bon travaillant.

Veuillez agréer, monsieur, mes cordiales salutations.

T. P. Healey,
Député de la division de Sainte-Anne.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Ottawa, le 28 avril 1950

M. Murphy, surintendant
du Conseil des ports nationaux,
Montréal (P.Q.)

Sujet: Armand Curodeau,
6993, rue Boyer, Montréal.

Monsieur,

C'est avec grand plaisir que je vous recommande la personne susmentionnée, qui désire être réinstallée* comme «péager» au pont Jacques-Cartier. On m'informe que MM. Pool et Jack, qui sont en charge de ce service, admettraient volontiers M. Curodeau à ce poste.

Cet homme possède déjà quelque expérience dans ce domaine, et comme il n'y a plus de travail pour lui à titre de vérificateur du transport, sa mutation serait bien vue de tous.

Avec l'espoir d'obtenir une réponse favorable, je demeure,

Votre tout reconnaissant,

Azellus Denis,
Député de Saint-Denis.

Aux soins de M. Beudet—29/4/50.

*Cet homme n'a jamais été péager jusqu'ici.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Ottawa, le 7 mars 1951.

Cher monsieur Brown,

J'ai reçu, à mon bureau, la visite de monsieur Omer Messier, de Montréal-Sud, qui désirerait obtenir un emploi comme percepteur de billets sur le pont Jacques-Cartier.

Je serais très heureux s'il vous était possible d'accorder une entrevue à monsieur Messier, afin de vous rendre compte de ses qualifications pour le poste qu'il convoite. Monsieur Messier m'est recommandé comme étant honnête, travailleur et en excellente santé.

J'apprécierais recevoir des nouvelles à ce sujet et vous prie de me croire,

Sincèrement à vous,

Roch Pinard, député,
(Chambly-Rouville)Monsieur P. G. Brown,
Gérant,
Conseil des Ports nationaux,
Montréal, P.Q.CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Ottawa, le 12 mars 1951.

Cher monsieur Brown,

Un de vos fonctionnaires a eu une entrevue avec M. Leonard Normoyle, 883, rue Verchères, Ville-Jacques-Cartier, qui sollicite un emploi de péager au pont Jacques-Cartier. M. Normoyle m'informe que l'intéressé a réussi l'examen requis.

Vous serait-il possible de me faire savoir quelles sont ses chances d'obtenir l'emploi postulé.

Veillez agréer, cher monsieur Brown, mes cordiales salutations.

Roch Pinard,
Député de Chambly-Rouville.M. P. G. Brown,
Directeur,
Conseil des ports nationaux,
Montréal,
Prov. de Québec.

(Voir demande en date du 29 décembre 1950)

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Ottawa, le 9 mai 1951.

Cher monsieur Brown,

Il me fait plaisir de vous recommander monsieur Jean-Paul Therrien domicilié à 11873, rue L'Archevêque, Montréal-nord, qui désirerait obtenir un emploi comme collecteur de billets au Pont Jacques-Cartier.

Vous remerciant à l'avance pour la bonne attention que vous apporterez à cette lettre, je demeure,

Votre tout dévoué,

Marcel Monette,
Député de Mercier.CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Pte-aux-Tbles, 10 sept. 1951.

A qui de droit,

Pourriez-vous prendre en considération, la demande de M. Guillaume Paradis, domicilié à 6270, 2^e avenue, Rosemont, Montréal, qui désire obtenir la position de «toll collector» (percepteur de pont).

M. Paradis a travaillé pour les bijoutiers Pelletier & Fils, 179 Craig ouest, il est honnête, sobre, travaillant, pouvant donner un bon rendement dans son travail.

Espérant qu'il recevra de vous une réponse favorable, je demeure,

Votre tout dévoué,

Marcel Monette, m.p.,
Comté-Mercier.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

1489, rue Wellington,
Montréal, prov. de Qué.,
le 15 septembre 1951

M. Alfred Poole,
Surintendant du pont du hâvre,

Cher monsieur Poole,

Je me permets de vous écrire pour vous présenter M. Edward Joseph Tremblay, 859, rue Ottawa, Montréal.

Il désire obtenir un poste de péager au pont du havre.

C'est avec plaisir que je recommande cet ancien combattant qui est marié, honnête et bon travaillant. Je serais heureux que vous portiez attention à sa demande.

Veillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

T. P. Healy,
Député de Saint-Anne.

(Par téléphone, j'ai informé monsieur Healy que M. Tremblay était beaucoup trop faible en arithmétique pour être admis à un poste de péager.)—

le 27 septembre 1951.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Avril 1952.

Monsieur Poole,
Conseil des ports nationaux.

Je vous serais très reconnaissant si vous pouviez offrir un poste de péager à M. Claude Quinn, 7541 nord, 20^e avenue.

Veillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Sarto Fournier.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Ottawa, le 18 février 1953.

Monsieur,

M. Omer Messier, 9240, rue Saint-Hubert, désirerait obtenir un poste de péager au pont Jacques-Cartier.

Je le connais depuis plusieurs années et je serais heureux qu'il obtienne le poste qu'il sollicite.

Veuillez agréer, monsieur, mes plus cordiales salutations.

Romuald Bourque,
Député d'Outremont-Saint-Jean.

M. P. G. Brown,
Directeur,
Conseil des ports nationaux,
Montréal (P.Q.)

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Ottawa, ce 7 mai 1953.

Monsieur G. Murphy,
Gérant du port de Montréal,
Conseil des ports nationaux,
357 de la Commune,
Montréal.

Cher monsieur,

Permettez-moi de recommander à votre bienveillante attention M. Roland Leblanc, 5818, rue Laurendeau, à Montréal, qui sollicite l'emploi de percepteur au pont Jacques-Cartier.

M. Leblanc est un vétéran, un citoyen honorable et digne de confiance.

Je vous remercie de la considération que vous accorderai à cette demande et vous prie de croire à mes meilleurs sentiments.

J. A. Bonnier,
député de Montréal-St-Henri.

Tel. HE-6164
Leblanc

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA1489, rue Wellington
Montréal 22 (P.Q.)
le 31 juillet 1953

Monsieur Gordon Murphy,
Directeur du port,
Conseil des ports nationaux,
Montréal (P.Q.)

Cher monsieur Murphy,

Je vous écris au sujet de M. Alfred Shank, 293, rue Duke, à Montréal, ancien combattant des deux guerres mondiales, âgé de cinquante-six ans, et père de cinq enfants.

Il désirerait obtenir un poste de péager auprès du Conseil des ports nationaux.

Il parle très bien les deux langues et je suis heureux de vous le recommander hautement.

Je serai sensible à tout ce que vous pourrez faire pour lui.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Tom Healy,
Sainte-Anne.

TPH/SH

Directeur adjoint du port—Prendre note et retourner - 3/8/53

Pour attention, s'il vous plaît. AGM

(Ci-jointe la lettre adressée à M. Healy) -??? 3/8

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA507 Place d'Armes
Montréal
Le 24 septembre 1953

Mon cher monsieur Beaudet,

Il me fait plaisir de vous recommander Monsieur Roger Guilmette de Ville Jacques-Cartier pour la situation de percepteur au pont Jacques-Cartier.

Le médecin de M. Guilmette lui a recommandé de travailler au grand air et je vous serais très reconnaissant s'il vous était possible de considérer favorablement la demande de M. Guilmette.

Votre tout dévoué,

Auguste Vincent, député
(Longueuil)

Monsieur Gérard Beaudet,
Gérant-adjoint du port,
Conseil des ports Nationaux,
635 Powell,
Montréal.

TÉL: PLATEAU 1864*

J-P DESCHATELETS M.P.
AVOCAT-ADVOCATE

IMMEUBLE VERSAILLES
60 OUEST RUE ST-JACQUES
Montréal, le 23 octobre, 1953

Conseil des Ports Nationaux,
357, de la Commune,
Montréal

Attention Major G. Beaudet.

Cher monsieur Beaudet,

RE: Simon Langlois,
505, Viau, Montréal,

J'ai recommandé M. Simon Langlois pour un poste de percepteur de péage au Pont Jacques-Cartier, à l'Honorable Ministre des Transports.

L'Honorable Ministre me demande de vous référer le cas, et c'est ce que je fais avec plaisir.

S'il y avait possibilité de donner un tel emploi au requérant, M. Langlois, je vous en serais bien obligé.

Votre tout dévoué,

J-P Deschatelets,
Député Maisonneuve-Rosemont
à la Chambre des Communes

JPD/ET

JEAN-PAUL DESCHATELETS

Le 5 novembre, 1953.

Major G. Beaudet,
Gérant adjoint du Port,
Conseil des Ports nationaux,
357, rue de la Commune,
Montréal.

Cher monsieur Beaudet,

Me permettez-vous de recommander M. Frank Roy, 4550, est, rue Notre-Dame, pour un poste de percepteur de billets au Pont Jacques-Cartier?

Il s'agit d'un homme de 36 ans et père de famille.

S'il y avait possibilité de lui confier un tel emploi, je vous en serais bien obligé.

Votre tout dévoué,

J.-P. Deschatelets

JPD/ET

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

1489, rue Wellington,
Montréal, Prov. de Qué.,
le 8 avril 1954.

M. Gordon Murphy,
Directeur du port,
Conseil des ports nationaux,
Rue des Commissaires,
Montréal,
Prov. de Québec.

Cher monsieur Murphy,

Je vous présente Peter Buchkowsky, 3719, chemin Cornet, un ancien combattant de la Seconde Guerre mondiale, qui désire se porter candidat à un poste de péager.

Il me fait plaisir de vous recommander ce jeune homme, marié, honnête et bon travaillant. Je serai sensible à la bienveillance que vous voudrez bien lui accorder.

Veillez agréer, monsieur, mes plus cordiales salutations.

T. P. Healy,
(Député de Sainte-Anne)

Voir M. Poole à 2h. p.m. 12/4/54
N. L.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Montréal, le 5 mai 1954.

Major J. Beaudette,
Gérant adjoint du Port de Montréal,
Commission des Ports nationaux,
Rue des Communes,
Montréal.

Cher Monsieur,

Pour donner suite à notre conversation, il me fait plaisir de recommander tout particulièrement, M. Jean Paiement, 1905, rue Papineau, qui convoite un emploi, comme perceuteur au pont Jacques-Cartier.

Je suis informé qu'il a passé ses examens avec succès, et je puis vous assurer que vous trouveriez en lui, en employé honnête, laborieux et ponctuel, qui saurait exécuter son travail à la satisfaction de ses supérieurs.

Je désire ajouter que mon protégé est un vétéran de la dernière guerre, et qu'il est marié.

Avec l'espoir qu'il pourra être donné suite à la présente, dans un avenir rapproché, veuillez accepter mes remerciements anticipés, et me croire,

Votre tout dévoué,

Hector Dupuis, M.P.
Montréal-Ste-Marie.

CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Ottawa, le 21 juin 1954.

Conseil des ports nationaux,
357, rue de la Commune,
Montréal, Prov. de Québec,
a/s M. Murphy.

Cher monsieur Murphy,

M. Robert Dawson, demeurant à 981, avenue Rolland, Verdun, m'informe qu'il a soumis une demande d'emploi de constable au port de Montréal ou de péager au pont Jacques-Cartier ou au pont Victoria.

Je suis procureur de la police de Verdun depuis plusieurs années et j'ai eu l'occasion d'apprécier le travail qu'accomplit M. Dawson comme policier. Il est ancien combattant, et a servi outre-mer durant plusieurs années.

Je vous le recommande chaleureusement.

Tout ce que vous pourrez faire pour l'aider me sera sensible.

Veuillez agréer, cher monsieur Murphy, mes salutations empressées.

Yves Leduc,
(député de Verdun).

Au chef de police:

veuillez prendre acte et retourner—23/6/54.

Nos archives n'indiquent pas que M. Dawson ait rempli une formule de demande d'emploi. Veuillez lui accorder une entrevue et m'en faire rapport.

A. G. Murphy.

2/7/54

Au directeur du port:

M. R. Dawson a déjà soumis une demande d'emploi de péager. Il m'a dit qu'il ne désire pas faire partie de notre service de police.

J. R. Taylor.

APPENDICE G

(Document n° 7)

Montréal, le 23 avril 1957.

Monsieur Beaudet,
Directeur du port,
Conseil des ports nationaux,
Montréal, Prov. de Québec.

Monsieur,

Je désire protester contre ma mutation du poste de péager au pont Jacques-Cartier à celui d'aide d'élèveur à céréales.

Par conséquent, veuillez accepter ma démission comme employé du Conseil des ports nationaux.

J'ose espérer que vous étudierez mon cas avec soin.

Bien à vous,

(signé) G. Henry
Gilbert Henry.

J'atteste que la lettre ci-dessus est une copie conforme de l'original.

Le surintendant des ponts,
J. A. CLÉMENT.

Montréal, le 23 avril 1957.

Monsieur Beaudet,
Directeur du port,
Conseil des ports nationaux,
Montréal, Prov. de Québec.

Monsieur,

Je désire donner ma démission comme employé du Conseil des ports nationaux, parce que j'ai été muté du poste de péager au Pont Jacques-Cartier à celui d'aide d'élèveur à céréales.

Bien à vous,

(signé) A. Maher,
Alexandre Maher.

J'atteste que la lettre ci-dessus est une copie conforme de l'original.

Le surintendant des ponts,
J. A. CLÉMENT.

le 8 octobre 1958.

Monsieur Poole,

Monsieur,

Veillez accepter ma démission comme péager à compter d'aujourd'hui. Je résigne mes fonctions pour cause de santé.

Bien à vous,

(signé) R. C. Law (23).

J'atteste que la lettre ci-dessus est une copie conforme de l'original.

Le surintendant des ponts,
J. A. CLÉMENT.

Monsieur A. Poole,

Le 10 avril 1959.

Surintendant des péagers.

Je désire par la présente vous informer que je démissionne de mon poste de péager pour raisons personnelles.

(signé) R. Bolduc (n° 16)

J'atteste que la lettre ci-dessus est une copie conforme de l'original.

Le surintendant des ponts,
J. A. CLÉMENT.

Monsieur A. Poole,

Le 11 juin 1959.

Surintendant des percepteurs,

Je, R. Houle, n° 9409, vous remets ma résignation comme percepteur au pont Jacques-Cartier.

Ayant consulté mon médecin, il est de son avis que mon travail est trop fatiguant pour que je puisse reprendre ma santé.

Bien à vous,

(signé) Roland Houle.

J'atteste que la lettre ci-dessus est une copie conforme du document original.

Le surintendant des ponts,
J. A. CLÉMENT.

A qui de droit,

19 juin 1959.

a/s M. Pool.

Par la présente je vous informe que je vous donne ma démission comme percepteur et que ma dernière journée de travail sera le 27 juin 1959.

Votre obligé,

(signé) Jean-Marc Laplante.

J'atteste que la lettre ci-dessus est une copie conforme du document original.

Le surintendant des ponts,
J. A. CLÉMENT.

25-6-59

Monsieur Clément

Je soussigné Hercule Fournier. Je suis dans l'obligation de donner ma démission après avoir eu une entrevue avec vous ce matin. J'ai eu une autre entrevue avec le Dr. Chevrier qui a ma femme sur ses soins et il m'a recommandé encore de changer de position pour la sécurité de ma femme et de mes enfants.

Je vous remercie,

(signé) Hercule Fournier.

P.S. Ci-joint un certificat du Dr Chevrier.

J'atteste que la lettre ci-dessus est une copie conforme de l'original.

Le surintendant des ponts,
J. A. CLÉMENT.

20/10/1959.

A qui de droit,

A compter de ce 20ème jour d'octobre 1959, le soussigné démissionne de son poste de péager pour raisons de santé. Vous comprendrez que, depuis quelque temps, à cause de la température, j'ai dû m'absenter assez souvent de mon travail. En agissant ainsi, je vous donne l'occasion de me remplacer.

Bien à vous,

(signé) R. Auclair.

J'atteste que la lettre ci-dessus est une copie conforme de l'original.

Le surintendant des ponts,
J. A. CLÉMENT.

Répentigny,
le 21 octobre 1959.

Monsieur,

Je désire vous informer que les conditions de travail et mon état de santé ne me permettent pas de remplir mes fonctions à la satisfaction de mes chefs. Je me vois dans l'obligation de vous présenter ma démission.

Bien à vous,

(signé) M. Gaston Roy,

21, Plateau Vincent,
Répentigny.

J'atteste que la lettre ci-dessus est une copie conforme de l'original.

Le surintendant des ponts,
J. A. CLÉMENT.

9201, 12ème avenue,
Ville-Saint-Michel,
Prov. de Québec,
le 24 octobre 1959.

Monsieur,

J'ai décidé de ne plus rechercher d'emploi auprès du Conseil des ports nationaux. J'aimerais que l'on me rembourse les contributions que j'ai versées à la caisse de retraite du service civil.

Bien à vous,

(signé) Alfred Beauchamp.

J'atteste que la lettre ci-dessus est une copie conforme de l'original.

Le surintendant des ponts,
J. A. Clément.

le 26 octobre 1959
807, boulevard Demers
Chambly, Prov. de Québec

M. G. Beaudet
Directeur du port

Monsieur,

J'accuse réception de votre lettre du 23 octobre. Comme il m'est impossible de satisfaire aux exigences en cause, veuillez considérer la présente lettre comme ma démission officielle.

Vous pouvez m'adresser à domicile tout solde de traitement auquel je peux avoir droit. Je désirerais également obtenir des renseignements au sujet de mon fonds de retraite.

Je vous remercie encore une fois pour votre compréhension.

Bien à vous,

(signé) Eugène Benoit.

J'atteste que la lettre ci-dessus est une copie conforme de l'original.

Le surintendant des ponts,
(Signé) J. A. Clément.

Montréal, le 2 novembre 1959

GÉRANT DU PORT
Montréal

Je remets, par la présente, ma démission comme employé du port, laquelle prendra effet à compter du 2/11/59 et à la même occasion je demande le retour de mes contributions au fonds de retraite.

(signé) J.-P. Trudel,
Témoin.

(signé) M. Lanteigne,
signature.

J'atteste que la lettre ci-dessus est une copie conforme de l'original.

Le surintendant des ponts,
J. A. Clément.

APPENDICE H

(document n° 8)

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—PORT DE MONTRÉAL

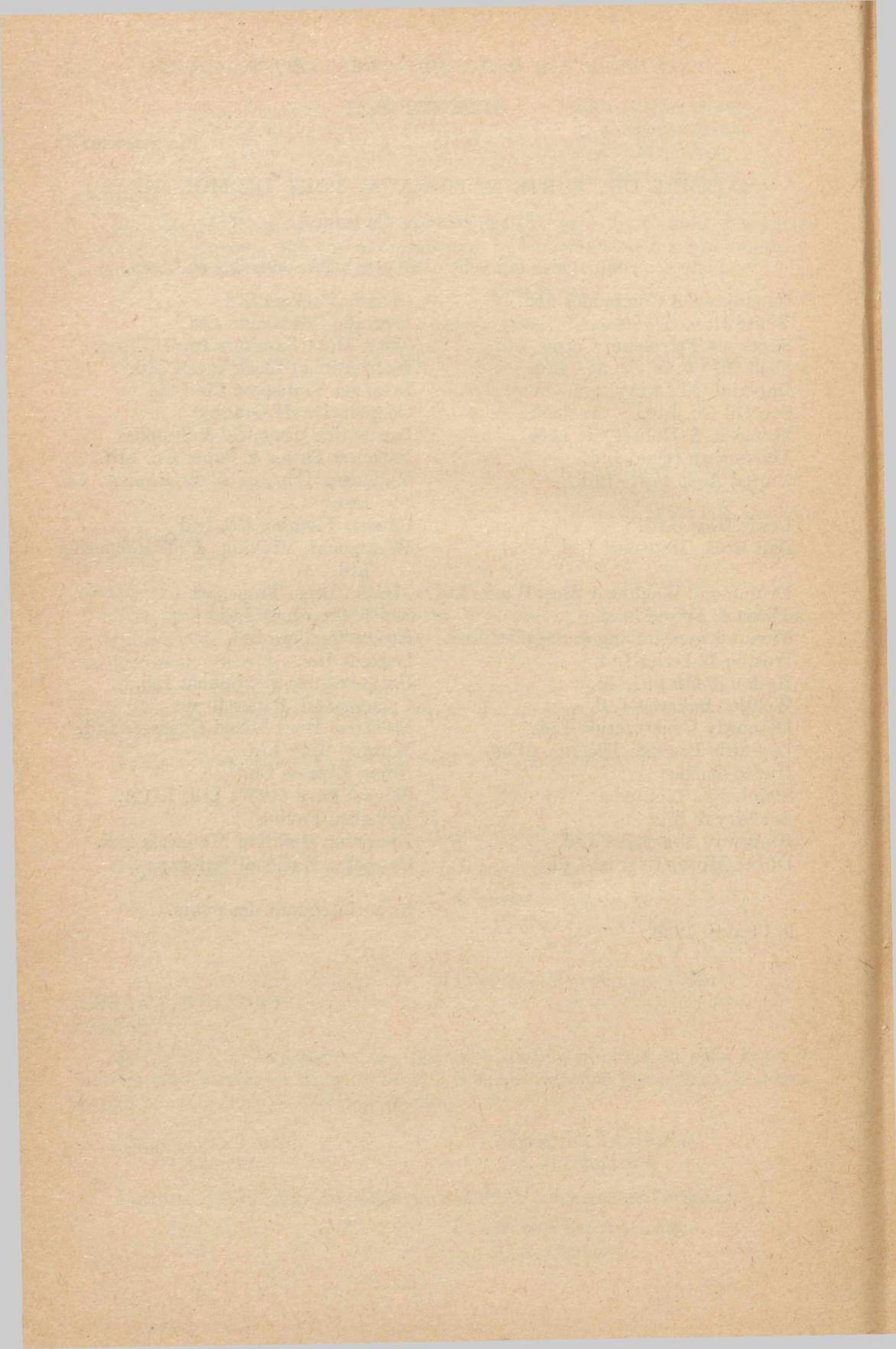
PONT JACQUES-CARTIER

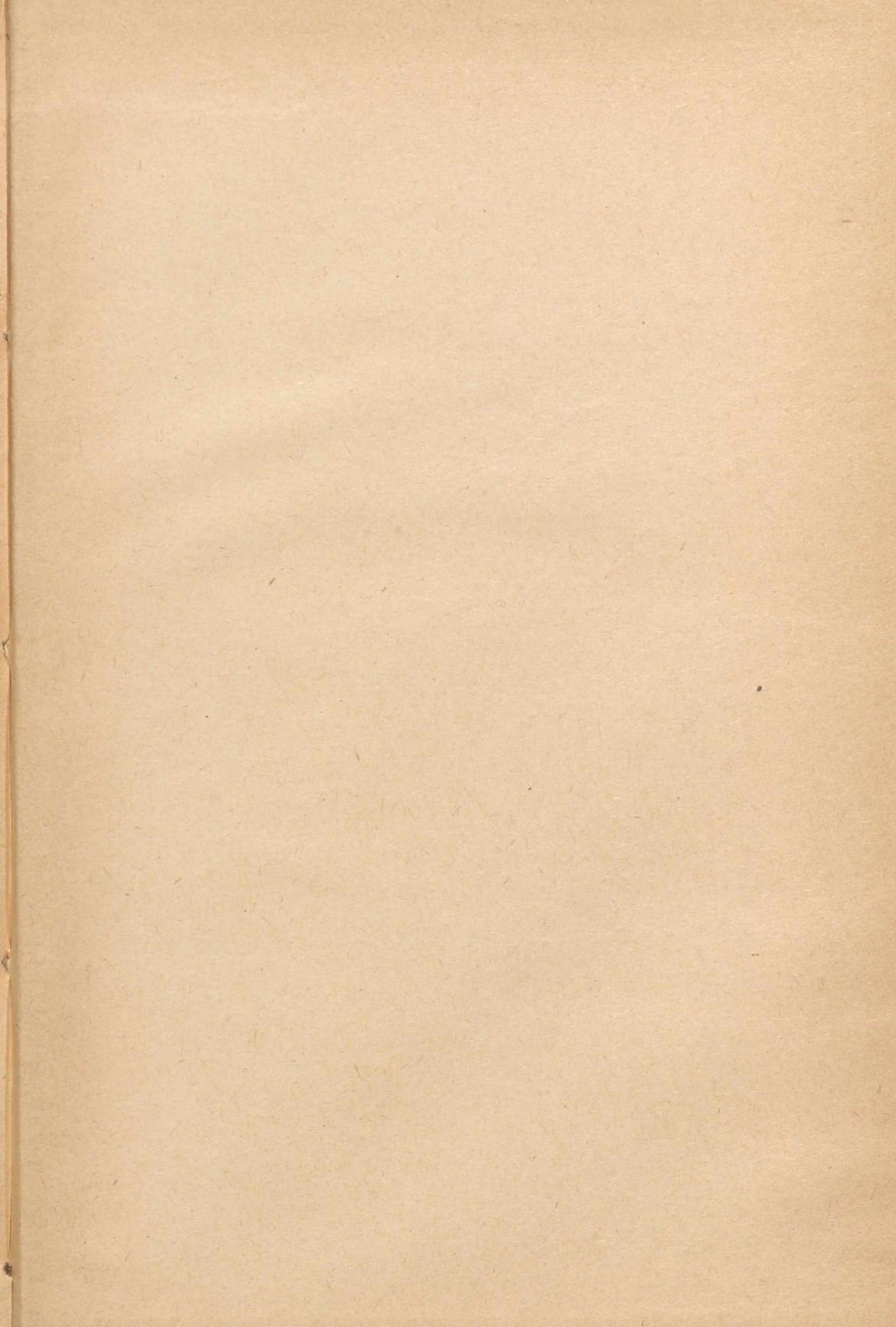
Liste des compagnies qui achetaient des billets «vendus en bloc».

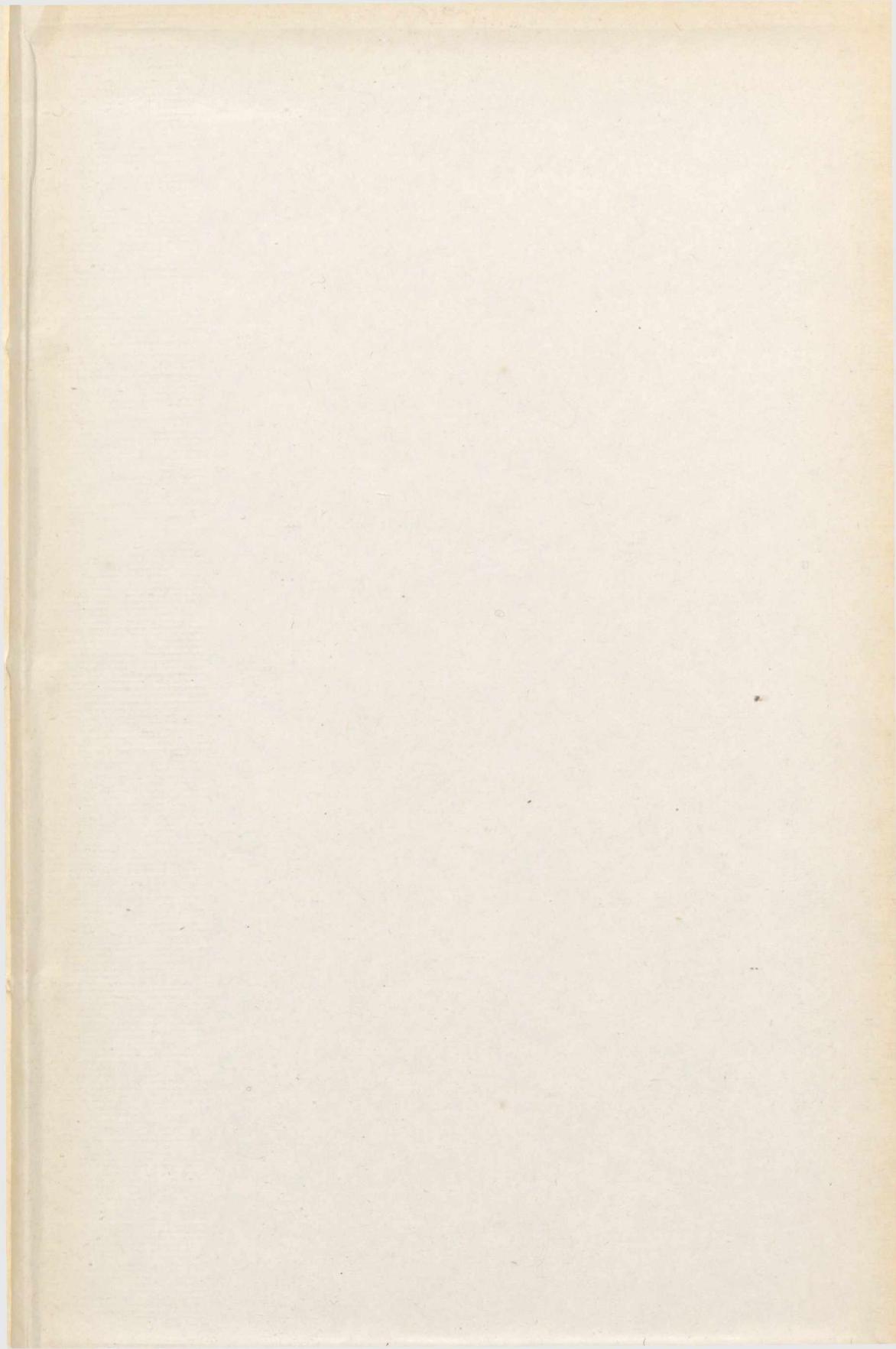
Canadian Oil Companies Ltd.	Canada Packers Ltd.
White Rose	Hygrade Containers Ltd.
Supertest Petroleum Corpn. Ltd.	Sheet Metal Workers Intntl. Assn.
Shell Oil Co. of Canada Ltd.	International Electric Co. Ltd.
Imperial Oil Ltd.	Belanger Transport Cie Ltée
Sun Oil Co. Ltd.	Cooperative de Granby
Mongeau & Robert Cie Ltée	Laurentide Chemical & Supplies
McNamara (Que) Ltd.	Bathurst Power & Paper Co. Ltd.
United Auto Parts Ltd.	Soulanges Cartage & Equipment Co. Ltd.
Lewis Bros. Ltd.	Canada Flooring Co. Ltd.
Ball Bros. Transport Ltd.	Westmount Moving & Warehousing Ltd.
Drummond Welding & Steel Works Ltd.	Maislin Bros. Transport
Miron & Frères Ltée.	Smith Transport Ltd.
Mount Royal Paving & Supplies Ltd.	Ernest Carriere Inc.
Weston Bakeries Ltd.	Legrade Inc.
Hudon & Orsali Ltée	United Stores Equipment Inc.
Wonder Bakeries Ltd.	Cartons Ltd. Paper Boxes
Desourdy Construction Ltée	Montreal Dual Mixed Concrete Ltd.
Laprairie Brick & Tile Inc. (The)	Warden King Ltd.
Hydro-Quebec	Adley Express Co.
Steinberg's Limited	Shop & Save (1957) Ltd. I.G.A.
Beaudry & Fils	Richelieu Paving
Kingsway Transport Ltd.	Dominion Building Materials Ltd.
Direct Motor Express Ltd.	Canadian National Railways

Le surintendant des ponts.

le 14 avril 1960.







BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT
LIBRARY OF PARLIAMENT



3 2354 00547 594 5