

D 780.23-16

(24 novembre 1959-
31 mars 1960)

PONTIS

JACQUES-CARTIER

Enquête sur les péagers et procès



archives
municipales

VOUS NOUS OBLIGERIEZ EN NOUS RETOURNANT

LE DOSSIER DANS LE PLUS BREF DÉLAI.

Pont
Jac. Cartier
r

L'ENQUETE TIRE A SA FIN

Écart "énorme" des recettes sur le pont Jacques-Cartier depuis le péage automatique

Ottawa, 24. (Par A. G.) — La différence... énorme des recettes au pont Jacques-Cartier, depuis que des appareils de perception automatiques y ont été aménagés, comparativement à l'époque où cette opération était effectuée par des employés, a provoqué une vaste enquête qui serait sur le point de connaître un dénouement sensationnel.

Des centaines de milliers de dollars seraient en cause.

Des agents de la Gendarmerie royale et de la police du Canadien National enquêtent depuis des mois. L'écart entre les mois de septembre et octobre 1959 avec ceux de 1958 a été particulièrement "révélateur".

Il se pourrait que ces chiffres soient rendus publics dès cette semaine par l'hon. G. Hees, ministre des Transports.

Aucune arrestation n'est prévue pour le moment, la preuve étant, paraît-il, extrêmement difficile à établir positivement dans des cas de ce genre.

LA PRESSE

NOV 24 1959

Post
Jacques Cartier

Bridge Tolls Show Jump This Fall

(Special to The Gazette)

Ottawa, Nov. 24. — (Tuesday) — A Federal Government spokesman confirmed early this morning that toll collections at Jacques Cartier Bridge have gone up substantially since the installation of automatic collection machinery.

The official was commenting on a report from Toronto that results of a probe into the bridge's operations would be presented to Transport Minister Hees this week.

The official said an investigation into discrepancies in toll collections was made about a year ago, but he denied there was any probe currently underway.

He also pointed out that it could not be determined how much the increased toll depended on the automatic system and how much on increased traffic.

This source, an official of the Transport Department, said the results of the earlier investigation had been inconclusive and no charges had been made in consequence of it.

One consequence of this investigation, however, was the decision to instal automatic machinery at the Jacques Cartier Bridge. The new collection system went into effect on Sept. 5.

The official said he knew nothing of any new investigation or of any new report being completed by the RCMP.

NOV 24 1959

GAZETTE

LES REVENUS DU PONT JACQUES-CARTIER :

\$158,090 de plus en 2 mois!

OTTAWA. — Les revenus provenant des droits de péage sur le pont Jacques-Cartier, à Montréal, ont augmenté de plus de 40 pour cent à la suite de l'installation d'appareils automatiques de perception, à la fin de l'été. C'est ce qui se dégage des déclarations faites hier par le ministre fédéral des transports, M. George Hees. Celui-ci a annoncé, au cours d'une conférence de presse, que les revenus du pont se sont accrus de \$158,090 au cours des mois de septembre et octobre derniers, comparativement à ceux des mois correspondants de 1958.

Ces deux mois — septembre et octobre 1959 — sont les deux premiers mois complets au cours desquels les perceptrices automatiques ont remplacé les perceptrices manuelles, a précisé M. Hees.

Le ministre a ajouté que deux enquêtes faites par la Gendarmerie royale depuis 1957, sur les opérations du service de perception des droits de péage sur le pont Jacques-Cartier ont apporté la preuve de l'"inefficacité" de certains perceptrices mais n'ont fourni aucun indice de "malhonnêteté".

M. Hees a expliqué que huit perceptrices ont été congédiées pour incompetence l'automne dernier, à la suite d'une enquête de la Gendarmerie royale. Cependant, un tribunal d'arbitrage auquel les fonctionnaires lésés ont fait appel, a recommandé la réinstallation de ces derniers et ceux-ci ont été en-

gagés de nouveau. (On sait qu'ils ont entrepris des poursuites — qui sont actuellement en cours — contre certaines autorités du Conseil des ports nationaux à Montréal, en particulier contre M. Guy Beaudet, le gérant du port, pour les avoir congédiés sans raison).

"Aucune enquête n'a jamais découvert de procédés malhonnêtes, a insisté M. Hees. Seule l'inefficacité des employés était en cause."

Le ministre a de plus affirmé qu'à l'heure actuelle, il ne se pourrait aucune enquête relativement à des "irrégularités" qui auraient pu être commises (affirmation corroborée par le surintendant de la Gendarmerie royale à Montréal, M. René Beller).

De temps en temps, a-t-il dit, nous procédons à des enquêtes afin de vérifier la compétence

et l'honnêteté de nos employés. Il y avait toujours malhonnêteté possible dans la perception manuelle du péage, a-t-il ajouté, aussi faisons-nous des vérifications afin de protéger le public.

Tout comme le Conseil des ports nationaux, qui a émis hier un communiqué à ce sujet, M. Hees attribue l'augmentation "considérable" des revenus du pont depuis juin dernier à trois causes: 1) l'addition d'une cinquième voie de circulation, ouverte en juin; 2) l'installation d'un mode de perception automatique, au début de septembre; et 3) la modernisation des voies d'accès du pont sur la rive sud.

Le Conseil des ports nationaux précise que "ces améliorations ont permis d'accueillir un plus grand nombre de voitures en moins de temps et d'accélérer ainsi singulièrement la circulation". De plus, il a résulté du mode de perception automatique "un compte plus précis et l'identification plus exacte des genres de véhicules faisant usage du pont".

Le résultat le plus net est le suivant: en deux mois, cette année, les recettes ont augmenté de \$158,090 sur celles des deux mois correspondants de l'an dernier.

Voici les chiffres publiés par le Conseil des ports nationaux et révélés par M. Hees, avec entre parenthèses les chiffres correspondants de 1958: septembre: \$254,192 (\$190,312), soit une augmentation de \$63,880; octobre: \$284,548 (\$190,338), soit une augmentation de \$94,210.

Pour les deux mois de septembre, la différence est d'environ \$2,000 par jour; pour les deux mois d'octobre, elle est de quelque \$3,000 par jour. Si ces différences se maintiennent jusqu'en septembre 1960, cela voudrait dire une augmentation des revenus du pont variant entre \$600,000 et \$1,000,000.

Parallèlement à cette augmentation "considérable" des revenus, a déclaré M. Hees, il y a eu également augmentation "considérable" dans le nombre de véhicules des localités de la rive sud du Saint-Laurent empruntant le pont pour se rendre à Montréal, alors qu'une nouvelle voie de circulation et de nouvelles approches ont été ouvertes.

Lorsqu'on lui demanda si l'accroissement de la circulation suffisait à rendre compte de l'accroissement des revenus de la perception, M. Hees a répondu: "Je ne sais pas".

À Montréal, un porte-parole du Conseil des ports nationaux a souligné que les améliorations apportées au pont Jacques-Cartier ont amené une augmentation "importante" de la circulation. Mais comme on lui posait la même question qu'au ministre Hees, il s'est refusé à faire tout commentaire.

L'augmentation des revenus du pont Jacques-Cartier, au cours des mois de septembre et octobre (40 pour cent), trouve difficilement un parallèle avec l'augmentation de 10 pour cent qu'a connue le pont Victoria dans les six mois qui ont suivi l'installation des appareils automatiques de perception.

Dans son communiqué, le Conseil des ports nationaux souligne que "le besoin d'un mode de perception plus adéquat 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". La rive sud n'aurait été terminée qu'en 1936 et que c'est en 1936 que la ville de Montréal et la province de Québec l'ont confié au Conseil des ports nationaux.

NOV 25 1959

LE DEVOIR

LETTRE D'OTTAWA

On parle déjà d'une enquête
parlementaire ou judiciaire

Par Clément BROWN

OTTAWA. — L'émotion est à son comble dans les milieux politiques et journalistiques de la métropole. Elle est provoquée par la révélation qu'en deux mois de 1959 les recettes du pont Jacques-Cartier sont supérieures de \$158,090 sur celles des deux mois correspondants de 1958. L'installation d'un service automatique de perception des droits de péage, la construction de nouvelles approches et d'une nouvelle voie carrossable expliquent-elles, à elles seules, cette différence considérable? C'est ce que l'on se demande un peu partout dans les cercles administratifs et journalistiques.

Il est vrai que M. George Hees, ministre des transports a déclaré, dans une conférence de presse, que les opérations de perception ont fait l'objet d'enquêtes de la Gendarmerie royale. Celle-ci a trouvé que l'ancien système de perception était inefficace mais n'a découvert aucune preuve de malhonnêteté chez les percepteurs, avant l'installation des services de perception automatique.

D'autre part, le Conseil des ports nationaux a donné comme explication de l'augmentation "énorme" des revenus du pont Jacques-Cartier les trois facteurs suivants: nouvelle méthode automatique de perception, amélioration des approches du pont et construction d'une nouvelle voie carrossable.

Personne cependant ne paraît complètement satisfait des explications données.

La rumeur court déjà que toute l'affaire serait référée au Comité des comptes publics des Communes, présidé, on le sait, par M. Alan MacNaughton, député libéral de Mont-Royal. D'autres bruits parlent d'une enquête judiciaire. Dans les milieux politiques, on se refuse cependant à tout commentaire au-delà de ce qui a été dit par M. George Hees ou par le Conseil des ports nationaux.

On aura une idée de l'intérêt soulevé, à la tribune de la presse parlementaire, par l'affaire du pont Jacques-Cartier quand on saura que le premier ministre John Diefenbaker lui-même est passé inaperçu des reporters, en se rendant à la séance du conseil, hier matin. Les journalistes, intéressés aux explications de M. Hees, n'ont donné qu'un coup d'oeil distrait au chef du gouvernement, leur "cible" préférée pourtant avant les réunions du cabinet. M. Diefenbaker s'en est d'ailleurs bien moqué. Arborant un sourire amusé, M. Diefenbaker a fait mine de se sauver sur la pointe des pieds, signifiant par là qu'il ne voulait pas être mêlé aux "troubles" de son collègue.

Quant à ce qui s'est passé au Conseil des ministres, on présume que les délibérations sur l'affaire du pont Jacques-Cartier, s'il y en eu, eurent un ton beaucoup plus sérieux.

De toute façon, on prévoit que les journaux du Canada exerceront une grande influence dans l'éventuelle conduite du Parlement canadien dans cette affaire.

LE DEVOIR
NOV 25 1959

Pool

Pour empêcher l'installation du péage automatique

Un employé "menacé" à Montréal



Au bout du bras tendu, le jeton qui permettra à l'automobiliste de passer...

Le gérant du Port de Montréal, M. Guy Beaudet, a déclaré hier soir à LA PRESSE que des "menaces directes et personnelles" avaient été faites par un homme armé à un employé supérieur de Montréal du Conseil des Ports Nationaux, au cours de l'été qui a précédé l'installation des postes automatiques de péage sur le Pont Jacques-Cartier.

Il a ajouté que les menaces n'ont pas été mises à exécution et que l'affaire n'eut aucune suite. "Mais je ne veux pas être plus précis", dit-il en terminant.

M. Beaudet venait de confirmer une dépêche de la Presse Canadienne en provenance de Halifax, selon laquelle un fonctionnaire du port de cette ville avait révélé l'incident à un journaliste.

Le porte-parole de Halifax s'était contenté de déclarer: "Nous confirmons le fait qu'un officier du Conseil des ports à Montréal a été menacé avant l'installation des postes automatiques de péage sur le Pont Jacques-Cartier. Nous ne voulons pas l'identifier à cause de sa famille. C'est tout ce nous pouvons dire". Et en réponse à une question, l'informateur de Halifax a ajouté que la menace avait été faite par un homme armé.

En ajoutant quelques précisions (!) M. Beaudet a dit hier soir qu'il ne voulait pas révéler le nom de celui qui a été menacé pour les mêmes raisons que celles invoquées à Halifax.

Enquête

Le ministre Hees a révélé hier qu'une enquête a été tenue par la Gendarmerie royale dans cette affaire, mais qu'aucune preuve de malhonnêteté n'a été établie.

Le ministre a signalé qu'une nouvelle travée a été aménagée sur le pont Jacques-Cartier et que la circulation a évidemment augmenté.

Ce matin, M. Hees a aussi dit que depuis deux ans et demi, deux autres enquêtes policières ont été conduites sur la perception des péages au pont Jacques-Cartier, soit il y a deux ans et l'automne dernier.

La perception automatique des péages n'est entrée en application au pont Jacques-Cartier qu'en septembre dernier. Cette tâche était confiée, auparavant, depuis l'ouverture du pont en 1930, à des employés.

M. Hees a dit que ces enquêtes étaient tenues comme dans maints autres endroits, car il y a toujours un certain risque d'inefficacité ou même de malhonnêteté.

La réputation de la Gendarmerie royale n'est plus à faire, a-t-il ajouté, et ses agents ont fait une enquête approfondie. "Tout ce que je puis dire, c'est que la différence est énorme, mais aucune malhonnêteté n'a été démontrée."

A Montréal, le surintendant

de la Gendarmerie royale, M. René Bélec, a fait la déclaration suivante:

"La division de Montréal de la Gendarmerie a aidé le ministère concerné dans l'enquête il y a plusieurs mois et les constatations de cette enquête ont été remises au dit ministère. Nous ne faisons pas enquête à l'heure actuelle."

En octobre 1958, M. J.-A. Clément, surintendant du pont, avait annoncé que huit préposés au péage avaient été congédiés "pour avoir négligé d'accomplir leurs devoirs avec satisfaction".

On a remplacé les huit préposés et aucune accusation n'avait été portée.

Le syndicat des employés avait cependant porté leur cas en appel devant un tribunal d'arbitrage qui leur a donné raison. Les huit percepteurs congédiés furent rengagés par la suite.

LA PRESSE

NOV 25 1959

Poad

A Bridge Scandal

PARLIAMENT, when it meets, will surely want the Public Accounts Committee to look into the administration of Jacques Cartier Bridge. Putting the best possible face on it, the disclosure made yesterday about "fantastic" revenue increases since the installation of automatic toll collectors points to a laxity of administration that warrants searching investigation. There are too many rumors going about to allow matters to rest on the meagre facts Transport Minister Hees has provided.

"Fantastic" refers to the \$63,000 revenue increase in September and \$94,000 increase in October. If this increase were attributed to more bridge traffic it would represent, on the basis of passenger cars only, 600,000 additional transits of the bridge. That figure is manifestly absurd, because the bridge is crossed by trucks and buses and toll rates run as high as \$2 a trip for some of these. It is impossible to strike an average without a complete breakdown of bridge use by all vehicle categories. But passenger cars account for most of the traffic and the transit cost average would not greatly exceed the 25 cents that passenger cars pay.

The explanation must therefore be found somewhere else. The Ottawa statement suggests that while there has been a substantial increase in traffic it has been nothing like enough to produce \$150,000 additional revenue in two months. The increase begins with the installation of automatic toll collectors. The inference is pretty clear: the earlier collection method lent itself to skull-duggery of some kind. Several kinds readily come to mind.

Mr. Hees says the R.C.M.P. have uncovered no evidence of dishonesty. It may indeed have been difficult to uncover such evidence during the quiet investigation the R.C.M.P. perforce had to make. Now that the story is in the open further evidence should be forthcoming.

STAR

NOV 25 1959

Part

Montreal Underworld Linked To Change In Bridge Revenue

Police Confirm Gunman Warned Harbor Official

Hees Denies Receipt Of Threatening Letters

Police and National Harbors Board officials studied reports today that a segment of Montreal underworld sought to prevent installation of automatic toll machines on Jacques Cartier Bridge.

The investigation followed reports yesterday that toll revenues were up \$150,000 during a two-month period since the automatic devices went into operation.

Close on the heels of this disclosure came confirmation from Harbors Board officials and the RCMP that J. A. Clement, superintendent of Montreal district bridges, was warned by a gunman last August to stop installation of the machines on the bridge "or else."

Harbors Board Chairman Brig. Maurice Archer of Halifax said Clement first was "frightened nearly to death then became stubbornly angry" as result of the threat. Brig. Archer said the threat was made by one of two men in a car behind Clement's home one night.

Deny Hees Threatened

There have been reports that even Transport Minister George Hees received threats about the new automatic-collecting method, but these have been denied all along the line.

Toll collections on the bridge across the St. Lawrence to the south shore were \$63,000 higher in September than the same month last year, and the increase for October over October 1958, was a whopping \$94,000.

The 40 per cent jump—which would represent roughly 600,000 additional car passages in the two months and eventually add up to \$1,000,000-a-year increase at that pace—was explained by the National Harbors Board yesterday as due mainly to the addition of a fifth traffic lane on the bridge, modern approaches and the faster machine system. Drivers drop their coins into a basket-like receptacle instead of making a full stop to pay and get a receipt.

Mr. Hees said investigations had been made from time to time on the bridge because of the possibility of dishonesty in manual toll collections.

He said inefficiency was discovered but that "at no time did any investigation infer dishonesty."

No Official Report

At Montreal, the RCMP said a report of threats to an NHB man was received "second hand" by the Mounties.

No investigation was ordered nor undertaken because no official complaint was submitted.

The report reached us as a sort of information, without confirmation, almost as gossip," a Mountie spokesman said.

Sole comment by Supt. R. J. Belec on Ottawa reports of no in-

dications of dishonesty in toll collections in the pre-machine era:

"No comment"

NHB Police Chief Louis Valois, of the federal waterfront force, said today he hadn't received any threat complaint from bridge boss Clement either.

Chief Valois said, however, there had been prosecutions in connection with several burglaries at Montreal entrance office of the bridge.

One of the collector-supervisors has been before the courts—on probation—for six months after pleading guilty to a burglary charge.

He admitted stealing \$3,600 in cash, tokens and passes by breaking into the office.

He also stole a supply of receipt stubs—obviously useless to him but "not without significance," one official remarked.

Chief Valois said there were no grounds for connecting the burglaries with the threats on Clement.

Figures Given

The harbors board gave this breakdown of bridge revenue for September and October, with figures for corresponding months last year in bracket:

September \$254,192 (\$190,312), and October \$284,548 (\$190,338), an increase of \$94,210 or roughly \$1,500 a day for the two months and better than \$3,000 a day for October.

Significantly, one source noted, a passenger car crosses the bridge now for 25 cents, no matter how many people are in it. The price used to be 25 cents for car-and-driver, plus a nickel per passenger.

The bridge has yielded revenues totalling just under \$25,000,000 since it came into use in 1930. Its cost was estimated at \$12,000,000 but went \$8,000,000 over the mark before it was finished.



J. A. CLEMENT
threatened by gunman

STAR

NOV 25 1959

par Jacques-Cartier

Une enquête parlementaire sur le pont Jacques-Cartier

Halifax, 26. (PC) — Le ministre des Transports du Canada, M. George Hees, a annoncé hier soir qu'une commission parlementaire enquêtera sur tous les aspects de l'exploitation du pont Jacques-Cartier.

Elle enquêtera notamment, a-t-il précisé, sur les menaces qui auraient été proférées contre deux des employés supérieurs de la Commission des ports nationaux.

M. Hees a ajouté que "l'enquête débutera aussitôt que le comité parlementaire sur les chemins de fer et canaux pourra être convoqué". La prochaine session est censée s'ouvrir le 24 janvier prochain et l'on est d'avis ici que, d'après les règlements parlementaires, un comité de ce genre ne peut se réunir moins de dix jours après la lecture du discours du Trône.

Le ministre des Transports a déclaré qu'il était heureux que cette affaire ait été portée à l'attention du public.

Les deux employés qui auraient été menacés sont M. J.-A. Clément, surintendant des ports fédéraux à Montréal et M. Guy Beaudet, administrateur du port de Montréal.

C'est pour empêcher l'installation des appareils de perception automatique au pont Jacques-Cartier qu'on aurait menacé ces deux personnes.

Vois avec effraction

Le brigadier Maurice Archer, président de la Commission des ports nationaux, a déclaré ici hier que la Commission avait tenté de cacher l'identité des employés qui avaient été l'objet de menaces, "à cause de leurs femmes". Il était naturel, dit-

il, que les épouses des employés impliqués ressentent de la nervosité après avoir été mises au courant de la situation.

M. Valois, chef de police de la Commission des ports nationaux à Montréal, a déclaré que des poursuites en justice avaient été intentées à la suite de plusieurs vols commis au bureau du pont du côté de Montréal.

M. Valois précisa qu'un surintendant de la perception avait été en liberté surveillée pendant six mois après avoir avoué sa culpabilité sous une accusation de vol avec effraction. Il avait admis avoir volé \$3,600 en espèces, en jetons et en laissez-passer après s'être introduit avec effraction dans le bureau de l'administration du pont. Il déroba également un certain nombre de coupons de reçus et un employé a dit que "cela n'était pas sans signification".

Le chef Valois a déclaré toutefois qu'il n'était pas possible de relier ces vols aux menaces faites à l'endroit d'employés supérieurs de la Commission des ports nationaux.

NOV 26 1959

LA PRESSE

Pont Jacques Cartier

Jacques-Cartier, oui, et Victoria?

On fait grand état depuis quelques jours d'une augmentation normalement inexplicable des revenus du pont Jacques-Cartier depuis que le péage automatique y a été installé. On croirait qu'il n'y a que le pont Jacques-Cartier entre Montreal et la rive sud du fleuve St-Laurent. Mais que fait-on du pont Victoria?

S'il y a scandale dans le péage au pont Jacques-Cartier, il y a également scandale au pont Victoria. Si pendant trente ans, il s'est commis des irrégularités au pont Jacques-Cartier, voilà quatre-vingt-dix-neuf ans qu'il s'en produit au pont Victoria. L'un ne peut être dissocié de l'autre. Les pratiques plus ou moins régulières du pont Jacques-Cartier ne s'y sont implantées que parce qu'elles ont été inspirées par les usages établis de longue date au pont Victoria.

Si la police fédérale a mené une enquête sur les péages et sur leurs méthodes de perception au pont Jacques-Cartier, elle doit en mener une également sur ceux et celles du pont Victoria. En outre, si pendant la prochaine session fédérale le Comité des comptes publics entreprend un examen de l'administration du pont Jacques-Cartier, il doit faire de même dans le cas du pont Victoria. Le péage

automatique a été installé à la sortie nord du pont Victoria plusieurs mois avant qu'il le soit à la sortie sud du pont Jacques-Cartier. On a pu y constater la même hausse soudaine de revenus. Sur les deux ponts, les complications étaient les mêmes entre percepteurs et voyageurs.

En effet, les percepteurs ne sont pas les seuls responsables de la perte de revenus du Conseil des Ports nationaux, en définitive du gouvernement fédéral. Ils avaient de nombreux alliés parmi les usagers des deux ponts, et c'est là la difficulté de faire rendre gorge à tous ceux qui sont suspects de prévarication.

Soit en raison de leurs titres et qualités, soit en raison de la fréquence de leurs allées et venues, soit en raison de l'amitié ou de la parenté, nombre d'automobilistes ou de camionneurs passaient souvent à l'oeil. Dans certains cas, il y avait même des mots de passe, comme "Beau et frais", accompagnés d'un geste de la main, qui mimait le paiement. Dans d'autres cas, il y avait paiement réel, mais sans délivrance de récépissé de la part du péager, que l'on soupçonnait alors, à tort ou à raison, de laisser tomber la monnaie dans son gousset et non dans la caisse.

La perception automatique et électronique est heureusement venue corriger cette malheureuse situation. Il est certain que des percepteurs étaient mal à l'aise; ils auraient voulu accomplir leur devoir en toute honnêteté, mais d'autres tenaient mordicus aux petits détournements. La crainte d'être "accusés de bonne conduite" — quelle alliance de mots! — et de perdre leur emploi les faisaient se conformer aux habitudes contractées aux postes de contrôle. Puissants étaient ceux qui maintenaient le "raket" puisque deux hauts personnages de l'administration du pont Jacques-Cartier ont été l'objet de menaces de la part de gens armés.

Pour qu'une enquête soit complète, elle ne devra donc pas porter uniquement sur les péagers, mais aussi sur les péageurs, et pas seulement sur le pont Jacques-Cartier, mais aussi sur le pont Victoria. Car même si le premier relève du Conseil des Ports nationaux et le second du Canadian National, en dernier lieu ils relèvent du gouvernement fédéral, et ce sont les contribuables de tout le Canada qui sont en conséquence les dindons de la farce.

Alfred AYOTTE

LA PRESSE
NOV 27 1959

Part
Jacques Cartier

The Bridge Scandal

THE public must be mightily puzzled by the cagey statements coming out of Ottawa about the Jacques Cartier bridge scandal. Indeed, neither Mr. Hees nor anyone else has used the word "scandal". No one will even go so far as to suggest that there was dishonesty in the collection of bridge tolls before automatic collectors were installed. Perhaps Mr. Hees—and perhaps rightly—is being careful not to libel every toll collector who worked on the bridge. But until the air is cleared every toll collector will feel himself under suspicion. In the interests of the innocent—to say nothing of the hope of getting some of the money back—the guilty must be uncovered.

If that statement seems to take a lot for granted, it does. It takes this for granted: The \$157,000 increase in bridge tolls collected during September and October does not represent a traffic increase; it represents, for the most part, a difference between the amount handed over to the bridge authority after the installation of automatic collectors and the amount returned during the manual collection. If this implies dishonesty somewhere, the implication flows from the facts.

This is what Ottawa is so cagey about. When the figures were first put out they were issued in such a form as to create the belief that 532,000 additional bridge transits had been made in the two-month period. This was manifestly absurd. It meant about 10,000 transits a day additional. The new traffic lane would not alone account for that.

What does account for it? The National Harbors Board statement read: "Figures of bridge traffic showed that in September 1,312,260 autos, trucks, buses and other heavy vehicles used the bridge. This was an increase of 255,544 from the 1,056,716 recorded a year earlier. The October figure was 1,347,170, an increase of 277,451 from the figure in October 1958."

What the National Harbors Board won't say, what Mr. Hees won't say, what the local harbor people won't say is how the pre-September figures are arrived at. Do they represent an actual traffic census or a calculation made on the basis of tolls collected?

The September-October figures derive from automatic toll collection; the pre-September figures, if they don't come from a traffic census derive from an averaging of toll collections. On this basis let's take just one other figure by way of comparison: In 1958 reported tolls collected amounted to \$2,201,338. That represents, roughly, 20,000 bridge transits a day. The September-October toll collection figures represent a daily increase of almost 50 per cent.

This is what needs explaining. It is not enough for Mr. Hees to say that the R.C.M.P. have investigated and found no presentable evidence of dishonesty. It is not enough to pass the buck to a parliamentary committee. Since 1936 more than \$25,000,000 has actually been turned in as bridge tolls. How much has gone into private pockets? We shall never know the answer to that question, but surely we can get an answer to the question: what kind of laxity of administration, under both this government and its predecessor, permitted this situation to develop?

STAR

NOV 27 1959

Ponts
Jac. Cartier

Vous en savez aussi long que moi!

M. Hees n'est pas "parlant" sur le mystère du pont J.-Cartier!

par Pierre Pelletier

On vient de constater, au pont Jacques-Cartier, que les revenus du péage ont augmenté de \$158,090 en deux mois, comparativement aux mois de septembre et octobre, l'an dernier, à la suite de l'installation d'appareils automatiques de perception à la fin de l'été. Auparavant, cette perception du péage était faite de main d'homme.

Comme journaliste, nous avons donc des questions à poser au ministre fédéral des Transports, M. George Hees, homme public, serviteur du public.

Long voyage, par téléphone...

Mercrèdi avant-midi, nous avons pêché le numéro de téléphone de M. Hees, ici, à Montréal. Nous avons ensuite téléphoné au bureau du ministre à Ottawa: la secrétaire de M. Hees nous a répondu que son patron était absent jusqu'à vendredi et qu'elle n'avait aucune idée de l'endroit où le rejoindre. Nous avons appelé le sous-ministre: il était absent lui aussi, mais il était censé revenir à son bureau "quelque temps, jeudi avant-midi". Après avoir pris contact avec un adjoint du sous-ministre, nous avons appris que M. Hees devait se trouver à Halifax. A Halifax, on nous a dit qu'il devait arriver, durant la soirée, à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Donc, mercredi soir, nous avons appelé la direction de l'hôtel où était censé se trouver M. Hees: il n'était pas encore arrivé, mais on l'attendait jeudi matin. Finalement, après tout ce périple, nous avons rejoint M. Hees jeudi midi, à St-Jean, N.-B.

L'art de ne pas répondre

- Bonjour, M. Hees!
- Bonjour!
- A propos de l'énorme augmentation des montants du péage du pont Jacques-Cartier, comment pourriez-vous m'expliquer que lorsqu'on a installé des percepteurs automatiques au pont Victoria, l'augmentation des recettes n'était que de 10 pour 100 alors qu'au pont Jacques-Cartier, à l'instant où on a installé des percepteurs automatiques, les recettes ont augmenté de 40 p. 100? Comment expliquer cette différence, pour le moins surprenante?
- Vous pourriez répondre à cette question aussi bien que moi. Et vous, quelle serait donc votre version et votre explication de ce phénomène?
- M. le ministre, vous me tendez un piège!
- Vous aussi, monsieur le journaliste!
- Quel piège?
- ... Je n'ai rien d'autre à déclarer que ce que j'ai déjà dit à une récente conférence de presse, à savoir qu'aucune enquête n'a jamais découvert de procédés malhonnêtes chez les percepteurs. Seule l'inefficacité des employés était mise en cause.
- Qu'entendez-vous par "inefficacité"? En quoi un préposé aux billets pouvait-il être "inefficace"?
- Vous pourriez répondre aussi bien que moi à cette question. Il n'est pas question de malhonnêteté, mais d'inefficacité.
- Bonjour et merci!
- Bonjour!

Questions

Donc, il est question d'inefficacité, mais non de malhonnêteté qui expliquera comment un perceuteur du péage du pont

Jacques-Cartier peut être honnête et inefficace en même temps? Pour des gens qui manipulent, dans une seule journée, des milliers de dollars, l'honnêteté est-elle synonyme d'efficacité? Un perceuteur peut être inefficace en quoi? Il reçoit de l'argent, don-

ne un billet et remet l'argent perçu à qui de droit. Les perceuteurs, pour M. Hees, étaient-ils inefficaces dans leur façon de percevoir l'argent des automobilistes? de vendre des billets? de remettre les sommes perçues à qui de droit?

NOV 29 1959

PETIT JOURNAL

Comment

French-Canadian Press Opinion

Bridge Toll Fraud Must Involve Many

La Presse, Montreal: How did it happen that we had to wait for the installation of electronic machines, which raise no questions of morality or honesty, to find out that receipts did not tally with the number of vehicles using Jacques Cartier Bridge? Old residents of the South Shore tell us this has been going on since the bridge opened!

If this was so, how is it that there was not one single employe honest enough to expose this disgraceful state of affairs to the proper authorities? A conspiracy of silence? Did no one think over the years to verify the collected car receipts? Periodically, the roads department carries out checks on the traffic and on the number of autos and trucks that use certain roads and bridges . . .

The apparent ease with which this misappropriation of funds was carried out is simply astonishing. The most deplorable part of this affair is the number of employes whose integrity is now in doubt. Because a fraud of this magnitude is not just some isolated cases.

STAR

NOV 30 1959

Paul
See. Parker

Jacques Cartier

Première intéressée dans l'enquête sur le péage

En 20 ans, Montréal a versé plus de \$3,000,000 pour le pont J.-Cartier

La ville de Montréal a payé pendant 20 ans, plus de \$3,000,000 pour combler les déficits du pont Jacques-Cartier.

Or, un conseiller municipal, Me Roland Bourret, dans une lettre à l'administration municipale qui fait suite à la mise à jour d'un scandale d'envergure dans la perception des péages au pont, lui demande si ces déficits consécutifs sont dus à un manque de surveillance ou à une mauvaise surveillance, comme plusieurs le laissent entendre.

Me Bourret souligne que de ce fait "la ville est directement intéressée" à ce que l'enquête parlementaire annoncée par Ottawa sur cette affaire soit instituée et fasse rapport "le plus complètement et le plus adéquatement possible, puisque les citoyens de Montréal doivent payer leur quote-part des déficits de ce pont".

Droit au remboursement

S'ils sont dus à un manque de surveillance ou à une mauvaise surveillance, a-t-il dit, "la ville de Montréal serait en droit

de réclamer du gouvernement fédéral, à qui le Conseil des ports nationaux doit rendre compte, les \$3,000,000 que les Montréalais ont versés".

Le Conseil des ports nationaux, de dire Me Bourret, en tant que responsable de l'administration du pont Jacques-Cartier devrait comparaître devant la Commission d'enquête pour clarifier le problème que pose l'écart très considérable dans les revenus depuis que le système de perception automatique a été installé. Car il est

de notoriété publique à Montréal et dans ses environs, que tout ne fonctionnait pas normalement dans le système qui prévalait auparavant."

"La ville a payé, souligne

Me Bourret, pendant 20 ans, soit de 1930 à 1950, une somme totale de \$2,789,768, sans compter des intérêts et des frais légaux qui portent cette somme à plus de \$3,000,000."

Le conseiller aurait préféré en outre, une enquête royale sur toute l'affaire, plutôt qu'une enquête parlementaire. A son avis, une enquête parlementaire risque de verser dans la

partisanerie politique et dévier par conséquent de l'objet premier qui doit la diriger, alors qu'une enquête royale fournit

toujours plus de garanties légales.

Me Bourret réclame que l'enquête annoncée soit faite avec célérité et porte sur l'administration et la surveillance exercée par le Conseil des ports nationaux.

Partage des surplus ?

Il en profite pour dénoncer le contrat intervenu entre la ville et le Conseil des ports. D'après ce contrat, souligne-t-il, la ville de Montréal est appelée à fournir sa quote-part lorsque déficit il y a, mais il n'y a aucune clause qui prévoit la participation de la ville aux surplus que l'administration du pont rapporte depuis quelques années.

"N'y aurait-il pas lieu d'exiger, dit-il, la révision de ce contrat qui date de 30 ans, et prévoir qu'après avoir payé pendant plus de 20 ans les déficits la ville pourrait maintenant participer aux profits? Pourquoi pas également discuter du même coup de la possibilité d'abolir le péage sur ce pont ?

Me Bourret termine : "J'espère, dit-il, que des représentations seront faites officiellement par la ville le plus rapidement possible aux autorités fédérales et que justice sera faite aux citoyens de notre ville."

DEC 3 - 1959

LA PRESSE

Fonds
Jacques-Cartier
C.

LE PONT JACQUES-CARTIER

Enquête à laquelle doit s'intéresser Montréal

Le conseiller Roland Bourret a réclamé hier de la part de la Cité de Montréal qu'une attention toute spéciale soit apportée à l'enquête parlementaire qui doit avoir lieu relativement aux révélations récentes concernant le pont Jacques-Cartier et que la Cité demande que son contrat avec le Conseil des Ports Nationaux soit revu.

"La Cité est directement intéressée à ce que l'enquête annoncée par le ministre des transports, M. Georges Hees, soit instituée et fasse rapport le plus complètement et le plus adéquatement possible, puisque les citoyens de Montréal doivent payer leur quote-part des déficits de ce pont", écrit M. Bourret au directeur des services

municipaux de Montréal, M. Lucien Hétu.

Il rappelle que la Cité a ainsi payé, pendant 20 ans, soit de 1930 à 1950, une somme totale de \$2,789,768, sans compter des intérêts et des frais légaux qui portent cette somme à plus de \$3,000,000.

"D'où l'importance pour la Cité de savoir si ces déficits consécutifs que le pont Jacques-Cartier a connus sont dus à un manque de surveillance ou à une mauvaise surveillance comme plusieurs le laissent entendre. Car s'il en était ainsi, la Cité serait en droit de réclamer du gouvernement fédéral, à qui le Conseil des Ports Nationaux doit rendre compte, les trois millions que les Montréalais ont versés dû au fait des causes précitées."

Le contrat doit être revu

M. Bourret dénonce aussi le contrat intervenu entre la Cité de Montréal et le Conseil des Ports Nationaux relativement au pont Jacques-Cartier.

D'après ce contrat, la Cité de Montréal est appelée à fournir sa quote-part lorsque doit être payé, mais il n'y a aucune clause qui prévoit la participation de la Cité aux surplus que l'Administration du pont rapporte depuis quelques années.

"N'y aurait-il pas lieu d'exiger la révision de ce contrat qui date de 20 ans et prévoir qu'après avoir payé pendant plus de 20 ans les déficits la Ville pourrait maintenant participer aux profits? Pourquoi ne pas également discuter du même contrat de la possibilité d'abolir le péage sur ce pont?" demande le conseiller Bourret.

LE DEVOIR
DEC 3 - 1959

Paul
Jac. Cartier

City Urged To Pursue Toll Issue

The City of Montreal has paid more than \$3,000,000 toward deficits on the operation of Jacques Cartier Bridge and thus should take immediate steps to get full details of the now-abandoned manual toll-collection system.

The statement was made at City Hall yesterday by Councillor Rolland Bourret, who urged the Executive Committee to take prompt action in a letter to Director of Departments Lucien Hétu.

The Civic Action League councillor from District 11 noted that Montreal had paid part of the deficits of the bridge during the 20 years prior to 1950, "and Montreal has every legal right to find out if such deficits were due to a lack of supervision or faulty supervision.

"It was public knowledge that all was not well in the collection system in use before the automatic machines were inaugurated," he stated.

Published statistics have shown a sharp rise in tolls collected since the machines came into use.

"If the facts indicate blame on the Harbors Board, Montreal has every right to ask for an accounting of the money the city paid out during those years," he declared.

Mr. Bourret welcomed Transport Minister Hees' promise of a Parliamentary inquiry, but said he would have preferred the non-political and greater guarantees of a Royal Commission inquiry.

Mr. Bourret maintained the Harbors Board should be chief target of the inquiry.

He also suggested Montreal should take advantage of its interest in the inquiry to demand a new contract concerning the bridge, "because although we shared in paying the deficits no provisions exist for sharing the profits which the bridge has built up since 1950."

The councillor also urged a request for abolition of tolls on Jacques Cartier bridge.

STAR
DEC 3 - 1959

Ponts
Joc Cartier

L'enquête sur le pont **Montréal va veiller à ses intérêts**

Le scandale du péage au pont Jacques Cartier, a eu son écho hier au comité exécutif de Montréal. Le comité a donné instructions aux avocats de la ville, hier, de veiller aux intérêts de la métropole, lors de l'enquête qu'un comité parlementaire fédéral tiendra sur l'exploitation du pont Jacques Cartier. L'hon. George Hees, ministre des Transports, a annoncé la tenue de cette enquête le 25 novembre dernier.

L'administration municipale a pris cette décision en adoptant à l'unanimité une motion en ce sens présentée par le commissaire Pierre DesMarais.

La motion faisait suite à une lettre d'un conseiller municipal, Me Roland Bourret, aux membres de l'exécutif. Dans cette lettre, le conseiller rappelait qu'en l'espace de 20 ans, soit de 1930 à 1950, la ville de Montréal a payé plus de \$3,000,000 pour combler les déficits du pont Jacques Cartier.

Me Bourret demandait aux membres du comité exécutif de s'enquérir si ces déficits consécutifs sont dus à un manque de surveillance ou à une mauvaise surveillance. Le pont Jacques Cartier est de la juridiction du Conseil des ports nationaux, mais la ville de Montréal est responsable d'une partie des déficits du pont Jacques Cartier, lorsqu'il y en a.

LA PRESSE

DEC 4 - 1959

Ponds
See Cartier

Bridge Toll Take Up in November

By JAMES A. GASTLER
Of The Star's Ottawa Bureau

OTTAWA, Dec. 4 — Toll revenue on the Jacques Cartier Bridge at Montreal increased \$78,252 in November this year as compared with the same month last year, a report from the National Harbors Board to the Minister of Transport disclosed today.

This compares with increases of \$63,000 and \$94,000 in September and October respectively since the new automatic collection system was installed.

Probe Planned

Transport Minister Hees has already agreed to have the entire question of toll collection on the bridge examined by a parliamentary committee. This will likely be either the public accounts committee or the committee on railways, canals and government owned shipping.

The November collections brings to \$236,342, the additional amount collected for the three months.

Ever since it became public knowledge that there was a great increase in toll revenue over the Jacques Cartier bridge following the installation of automatic collection machinery, there have been recurring reports of certain officers and employes of the government agencies concerned having been threatened.

Transport Minister Hees stated

flatly that he was never threatened. However, there were strong reports that at least two officials of the National Harbors board in Montreal were.

A few days ago Mr. Hees said that "we have had this under investigation for two years. We were never able to get enough evidence for a conviction."

The minister has also denied that there were any dismissal of bridge employes for "patronage reasons upon the change of government."

There were at least two investigations carried out by the RCMP and several by investigators of the Canadian National Railways.

One of the investigations found that there had been inefficiency and eight bridge employes were dismissed. However, they were rehired on the recommendation of a majority of a board of conciliation.

STAR

DEC 4-1959

Parks
Jac. Cartier

'Full Inquiry Needed Into Bridge Scandal

SEPTEMBER, \$63,000 more. October,
\$94,000 more. November, \$78,252
more.

These are the revenue increases on
Jacques Cartier Bridge since automatic
toll collectors were installed—\$235,252
in three months.

Average it out: Roughly \$78,000 a
month. That's \$941,000 a year. The
bridge operated for 28 years before auto-
matic toll collectors were installed.
Grand total: \$26,348,112.

That last figure is absurd, of course.
Traffic has increased over the 28-year
period. There wasn't so much of it in the
bridge's early years. Wartime travel re-
strictions cut it down.

Allow for all these things. Take some
millions off the grand total. Take \$10,-
000,000 off, if you like. Take \$15,000,-
000.

We are still confronted with a swindle
of gigantic proportions. Millions, literally
millions, of dollars have failed, to put it
charitably, to reach the treasury.

Let's do some more simple arithmetic:
The estimated cost of the bridge, to-
gether with the cost of necessary expro-
priations, was about \$12,000,000. The
actual cost was close to \$20,000,000. If
the grand total given above is rejected,
you are left, no matter how you figure it,
with a total in millions. Not enough,
perhaps, to have paid for the bridge, but
certainly enough to have paid the serv-
ice charges on the capital cost.

The Transport Minister says that in-
vestigation begun two years ago never
turned up "enough evidence for a convic-
tion." Perhaps not. The spoils have been
dissipated long since. But if we cannot
get enough evidence for a conviction,
surely we can get enough to show how it
was possible for the swindle to work.

We should be able to discover
whether it was systematic, conspiracy or
just individual enterprise. Over the years
a large number of persons must have
been involved. The supervisors of the
bridge cannot have been ignorant of
what was going on. Did they close their
eyes? Were traffic checks taken for com-
parison with the amounts of money
taken in?

Mr. Hees is prepared to take the case
before a Parliamentary committee,
either the Railway Committee or the
Public Accounts Committee.

That isn't good enough. The scandal
stretches over more than one govern-
ment. Liberals and Conservatives are
both involved. In either of these commit-
tees there will be reluctance to pin any-
thing down. The members, party loyalty
uppermost in their minds, will be reluc-
tant to get to the bottom of things.

The situation, then, calls for an im-
partial investigating body of some kind,
a committee with nothing to hide,
nothing to cover up, a committee with a
mandate to serve the public interest and
no other.

DEC 7 - 1959

STAR

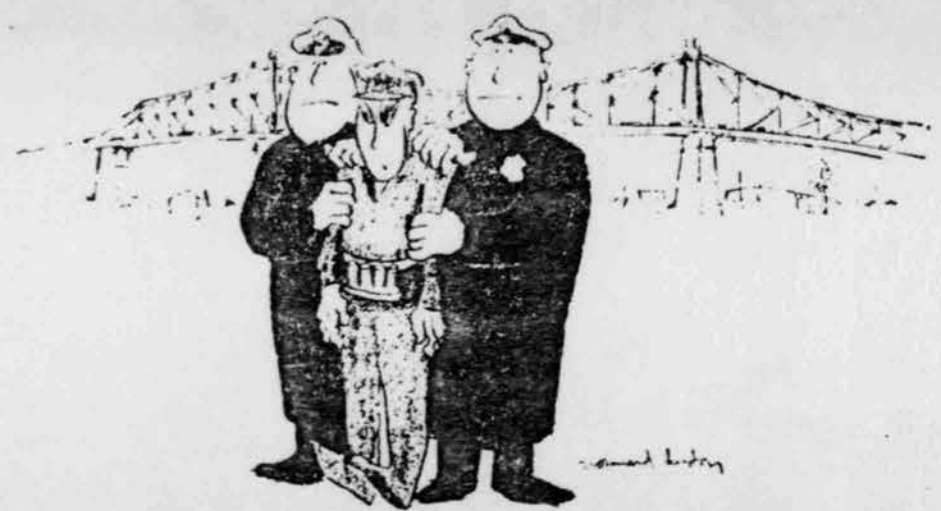
Pont
Jac. Cartier

Il n'y aurait plus de dette pour le pont Jacques-Cartier sans le scandale des péages

Le chiffre de \$29,000,000 cité à la Législature provinciale cette semaine comme étant la dette du pont Jacques-Cartier en date du 31 décembre 1958 est fantastique, surtout, si l'on songe que le scandale du péage démontre que près de \$1,000,000 par année ont disparu mystérieusement. En d'autres mots, il n'y aurait plus de dette ou presque sur le pont Jacques-Cartier si tout l'argent versé par les automobilistes depuis sa construction s'était rendu dans les coffres du gouvernement fédéral ! C'est donc dire qu'il n'y aurait probablement plus de péage sur ce pont aujourd'hui si les autorités fédérales avaient réalisé, il y a plusieurs années, ce que l'installation du péage automatique vient de démontrer : Environ \$80,000 par mois se sont volatilisés. Il y a beaucoup de responsables et il est inconcevable que les administrateurs du pont n'aient jamais fait de comparaison entre des voitures passant sur le pont et le montant d'argent perçu. Une telle vérification aurait tout de suite permis de voir que tout n'était pas normal. Le ministre des Transports, M. Hees, a annoncé qu'un Comité du Parlement fédéral fera enquête. Ce n'est pas suffisant. Le scandale dure depuis tellement longtemps que les Libéraux et Progressistes-conservateurs ne seront pas très anxieux d'approfondir l'affaire. Il faut une enquête impartiale par des gens qui n'auront rien à cacher, personne à protéger et qui représenteront vraiment les contribuables qui sont les vrais victimes de ce scandale.

DIMANCHE-MATI
DEC 13 1959

Pont
Jacques-Cartier



C'était pas un pont à péage, c'était plutôt un pont à pillage

Port
Jacques-Cartier

L'ACTUALITÉ

Le pont doublement croche

Le second pont à enjamber le Saint-Laurent en face de Montréal a eu pour premier nom officiel celui de "Pont des Commissaires du Havre de Montréal" qui se distinguait de l'ordinaire par son originalité et son élévation. Ce n'est que quelques années plus tard, à l'occasion de la célébration du centenaire de la découverte du Canada, qu'on lui donna le nom de Jacques-Cartier.

Il avait cependant porté au début un surnom qui était celui de "pont croche". On sait que l'une des caractéristiques architecturales de ce pont, c'est qu'il ne suit pas la ligne droite. Les plans préliminaires que ce tracé surprenant avait été autorisé par le décret de l'arrêté de la Commission des ports nationaux.

Le pont dont l'inauguration eut lieu le 24 mai 1930 avait

coûté \$18,650,777 alors que les estimés n'étaient que de \$12,350,554. C'est un écart qui n'est pas sans précédent dans l'exécution des travaux publics. L'administration du pont devait donner lieu à toutes sortes de contestations. D'abord, les usagers réclamèrent constamment l'abolition des piéages sans obtenir autre chose qu'un certain abaissement des taux. Ensuite le gouvernement provincial de Québec et la ville de Montréal refusèrent de payer leur tiers du déficit annuel au bout de quelques années.

Ce déficit fut tellement élevé par suite de la différence entre les charges fixes et le rendement des piéages pendant les 20 premières années que l'administration du pont entre les mains de la Commission des ports nationaux porte aujourd'hui une dette de quelque \$28,000,000 pour un pont qui a coûté moins

de \$18,650,777 alors que les estimés n'étaient que de \$12,350,554. C'est un écart qui n'est pas sans précédent dans l'exécution des travaux publics.

puis 1950 que le pont est devenu une affaire profitable. Il y a quelques mois, on a installé un système de perception automatique. Les recettes ont immédiatement affiché une hausse sensationnelle. Cela fait que les esprits soupçonneux se sont mis à se demander s'il n'y avait pas eu quelque chose de "croche" dans l'administration du pont. Comme les statistiques indiquent que 116,704,859 véhicules ont franchi le pont en acquittant le péage depuis son ouverture, ils se sont mis à se demander combien de véhicules seraient passés sans payer ou sans que l'administration touchât le péage. Il y aura une enquête parlementaire là-dessus à Ottawa à la prochaine session.

Il se pourrait bien que le Pont des Commissaires du Havre de Montréal rebaptisé Pont Jacques-Cartier conserve longtemps son surnom.

ARGUS

LE DEVOIR
DEC 17 1959

Pont J.C.

LA SESSION FÉDÉRALE

Une enquête sur le péage au pont Jacques-Cartier

OTTAWA — La Chambre des communes a approuvé hier une motion de M. George Hees permettant au comité des chemins de fer du ministère des transports de faire une enquête sur la situation du péage sur le pont Jacques-Cartier, à Montréal. Le Conseil des ports nationaux a signalé de fortes augmentations de revenus après qu'un système de perception automatique eut été installé sur le pont Jacques-Cartier. Le ministre Hees avait alors déclaré qu'on n'avait trouvé aucune évidence de malhonnêteté de la part des employés du pont lorsque les percepteurs manuels effectuaient ce travail.

LE DEVOIR
FEB 5 1960

Paul H.

Enquête sur la perception du péage au pont Jacques-Cartier

Ottawa, 4 (UPI) — Le ministre fédéral des Transports, M. George Hees, a annoncé aujourd'hui qu'un comité désigné par les Communes ferait enquête sur la perception du péage au pont Jacques-Cartier de Montréal.

La demande du ministre de référer l'affaire au comité des chemins de fer a toutefois été ajournée à demain sur requête du député Lionel Chevrier de Montréal-Laurier. L'hon. Chevrier n'a donné aucune raison pour sa demande d'ajournement.

Les Communes ont convenu d'accorder plein pouvoir au comité de soixante membres chargé de l'affaire de convoquer toutes personnes et d'obtenir tous documents ou tous dossiers qu'il jugera à propos d'avoir à l'enquête.

La controverse au sujet du système du péage sur ce pont a surgi l'automne dernier. A cette époque on a installé un système de perception automatique en remplacement du système de perception de main à main qui existait auparavant. Au cours des deux premiers mois, les

recettes ont grimpé de \$158 000 ou 40 pour cent, comparativement à la période correspondante de l'an dernier.

Le ministre Hees a fait remarquer que le nouveau système avait été adopté pour pallier à la possibilité que des percepteurs détournent des fonds provenant du péage. Il a souligné toutefois que les enquêteurs de la Gendarmerie royale n'avaient mis à jour aucune pratique malhonnête dans l'ancien système.

Quoi qu'il en soit, le gouvernement aura un contrôle quasi absolu sur le comité nommé à cette fin, dont 47 membres sur 60 sont des conservateurs. L'opposition comptera 11 libéraux et 2 CCF.

MTL-MATIN
FEB 5 1960

Pro. J. C.

Hees Puts Motion To House

By ARTHUR BLAKELY

Ottawa, Feb. 4. — The Federal Government today set in motion the machinery for a full investigation of the Jacques Cartier bridge toll collection mystery.

Transport Minister George Hees introduced a motion this afternoon which would have given the House of Commons standing committee on railways, canals and telegraph lines full power to probe "the toll collections operation on the Jacques Cartier bridge, Montreal".

The motion will not be proceeded with until tomorrow.

Speaking for the Opposition, ex-Transport Minister Lionel Chevrier asked specially that the motion be allowed to stand for 24 hours—to give Liberal MP's, it was later reported, time to consider the matter.

The Government agreed.

A few minutes before the Hees motion was introduced, the Government made it clear that the committee would be armed with all of the powers necessary for a full inquiry.

'Power To Send For Persons'

Prime Minister Diefenbaker had moved — and this motion was passed — that the committee in question be given "power to send for persons, papers and records."

These powers, enabling a committee which has received them to summon any witness to appear before it on pain of being found in contempt of Parliament, or to demand the production of any documents it wishes to see, have by tradition been jealously guarded by the House of Commons.

Until the last year or two, the number of committees entrusted with such powers were few and far between. More recently, though, there has been a change in approach. The Diefenbaker Government has given these sweeping powers to more committees on the grounds that they are essential for a thorough inquiry.

The new investigation promises to be interesting.

Toll collections at the Jacques Cartier Bridge have improved enormously since the Government installed automatic collection machinery.

The increase — \$158,000 more was collected in September and October of last year than during the same two months of 1958 — has been so great as to lead to suggestions that a substantial part of the tolls formerly collected manually by personnel hired for the purpose never reached the National Harbors Board.

Previous Inquiry By RCMP

Transport Minister Hees has disclosed that a series of investigations by the RCMP and by CNR investigators unearthed "no evidence of dishonesty" among toll collectors which was sufficient to result in the laying of charges. Mr. Hees has admitted, however, that the investigations did disclose evidence of laxness and inefficiency.

Some employees who had been discharged for inefficiency as a result of these investigations have since, it is reported, been rehired as a result of pressure from organized labor.

The committee inquiry now on the rails has many interesting aspects.

The Government's decision to install automatic collection machinery was taken, it is known, in the wake of reports that the National Harbors Board wasn't receiving as much revenue from the operation of the toll bridge as it should have.

Such reports began to reach Transport Minister Hees shortly after the Conservatives assumed office, midway through 1957.

Pont J.C.

Enquête parlementaire sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria

Ottawa, 5 (UPI) — La Chambre des Communes a accepté aujourd'hui d'étendre l'enquête parlementaire sur le pont Jacques-Cartier au pont Victoria.

L'enquête a été étendue sur l'insistance du parti de l'opposition, qui a déclaré que les raisons engendrant l'enquête sur le pont Jacques-Cartier doivent s'appliquer aussi au pont Victoria.

Le ministre des Transports, M. George Hees, a promis que des procédures seraient intentées s'il y a preuve d'activité criminelle.

Le gouvernement a décidé de faire une enquête après une hausse phénoménale des revenus du péage sur le pont Jacques-Cartier à la suite de l'installation d'appareils automatiques. Quelque \$158,090 de plus ont été récoltés en septembre et octobre de l'an dernier par les machines, en regard des mois correspondants de 1958.

L'enquête sera dirigée par le comité des chemins de fer qui a reçu les pouvoirs de convoquer des témoins et d'exiger des documents.

L'hon. Chevrier

L'hon. Lionel Chevrier, qui avait

juridiction sur le pont Jacques-Cartier, de 1945 à 1954, alors qu'il était ministre des Transports, a déclaré qu'il préférerait une enquête judiciaire, afin d'éviter que l'enquête ne devienne une arène politique, comme la chose s'est produite, il y a deux ans lors de l'enquête sur les comptes publics.

M. Hees a présenté une motion sur l'amendement de M. Chevrier à l'effet que les opérations du pont Victoria doivent également être étudiées. Le ministre a ajouté que le gouvernement désirait ardemment que le public soit renseigné sur cette affaire.

M. Hees a dit que les enquêtes de la Gendarmerie royale et des officiers du C.N.R. n'ont divulgué aucune trace d'activité criminelle, bien que plusieurs collecteurs aient été remerciés pour incompétence, mais plus tard rengagés.

Paul L.C.
C

M. Chevrier a-t-il mal joué? (2) ✓

On enquêtera sur la perception au pont Victoria aussi mais...

par Marcel GINGRAS

Ottawa, 6. — De l'avis de certains observateurs politiques, le député de Montréal-Laurier, M. Lionel Chevrier, a joué gros jeu hier, et il a même mal manoeuvré, en demandant aux Communes l'analyse des péages au pont Victoria.

D'autres, au contraire, estiment qu'il a fait preuve de grande habileté, en parlant d'enquête judiciaire, démontrant ainsi qu'il n'a rien à cacher de son administration comme ancien ministre des Transports. Les uns et les autres s'accordent cependant à dire qu'il a su prévenir certains coups par son rappel de l'enquête des comptes publics sur l'Imprimerie nationale.

Si, comme le craint l'ancien ministre, on transforme le comité parlementaire des chemins de fer en une tribune politique du haut de laquelle on dénoncerait l'incurie de l'ancienne administration, il aura hier su prévenir les coups en mentionnant lui-même l'histoire de l'imprimerie.

Deux ans déjà ont passé depuis cette célèbre enquête, mais on se souvient que les libéraux,

à l'époque, en avaient dénoncé le ton et avaient accusé les conservateurs de mauvaise foi. Si le jeu se répète cette année, M. Chevrier pourra alors dire qu'il avait deviné les desseins conservateurs et qu'il était donc justifié de demander une enquête judiciaire plutôt qu'une enquête parlementaire.

Enquête judiciaire

Il serait peut-être utile de rappeler ici que, fidèle à sa promesse de mercredi dernier, le ministre des Transports, M. Hees, a proposé hier que le comité permanent des chemins de fer soit autorisé à étudier la question de la perception au pont Jacques-Cartier. C'est à ce moment que M. Chevrier l'a invité à inclure au mandat du comité la perception au pont Victoria.

Je fais cette proposition faute de mieux, a expliqué le député de Laurier, car celle du ministre est anémique. N'examiner que les chiffres du pont Jacques-Cartier laisserait la moitié du travail en plan.

Lorsque M. Chevrier parlait d'anémie dans le cas de la proposition Hees, il songeait aux irrégularités qu'on dit

avoir relevées à l'installation des appareils de perception au pont Jacques-Cartier.

S'il y a réellement eu irrégularités, seule une enquête judiciaire éclairerait pleinement la situation et permettrait de porter des accusations, comme l'a expliqué l'ancien ministre, car les comités de la Chambre ne sont pas des tribunaux.

Toutefois, a ajouté M. Chevrier, s'il ne peut y avoir enquête judiciaire, j'estime que l'enquête parlementaire devrait s'étendre aux péages du pont Victoria.

Après une discussion qui a duré plus de trente minutes, la Chambre a accepté la proposition de M. Chevrier et ce, du consentement de M. Hees qui l'a saluée avec joie.

Avant son adoption, M. Chevrier avait rappelé les incidents de l'enquête sur l'Imprimerie nationale et exprimé la crainte de voir les délibérations du comité des chemins de fer prendre la même tournure.

Heureux de cette apparente faiblesse libérale, de cette crainte, le ministre des Transports s'est levé avec jubilation pour dire son étonnement de voir les libéraux s'inquiéter d'une enquête sur un service qu'ils ont administré pendant 22 ans. Serait-ce qu'ils ont quelques reproches à se faire?, a-t-il demandé en souriant.

Plus tard, le ministre a déclaré avoir pleine confiance au jugement des députés et s'est dit assuré que le travail du comité se fera avec succès et de façon objective.

LA PRESSE

FEB 6 1960

Paul Jacques-Carrier

LETTRE D'OTTAWA

Le Parlement doit faire face à ses responsabilités

Par Clément BROWN

OTTAWA — La motion de M. Georges Hees, confiant au comité parlementaire des chemins de fer le soin de faire enquête sur les services de perception des droits de péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria de Montréal, a été adoptée à l'unanimité. Unanimité de façade seulement parce que la discussion qui précéda l'adoption de la motion a été l'une des plus orageuses de la session et l'une de celles où les points de vue ont été le plus violemment opposés.

Deux ou trois grandes questions émergent des délibérations.

La première est celle-ci: le Parlement peut-il, légitimement, s'occuper des causes qui ont conduit à un écart si appréciable entre les recettes des deux ponts avant et après l'installation de percepteurs mécaniques?

Au premier rang des défenseurs de l'affirmative, nous trouvons un député social-démocrate, M. Douglas Fisher (Port-Arthur). Cet oppositionniste reçoit l'appui du ministre des transports, M. George Hees.

Pour M. Fisher, il ne s'agit pas de chercher des malversations mais d'enquêter sur les mécanismes de perception. Il s'agit donc d'une affaire purement administrative. Or, ajoute le député, ou les parlementaires s'occuperont de ce qui les regarde ou ils doivent abandonner leurs privilèges en modifiant notre système politique. A cela M. Hees ajoute: J'ai confiance dans l'intégrité et l'objectivité des membres du Parlement et je ne vois aucune raison de leur inter-

Le Parlement...

(Suite de la première page)

dire, à l'avance, le droit de punir de ce qui se passe dans un domaine qui, de toute évidence, tombe sous leur juridiction.

M. Lionel Chevrier répond à cela que l'enquête du comité ressemblera aux enquêtes précédentes et qu'elle tournera à l'agitation politique. Ce qu'il faut, dit-il, c'est une enquête judiciaire.

Ici encore, les deux interlocuteurs de M. Chevrier s'inscrivent en faux contre ces prétentions. Pour M. Hees, la demande de M. Chevrier est basée sur une présomption, à savoir qu'il y a eu, non seulement des irrégularités, mais des malversations et que les fonds publics ont été détournés à des fins personnelles. Or, ajoute-t-il, deux enquêtes policières n'ont pu trouver le moindre fait permettant de prendre des procédures judiciaires contre qui que ce soit. A cela, M. Fisher ajoute que les faits seuls démontreront s'il y a nécessité de faire intervenir la justice. Enfin, ajoute le député PSD, on ne peut accuser les députés de conduite dérogatoire à l'éthique et au bien public avant de les avoir vus à l'oeuvre. Attendons les événements avant de les censurer, s'il y a lieu de le faire.

En dernier lieu, il se trouve déjà des gens pour déclarer: encore une affaire où les Canadiens français auront le mauvais rôle et où les Anglo-Canadiens vont montrer patte blanche.

On me permettra bien de donner ici mon sentiment.

Sur le premier point, je suis parfaitement d'accord et les parlementaires doivent s'occuper de ce qui les regarde: l'usage ou le mesusage des fonds publics. Mais je partage avec M. Chevrier la crainte que nous nous retrouvions devant des attitudes abusives où l'idée de justice cédera la place à celle de la vengeance politique.

Je ne me fais pas d'illusion

sur les propos de M. Hees mais je reviens à M. Fisher en affirmant qu'on ne doit pas crier au loup avant d'en voir pointer les oreilles. Et je me dis que si notre personnel politique n'est pas à la hauteur de sa tâche, c'est lui qu'il faut remplacer et non les institutions qu'il faut démolir.

Sur la question d'une enquête judiciaire, je suis d'accord avec M. Chevrier en affirmant qu'elle serait préférable à une enquête parlementaire. J'imets cependant une condition: c'est qu'on commence par prouver ou du moins par réunir assez de présomptions de malversations pour réclamer du comité parlementaire qu'il fasse, sur les faits de nature criminelle, à des enquêteurs plus sérieux le soin de poursuivre les investigations. Et j'ose espérer que M. Hees est sincère lorsqu'il affirme que ce sera la conduite de la majorité parlementaire et du ministère de la justice, si cette éventualité survient.

Quant au cri de persécution contre les Canadiens français, il ne m'émeut pas outre-mesure. D'abord, il n'est pas prouvé qu'il y ait eu détournements de fonds. Il n'est pas prouvé non plus que seuls des Canadiens français soient impliqués dans l'enquête.

Je me dis au surplus qu'il ne sert à rien de se battre pour procurer des emplois supérieurs ou subalternes aux autres et, d'autre part, nous ne sommes pas capables, sans soulever le cri de race, de tolérer une enquête sur leur conduite comme employés de l'Etat.

Ce que je trouve cependant c'est que nos députés canadiens-français doivent s'assurer qu'on ne fait pas ailleurs dans les centres anglo-canadiens des faits aussi inquiétants que ceux révélés à Montréal car alors il y aurait injustice poiteire et nous pourrions parler de discrimination ethnique. J'espère aussi que nos députés feront en sorte que l'enquête porte, par comparaison tout au moins, sur les opérations de perception à d'autres ponts de péage fédéraux, ou qu'il s'en trouve et quelle que soit la langue des personnes qui en ont ou en avaient la responsabilité.

LE DEVOIR
FEB 6 1960

OTTAWA (DNC) — Le Comité parlementaire des chemins de fer enquêtera, au cours de la session, sur les opérations des services de perception des ponts Jacques-Cartier et Victoria, à Montréal. Ainsi en a-t-il été décidé à l'unanimité par les Communes par l'adoption d'une motion de M. George Hees, ministre des transports.

L'introduction de cette résolution a cependant donné lieu à un vigoureux débat au cours duquel certains membres du Parlement ont revendiqué le droit d'enquêter sur cette affaire contre la prétention de M. Lionel Chevrier, à savoir que l'on devrait confier l'enquête à une commission judiciaire. Le député de Laurier a été pris à partie par quelques ministériels pour des propos qu'ils jugeaient attentatoires à la dignité du Parlement tandis que M. Chevrier était accusé d'avoir peur des résultats de l'enquête proposée. Le député libéral de Laurier a cependant réussi à faire adopter un amendement étendant aux péages du pont Victoria l'enquête que la motion originale de M. Hees restreignait à ceux du pont Jacques-Cartier.

D'autre part, M. Hees a donné aux Communes l'assurance que le comité ne se substituera pas aux juges et que si des irrégularités criminelles sont découvertes ou soupçonnées, le gouvernement prendra des mesures pour soumettre tous les cas spécifiques à la décision des tribunaux.

Voici d'ailleurs un résumé de la discussion entreprise sur la motion de M. Hees.

M. Lionel Chevrier trouve que la résolution de M. Hees est "a-némique" parce qu'elle ne fait pas mention des irrégularités que l'on dit avoir été découvertes au service de perception des pé-

ges du pont Jacques-Cartier. La résolution ne porte que sur les opérations de perception.

Or, soutient M. Chevrier, si les propos tenus dans la presse sont exacts, et si les déclarations du ministre sont aussi exactes, ce dont nous avons besoin c'est plutôt d'une commission judiciaire. Mais les règlements m'empêchent de proposer la création de cette sorte de commission.

Ce que je crains, et ce que nous craignons de ce côté-ci de la Chambre, c'est que le comité ne soit inspiré que par des considérations politiques... (rires). Les honorables députés peuvent rire mais la Chambre et le pays sont au courant de l'enquête qui s'est poursuivie au comité des comptes publics. Ils savent de quelle façon des témoins ont été bousculés et comment le gouvernement...

Le président de la Chambre, M. Roland Michener, intervient pour prévenir le député de Laurier contre toute parole tendant à discréditer des membres du Parlement.

M. Chevrier poursuit que, justement, il avait parfaitement le droit de se demander si l'enquête sur le pont Jacques-Cartier ne serait pas du même caractère que certaines enquêtes d'un autre comité. Est-ce que le ministre de la justice ou le ministre des transports ont quelque chose

à dire quant à des accusations qui auraient été portées en rapport avec cette affaire?

Plusieurs députés ministériels soulèvent ici des points d'ordre pour soutenir que les propos de M. Chevrier constituent une violation des règlements de la Chambre. Finalement, après beaucoup de confusion, le président demande à M. Chevrier de s'en tenir plus strictement à la résolution de M. Hees.

Le député de Laurier reprend donc en déclarant que l'enquête devrait porter, non seulement sur les opérations de péage du pont de Jacques-Cartier, mais aussi sur celles du pont voisin, le pont Victoria. Les raisons qui portent à étendre l'enquête aux deux ponts sont évidentes.

M. Chevrier revient ensuite sur sa demande d'une enquête judiciaire, mais consent à une enquête parlementaire à la condition qu'elle porte sur les deux ponts de péage montréalais.

Une longue discussion s'ensuit sur la validité de l'amendement de M. Chevrier; mais M. Hees met fin à la discussion en se déclarant prêt à accéder au désir du député oppositionniste.

M. Douglas Fisher, député social-démocrate de Port-Arthur, se lève alors pour revendiquer ce qu'il appelle les droits du Parlement. J'ai été, dit-il, le premier à réclamer une enquête parlementaire sur le pont Jacques-Cartier mais je ne vois aucune raison d'inclure le pont Victoria. Ce pont est administré par le Canadian National et chaque année, nous recevons les autorités de cette compagnie de la couronne et nous pouvons leur demander tous les renseignements que nous voulons. C'est donc une perte de temps que d'enquêter sur les péages du pont Victoria. De plus, nous ne ferons que mêler deux problèmes distincts.

Je regrette aussi, poursuit M. Fisher, qu'on ait adopté, en certains milieux l'attitude que l'on sait sur la conduite future du comité d'enquête. Je pense que les comités de la Chambre devraient tenter de poursuivre du bon travail, en toute équité, et je n'entends pas me baser sur la présomption que mes collègues sont une bande de gens de sac et de corde. Je me contenterai de les juger à l'oeuvre sans présumer de leur conduite, pour le moment. J'ai participé au travail de plusieurs comités et je pense qu'une condamnation générale de ce qui s'y accomplit est préjudiciable au travail de ces comités. D'après mon expérience, je crois que, dans ce

cas-ci, nous pouvons faire du bon travail, d'une façon rapide et honnête. J'espère que nous éluciderons tout le problème. Les libéraux sont à coup sûr en train de créer une atmosphère qui, à mon sens, élimine toute possibilité d'un travail bien fait.

Je ne comprends pas que l'on veuille confier l'affaire à un comité judiciaire. Déjà, notre autorité est limitée par toutes sortes de commissions royales et de commissions administratives. Si nous ne pouvons pas nous fier à nous-mêmes et à nos propres institutions, je pense que nous devrions sur le champ abandonner nos institutions parlementaires.

LE DEVOIR

FEB 6 1960

Paul Joseph-Corcoran

Probe Covers Both Bridges; Hearings To Start Tuesday

Victoria Included On Chevrier's Demand

By ARTHUR BLAKELY

Ottawa, Feb. 5 — The House of Commons today extended the Montreal bridge toll probe to be undertaken by the Standing Committee on Railways, Canals and Telegraph Lines to cover the Victoria Bridge, in addition to the Jacques Cartier Bridge.

The motion authorizing the investigation was formally passed, without a single dissenting vote, after a fierce wrangle involving spokesmen for all parties over the kind of investigation that had been launched, and several related, but separate, procedural battles.

Later, the committee held an organization meeting and elected as chairman Gordon K. Fraser (PC-Peterborough), who headed it last year. It is expected to start bridge hearings Tuesday.

Ex-Transport Minister Lionel Chevrier — at whose request yesterday Commons consideration of the motion was deferred until today — was responsible for the amendment authorizing the committee to probe toll collection methods and conditions on Victoria Bridge as well — an amendment which Transport Minister George Hees said immediately was acceptable to the Government.

The change was written into the original motion.

The Jacques Cartier is owned by the National Harbors Board. The Victoria is run by the publicly-owned CNR for the Government.

Bitter Exchange In House

Mr. Chevrier said that, had he been permitted to do so under the rules, he would have proposed instead an amendment providing for a probe of the entire affair by a judicial body, rather than a Parliamentary committee.

Such a committee, he feared, might tend to follow the example of an earlier public accounts committee which had "brow-beaten" witnesses.

This provoked a bitter exchange and a demand by Conservative MP's that he be compelled to withdraw the expression as one which reflected on the way in which Parliamentarians had performed their responsibilities in past proceedings.

Mr. Speaker Michener felt that it was not necessary that the expression be withdrawn formally, but he cautioned Mr. Chevrier against proceeding further with this line of discussion.

Mr. Chevrier and Mr. Hees each charged that the other was

nervous or fearful about the possible findings of the probe—findings which might reflect on the administration of Transport Department affairs during their respective terms of office.

Throughout the proceedings today, Mr. Hees emphasized that none of the findings of the various agencies which had probed toll collections at the Jacques Cartier Bridge had been sufficient to give rise to criminal charges.

Then Mr. Hees, in response to a question by ex-Immigration Minister J. W. Pickersgill, added this:

"In this committee hearing, if anything is brought to light by any means whatever, that would indicate that criminal charges should be laid. I can assure the Honorable Member and Members of this House that I will see to it that those criminal charges are laid."

To further questioning, Mr. Hees replied that if prima facie evidence against a wrong-doer should emerge, the committee probe would be shelved to avoid any possible clash with criminal proceedings.

Proposal Turned Anemic

Mr. Chevrier charged that the Government's proposal for an inquiry was "anemic" in view of the fact that Transport Minister Hees said there was no evidence of irregularities in toll collecting on the bridge.

The Liberal MP said this led him to conclude that the Government's proposal meant the committee would consider only the toll operations of the bridge and not the question of whether irregularities took place.

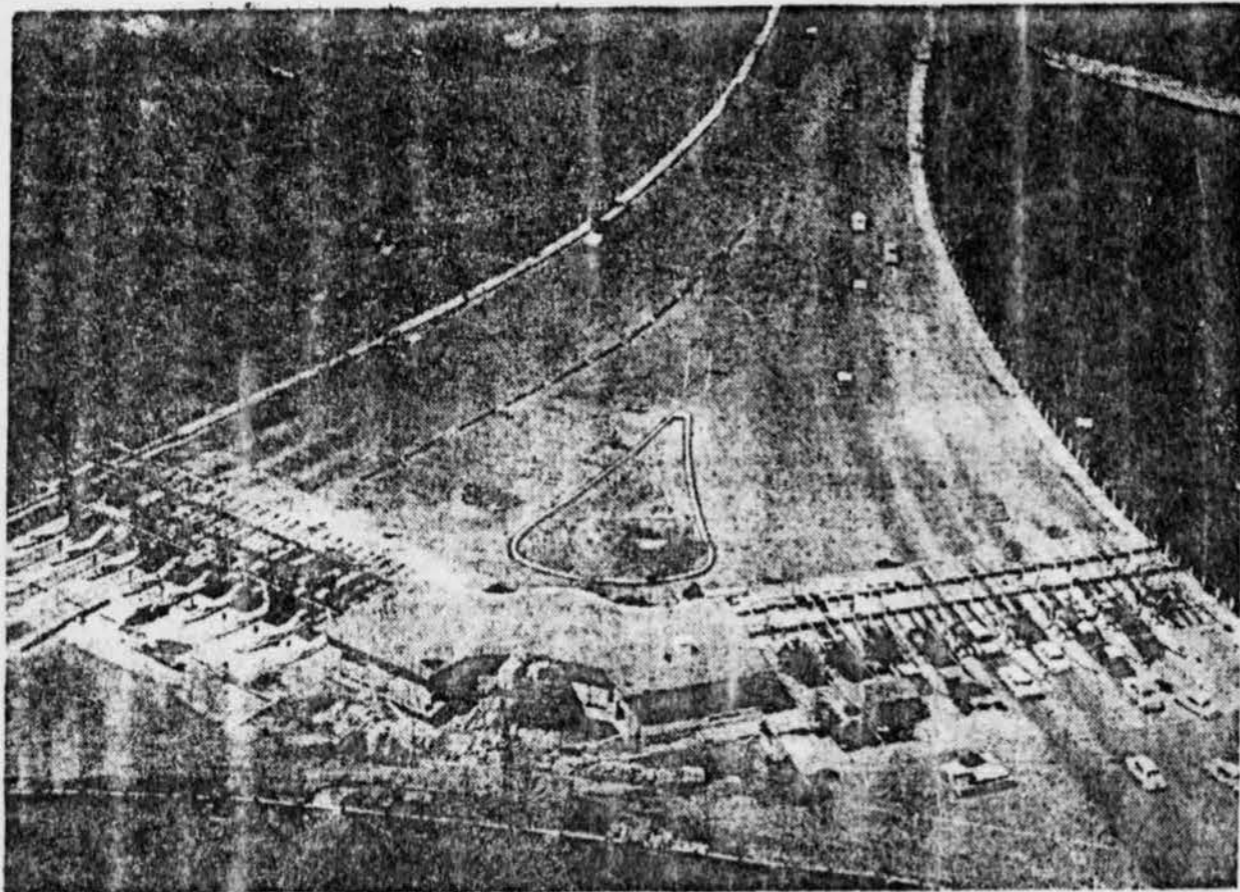
The Government's motion for an inquiry followed reports by the National Harbors Board of sharp increases in toll collections after automatic collection devices were installed on the bridge. At the time, Mr. Hees said there was no evidence of dishonesty on the part of bridge employees when manual toll collection was in effect.

Mr. Chevrier said that if it is reasonable to inquire into the Jacques Cartier Bridge toll situation it is also reasonable to include in the inquiry the toll operations on the Victoria Bridge alongside.

To consider only one bridge would be dealing with only half the problem. There was bound to be reference to the Victoria Bridge during the inquiry.

GAZETTE

FEB 6 1960



(Gazette Photo Service)

Aerial view of the south end of Jacques Cartier Bridge shows the automatic toll collection gates in operation

Pub. fc

THREAT TO OFFICIAL RECALLED

By JOE EMERY

Investigation into the bridge situation recalls a story in The Gazette last Nov. 25 confirming a National Harbors Board official here had been threatened at pistol point prior to installation of toll machines.

Guy Beaudet, Montreal port manager, said at the time one of his men had been menaced by gunmen just before the changeover replacing collectors with automatic devices on Jacques Cartier Bridge.

J. A. Clement, superintendent of bridges in this area, was said to have been the threatened man but he declined to confirm or deny the reports.

"There's one thing I can say," Mr. Clement stated. "Somebody was threatened, that's true. But I can't say anything more."

Last night, Mr. Clement told The Gazette he still had "no comment" on the matter.

The threat was reported to have been made by two men with guns, as Mr. Clement was taking his car out of the garage. They demanded assurances the system of taking tolls would not be changed.

Revenues on the Jacques Cartier Bridge were up more than \$150,000 in September and October of 1960 over the previous year. Automatic collectors were installed in September.

FEB 6 1961
GAZETTE

Part 100

RCMP Raids Bridge Workers

Jacques-Cartier Bridge

As a House of Commons committee in Ottawa today launches an inquiry into alleged toll collection irregularities on Montreal bridges, Royal Canadian Mounted Police officials here confirmed that a series of weekend raids were staged on the homes of employees and former employees of the Jacques Cartier Bridge.

"The Victoria Bridge was not concerned," Supt. Rene Belec said yesterday.

The raids were made on 25 homes simultaneously by RCMP squads armed with search warrants signed by Judge Omer Legrand.

The federal officers seized bank records and other "documents" but no one was taken into custody, according to Supt. Belec.

Louis Valois, chief of the Harbor Police, said he knew nothing of the raids when questioned by The Gazette Sunday afternoon.

E. A. Spearing, director of investigations for the Cana-

by
Al Palmer

dian National Railways, also said he was unaware of the raids when asked last weekend.

Neither Commissioner W. Brady nor Supt. Belec could be reached Sunday for comment on the renewal of the RCMP investigation.

Demands for an inquiry were made last November after Transport Minister George Hees disclosed that there had

been a marked increase in revenues after automatic toll collectors were installed on the bridges.

Mr. Hees said that the first month (September) the automatic system was in operation on Jacques Cartier Bridge, tolls were \$63,000 higher than in September, 1958.

October collections were \$94,000 higher than in the corresponding month of 1958.

The minister said he did not know if increased traffic could account for the increase in revenue.

The bridge is operated by the National Harbors Board on behalf of Ottawa, Quebec and Montreal.

The Ottawa committee has power to summon witnesses and to demand the production of documents.

LA PRESSE

FEB 8 1960

Pont J.C.
C.

PONT JACQUES-CARTIER :

Des perquisitions dans les demeures de 25 percepteurs

La Gendarmerie royale, poursuivant son enquête sur les irrégularités signalées dans la perception des droits de péage sur les ponts Jacques - Cartier et Victoria, a perquisitionné en fin de semaine dans les demeures de 25 percepteurs ou anciens percepteurs du pont Jacques - Cartier. Les policiers recherchaient, a-t-on précisé hier, des indices ou des preuves tendant à établir la preuve de vol ou de fraude.

On a appris d'autre part qu'aucune perquisition n'a encore été effectuée chez les percepteurs du pont Victoria.

Le surintendant, R.J. Bélec, a déclaré que des documents relatifs aux déclarations d'impôt et aux biens des percepteurs ont été saisis.

Il n'a pas donné de précisions et a refusé de commenter les rumeurs selon lesquelles des investigations antérieures n'avaient fourni aucune preuve utilisable en Cour.

La Gendarmerie royale a entrepris son enquête il y a un mois, le ministre des transports, M. Hees, ayant alors déclaré à Ottawa que les revenus du pont Jacques-Cartier avaient considérablement augmenté l'été dernier après que des appareils de perception automatiques eurent été installés. Une enquête parlementaire sur la perception des droits de péage doit débiter à Ottawa cette semaine.

LE DEVOIR
FEB 9 1960

L'affaire des ponts de Montréal

L'hypothèse d'un député: l'existence d'un marché noir de billets de péage

OTTAWA (DNC) — La possibilité d'un marché noir des billets de péage des ponts Jacques-Cartier et Victoria a été soulevée hier par M. Lucien Cardin, député libéral de Verchères. Bien que le président de la Chambre, M. Roland Michener, n'ait pas permis la discussion de ce problème, référé à un comité de la Chambre, il a dû intervenir pour forcer un député conservateur, M. Théo Ricard, de Saint-Hyacinthe, à présenter des excuses à M. Cardin pour avoir tenu des propos laissant entendre que celui-ci pouvait être mêlé à l'affaire.

M. Lucien Cardin a demandé au ministre des transports, M. George Hees, s'il est au courant que des coupons de péage, qui se vendent également au taux de 30 pour \$4.00 seraient vendus sur le marché noir au taux de 100

pour \$2.50 et même de 1.000 pour \$2.00 dans certains cas.

Le président de la chambre, M. Michener, intervint ici pour déclarer que l'affaire des péages sur les ponts Jacques-Cartier et Vic-

toria ayant été référée au comité parlementaire des chemins de fer, c'est à cet endroit que le député de Richelieu-Verchères devra soulever le problème.

Prenant la parole, M. Lionel Chevrier, libéral de Laurier, explique que l'émission des nouveaux coupons ayant été décidée par l'ancienne administration et mise en vigueur par la nouvelle, il ne croit pas que la question soit de la compétence du comité.

M. Cardin interjette que, s'il faut référer l'affaire au comité, une intervention du ministre pourrait tarder à venir.

Mais le président maintient sa décision.

La tempête devait éclater quelques instants plus tard lorsque M. Théo Ricard, député conservateur de Saint-Hyacinthe, demanda à M. Hees s'il savait combien de livrets de coupons le député de Richelieu-Verchères (M. Cardin) et d'autres députés libéraux ont achetés sur le marché noir.

M. Lionel Chevrier bondit sur ses pieds pour demander que M. Cardin ait la permission de discuter de l'affaire, si le président permet la question de M. Ricard. Le président déclare que sa décision est la même dans les deux cas, M. Ricard est "hors d'ordre".

M. Cardin soulève alors la question de privilège. Le député de Saint-Hyacinthe, dit-il, de sa façon sournoise, m'accuse d'avoir eu des transactions avec le marché noir des coupons de péage. Je demande qu'il retire ses paroles. M. Ricard résiste en disant qu'il n'a jamais accusé formellement M. Cardin. Je n'ai fait que m'enquérir auprès du ministre des transports de la quantité de coupons que le député de Richelieu-Verchères a en sa possession et j'ai demandé au député de me renseigner là-dessus.

Le président déclare ici que le député de Saint-Hyacinthe devrait modifier sa question parce qu'elle est offensante pour M. Cardin. M. Ricard se fait tirer l'oreille en disant qu'il n'a jamais dit que M. Cardin possédait de ces coupons mais qu'il a simplement demandé combien il en avait. Mais le président ne l'entend pas de cette oreille et M. Ricard est forcé de s'excuser au milieu des quolibets des libéraux l'accusant d'avoir recours aux méthodes de l'Union nationale pour discréditer ses adversaires.

Un autre député libéral, M. Jean-Paul Deschatelets, de Malsonneuve-Rosemont, a tenté d'entamer la discussion sur les perquisitions effectuées par la Gendarmerie royale dans l'affaire des ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Il demanda au ministre de la justice, M. Davie Fulton, pourquoi "les mandats de perquisition autorisés par la cour, le 31 décembre 1959, concernant les percepteurs du pont Jacques-Cartier, n'ont pas été exécutés par la Gendarmerie royale avant le 6 février 1960" ?

M. Davie Fulton déclara qu'il prenait avis de la question et répondrait aujourd'hui.

M. Deschatelets voulut alors savoir du ministre de la justice s'il connaissait l'existence des perquisitions, vendredi dernier, lorsque le ministre des transports, M. Hees, demanda de soumettre l'affaire des péages au comité des chemins de fer.

M. Fulton répliqua qu'il avait donné, mardi, réponse à une

FEB 9 1960
LE DEVOIR

Pont J.C.

La gendarmerie : notre enquête sera longue . . .

L'enquête sur les présumées irrégularités commises dans la perception du péage aux ponts de la région métropolitaine sera très longue, à cause de l'énorme faisceau de preuves accumulées, a déclaré hier le surintendant René-J. Bélec, chef de la division des enquêtes criminelles de la Gendarmerie royale.

Le surintendant Bélec a précisé que ses limiers font face à "une tâche monumental" en raison du grand nombre de documents saisis aux cours des perquisitions effectuées, en fin de semaine, aux domiciles d'une trentaine d'employés et anciens employés du pont Jacques-Cartier.

Les descentes ont eu lieu à Montréal et dans la banlieue, ainsi qu'à Trois-Rivières.

Des formules d'impôts, carnets de banque, états de comptes en banque et preuves de possession de propriétés immobilières ont été saisis.

"L'enquête poursuit présentement son cours normal, a déclaré le surintendant Bélec. Nous devons étudier chaque document séparément après quoi, le cas échéant, les envisager dans un contexte général."

Il a refusé d'en dire plus long sur les descentes.

"Il n'y a rien que nous puissions rendre public avant d'être sûrs que notre enquête est complète et que les poursuites, s'il y en a, soient entamées," a dit le surintendant Bélec.

Pont
J. Cartier

'En 2 ans, 61 employés ont passé...

Ottawa, 9. (par M. G.) — Dix-sept hommes employés au pont Jacques-Cartier ont été démis de leurs fonctions depuis janvier 1957, répond le ministre des Transports, M. George Hees, à une question que lui pose M. Douglas Fisher, de Port-Arthur.

Depuis cette même date, 18 autres ont démissionné; trois ont atteint l'âge de la retraite; 23 ont été versés à d'autres services; sept ont été réengagés après avoir été tout d'abord congédiés et 28 sont entrés en service.

Au total, on compte 49 employés au pont Jacques-Cartier. Cinq relèvent de la commission du service civil et 44 de la commission des ports nationaux. Ces chiffres ne tiennent pas compte des étudiants qu'on emploie l'été comme percepteurs.

Entre le 14 janvier 1957 et le 22 octobre 1958, sept hommes ont été engagés sur recommandation de députés. Comme on

doit s'y attendre, les recommandations ont varié avec les régimes.

Sous le régime libéral, les députés dont les noms suivent ont signé des lettres de recommandations: M. Auguste Vincent, de Longueuil; M. Yves Leduc, de Verdun; M. Jean-Paul Deschatelets, de Maisonneuve; M. J.-A. Bonnier de St-Henri, et M. Roch Pinard, de Chambly-Rouville.

Depuis l'arrivée des conservateurs, M. Pierre Sévigny, de Longueuil, M. André Gillet, de Mercier et M. Charles-Edouard Campeau, de Saint-Jacques, ont signé des lettres de recommandation.

Aucun employé n'a dû démissionner par suite de pressions de députés et aucun n'a été congédié.

Pont J.C.

Pendant que la Gendarmerie perquisitionne

M. Chevrier demande de suspendre l'enquête sur le pont J.-Cartier

Ottawa, 9. (par A.G.) — La question de l'enquête parlementaire sur le pont Jacques-Cartier censée commencer aujourd'hui est dramatiquement venue à la surface, hier soir, en Chambre, peu avant l'ajournement, quand l'hon. Lionel Chevrier a réclamé que cette enquête soit suspendue.

Se levant sur une question de privilège, il a signalé qu'une dépêche en provenance de Montréal annonçait que la Gendarmerie royale avait effectué des descentes dans les foyers de 25 percepteurs de péage au pont Jacques-Cartier.

Il a ajouté qu'il serait extrêmement "irrégulier et dangereux" pour les droits des individus pouvant être mis en cause si deux enquêtes, l'une devant des tribunaux et l'autre devant un comité parlementaire, se poursuivaient parallèlement.

M. Hazen Argue, leader parlementaire du CCF a reconnu qu'il serait "tout à fait inapproprié" pour un comité parlementaire de procéder pendant que la Gendarmerie royale enquête déjà dans une affaire, ce qui pourrait entraver les procé-

dures prises devant les tribunaux.

Toutefois, à son avis, la question ne relevait pas de la Chambre, mais du comité censé siéger ce matin et à qui, selon lui, la décision d'aborder cette enquête incombait plutôt.

L'hon. M. Michener, président de la Chambre, a déclaré que si des poursuites étaient intentées, il serait évidemment inadmissible de vouloir faire enquêter un comité parlementaire sur la même question.

Toutefois, aucune procédure n'a encore été inscrite en cour et, à son avis, la décision relevait du comité parlementaire, ce matin.

M. Chevrier

M. Chevrier a signalé qu'il n'avait pu saisir la Chambre plus tôt de cette question, puisque la nouvelle ne lui avait été communiquée qu'au début de la soirée. En outre, il n'a pu rejoindre ni l'hon. G. Hees, ministre des Transports, ni l'hon. D. Fulton, ministre de la Justice, qui, a-t-il dit, auraient sûrement consenti à la suspension de l'enquête parlementaire.

—Attendons à demain, alors qu'ils seront là, a suggéré l'hon. Gordon Churchill, leader de la Chambre.

—Il sera trop tard, à 2 h. 30 demain, alors que le comité doit se réunir à dix heures du matin, a signalé M. Chevrier.

M. Churchill a répliqué que rien ne prouvait que la dépêche citée était véridique ou non et il a soutenu que l'on devait attendre que les ministres concernés soient en Chambre pour qu'une décision soit prise.

Ce fut la fin de l'incident et il se pourrait fort bien, maintenant, que l'enquête parlementaire soit différée et, peut-être, abandonnée avant même que d'avoir commencé.

Les 60 membres

Voici la liste des 60 membres du comité parlementaire des chemins de fer qui devaient commencer ce matin leur enquête sur la perception des péages aux ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Quinze de ses 60 membres devront être présents pour former le quorum nécessaire à action, ont décidé hier les Communes.

Dans la liste ci-dessous, le nom de la circonscription est ajouté lorsque deux députés ou plus du même nom siègent au Parlement.

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

Part. H.C.

Police Press Bridge Toll Probe Conduct Twelve More Raids

Investigation Moves Outside Montreal Area

Collectors' Homes Searched In Out-of-Town Raids

By LARRY CONROY

A dozen more raids by RCMP on the homes of toll collectors employed on federal bridges have taken place in areas outside Montreal, it was learned today.

They followed 25 raids in the immediate Montreal area. The outside raids were reported from as far away as Three Rivers and were understood to involve homes somewhere in the St. Jerome and St. John's areas, as well.

Raiding parties were reported to have seized documents relating to the financial situation of the men concerned. Among the material taken in the raids, it was understood, were bank books, bank statements, income tax papers and property documents.

Supt. R. J. Belec, head of the Criminal Investigation Branch here, refused comment on the raids, which earlier had been reported in Montreal, Montreal North, Ville St. Michel, Laval de Rapides, Ste. Rose and now from more distant areas.

Investigator Promoted

Staff Sgt. J. O. Gorman, who has been in charge of the investigation, has been promoted to commissioned rank in the RCMP, Asst. Commissioner Wilson Brady, officer commanding O Division, announced. He said, however, that the recommendation for the commission had been made some time ago and was not connected with the toll investigation.

The raids carried out in the last few days have involved the homes both of present and former employees of the National Harbors Board who worked on Jacques Cartier bridge as toll collectors.

The probe was touched off by the vast increase in revenues on the bridge when toll collectors were replaced by automatic collection boxes. The increase during the last four months of 1959 compared to the same period a year earlier, was \$323,096.

There have been reports that bridge tokens now in use have been sold at points near the bridge heads for as little as 10 cents each at the rate of 1,000 \$10.

Probe Scheduled

Information from extremely reliable sources in the Quebec highway police, the National Harbors Board police and other organizations, indicates that some bridge toll collectors were able to pool

as much as \$50 for themselves "on a dull day." The same sources say that the amount soared to an almost incredible \$600 to \$700 a day during peak traffic periods.

The RCMP raids came just before the Commons Railway Committee is scheduled to begin sessions in Ottawa with power to probe the toll situation on both federally owned bridges here, Jacques Cartier and Victoria. The committee begins its sessions today.

Lionel Chevrier (Laurier) asked the Government in the House in Ottawa last night to suspend the committee's probe. He said that if the committee continued with its inquiry there would be two parallel investigations which might prejudice any person charged as a result of the raids here. He said that it was "entirely irregular to have two investigations carried on at the same time." Transport Minister George Hees was absent from the house at the time.

Mr. Hees has insisted in the past that the previous investigations of the toll scandal had failed to produce evidence on which prosecutions could have been based. RCMP officers have refused to comment on this claim.

Mr. Chevrier has expressed strong preference for a judicial probe of the scandal rather than one carried out by the Commons committee. Mr. Chevrier is a former transport minister.

An answer tabled in the Commons yesterday for Douglas Fisher (CCF-Port Arthur) showed that in the period from Sept. 6, 1956, to Sept. 22, 1959, seven employees were hired for work on the bridge following recommendations by Progressive Conservative and Liberal MPs. No employee had been dismissed or had resigned as a result of any recommendation by any MP, the return showed.

The PC sponsors of employees were shown as Associate Defence Minister Pierre Sevigny, member

for Longueuil; Andre Gillet, member for Montreal Mercier, and Charles E. Campeau, member for Montreal St. James. The Liberals were Auguste Vincent, former MP for Longueuil; Yves Leduc, former member for Verdun; J. P. Deschatelets, member for Montreal-Maisonneuve-Rosemount; Joseph-Arsene Bonnier, former member for Montreal St. Henry; and Hon. Roch Pinard, former MP for Chambly-Rouville. Mr. Sevigny and Mr. Pinard recommended the same employee.

La session

Québec, 10. (DNC) — Voici les faits saillants de la journée d'hier sur la colline parlementaire de la Vieille Capitale :

1—L'hon. Yves Prévost annonce que les deux comités, catholique et protestant, de l'Instruction publique tiendront une séance conjointe, le 24 février, pour la première fois depuis 50 ans. Ce sera une façon de souligner les cent ans d'existence de ce conseil.

2—M. Prévost laisse également entendre qu'il faudra, un jour ou l'autre, reviser le mode de taxation scolaire dans le cas des gros-édifices, particulièrement des maisons de rapport. Celles-ci pourraient peut-être être considérées comme entreprises commerciales et le produit des taxes qu'elles paient pour l'éducation reparti également entre commissions scolaires catholiques et protestantes.

3—Les négociations entamées par Québec avec Ottawa pour une exposition universelle à Montréal en 1967 prévoient des mises de fonds de : \$5,000,000 par la métropole ; \$15,000,000 par la province ; \$20,000,000 par l'administration fédérale.

4—L'Assemblée législative vote le projet de loi pour augmenter la pension des instituteurs et institutrices à leur retraite.

5—La Chambre basse est le théâtre d'un long débat sur la gratuité de l'enseignement.

6—La ville de Sherbrooke obtient l'autorisation d'emprunter \$600,000 pour fins industrielles, sans referendum.

Par suite de l'enquête sur les ponts

Ottawa inculperait d'anciens percepteurs de FRAUDE FISCALE

par Marcel GINGRAS

Ottawa, 10. — Si l'enquête policière au pont Jacques-Cartier ne révèle aucune fraude directe, il y aura certes lieu de s'interroger sur le respect de la loi de l'impôt sur le revenu et de porter des accusations sous ce chef, a appris **La Presse** de bonne source hier soir.

Déjà, les perquisitions de la fin de semaine ont permis aux policiers fédéraux de mettre la main sur des documents se rapportant aux déclarations d'impôt. Leur contenu, croit-on, révélera de forts écarts entre le revenu de certains percepteurs de péages et leur niveau de vie.

Plus encore, le ministre de la Justice lui-même, M. Fulton, a révélé, hier, en réponse à une question de M. Chevrier, qu'un regard rapide sur les documents saisis en fin de semaine laisse croire qu'on trouvera suffisamment d'éléments pour porter des accusations.

On examine présentement les documents, a-t-il dit, et une décision sera prise sans retard.

Le ministre a fait cette déclaration peu après que M. Chevrier lui eut demandé quelques détails sur les perquisitions de la Gendarmerie.

"Comme il est ici question d'enquête en cours, je ne crois pas qu'il serait sage de faire une déclaration détaillée sur les résultats des perquisitions", a tout d'abord répondu M. Fulton. Documents en mains, le ministre a plus tard ajouté que les perquisitions de la fin de semaine ont permis à la police de mettre la main sur certains documents d'où on a tiré des renseignements additionnels à ceux obtenus depuis le début de l'enquête.

Cette enquête, explique le ministre, toujours en réponse à une question de M. Chevrier, a débuté en décembre dernier, à la demande du ministre des Transports, M. Hees. Elle faisait suite à une autre qui avait déjà eu lieu, un an plus tôt.

"J'ai donc ordonné l'enquête, déclare M. Fulton, et je n'avais reçu aucun rapport jusqu'à vendredi dernier. Le tout premier rapport m'est parvenu lundi.

FEB 10 1950

LA PRESSE

LETTRE D'OTTAWA

On ne fait que commencer à entendre parler de l'affaire des ponts J.-C. et Victoria!

Par Clément BROWN

OTTAWA — La conviction que nous avons retirée de nombreuses conversations avec les députés, c'est que l'enquête parlementaire sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria n'est qu'ajournée et non terminée, quelle que soit l'issue des investigations actuelles de la Gendarmerie royale.

Pendant que M. Lionel Chevrrier, libéral de Laurier, et ses collègues oppositionnistes se montrent satisfaits de l'appui donné par M. George Hees à la demande d'ajournement des libéraux, les conservateurs rongent visiblement leur frein. Ils eussent voulu procéder immédiatement à l'étude d'autres aspects du problème administratif des deux entreprises montréalaises, notamment la question du financement des deux ponts maintenant que leurs recettes sont notablement plus élevées qu'avant l'introduction de la perception automatique. Enfin, certains conservateurs ont fait valoir leur droit à enquêter sur les mécanismes de perception en usage pendant presque un demi-siècle. On peut prévoir que le parti social démocrate voudra aussi mettre son nez dans l'affaire, étant donné l'attitude de son porte-parole, M. Douglas Fisher.

Il semble bien que, lorsque le comité se réunira de nouveau, les députés voudront savoir, du Conseil des ports nationaux, dans quel état se trouvaient les services de per-

ception avant l'institution des percepteurs mécaniques.

Les députés de la région de Montréal, dont M. Charles Campeau, ont insisté sur une étude du problème qui laisse prévoir dans un avenir indéterminé la fin du système de peage.

Un autre problème qui nous a paru troubler les députés, c'est la rapidité avec laquelle la Gendarmerie royale a agi, en fin de semaine, en exécutant des raids dans les demeures d'employés des deux ponts. Ces mêmes députés font état des déclarations antérieures de M. George Hees, ministre des transports, disant que deux enquêtes avaient été précédemment conduites, l'une par un corps spécial, accrédité au ministère des transports, l'autre par la Gendarmerie royale elle-même. Selon M. Hees, ces deux groupes policiers n'avaient pu produire la moindre preuve qu'il y ait eu des malversations ou, à tout le moins, que l'on put traduire qui que ce soit devant les tribunaux.

En autant que le permettront les règles de la procédure, les membres du comité parlementaire exigeront des policiers des détails sur la nature des enquêtes qu'ils ont conduites et qui, de leur propre aveu, n'avaient donné aucun résultat. On comprend que la bataille sera assez serrée, s'il faut que l'enquête

(Suite à la page 2)

LE DEVOIR
FEB 10 1960

actuelle de la Gendarmerie royale porte des faits graves, de nature criminelle, à la connaissance du ministre des transports et du ministre de la justice.

Pour justifier la nouvelle enquête, on affirme, en milieu officiels mais de façon officieuse, que des faits nouveaux et "inattendus" ont été révélés aux forces policières du gouvernement. Sur la nature de ces faits, il est impossible d'obtenir la moindre précision.

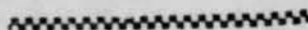
De toutes façons, M. Hees a promis qu'aucun indice ni aucun fait ne serait laissé de côté sans qu'on en ait étudié tous les angles.

En général, les députés — du côté ministériel à tout le moins — veulent savoir les raisons qui, selon le Conseil des ports nationaux, ont porté les recettes du pont Jacques-Cartier à un niveau supérieur de \$75,000 à \$100,000 par mois, depuis l'installation d'un système automatique de perception des droits de péage. Plusieurs personnes nous ont exprimé des doutes sur la crédibilité des explications déjà données, à savoir que la construction de nouvelles approches du côté sud du fleuve ainsi que d'une nouvelle voie carrossable rendent compte de la différence notée avant et après le milieu de l'été dernier.

Enfin, bien que cela relève maintenant de la police, on n'a pas éclairci les circonstances de l'apparition, dans cette affaire, d'un homme armé qui aurait proféré des menaces contre certains administrateurs du pont Jacques-Cartier. Si cet homme a existé, y avait-il entre lui et certaines autres personnes une connivence pour le maintien de l'ancien système de perception?

Aucun des députés que nous avons rencontrés ne souhaite que la nouvelle enquête de la Gendarmerie royale conduise à un scandale financier et probablement aussi politique. Mais il est évident que chacun, de son côté, ne laissera passer aucune occasion d'enquêter sur un état de choses assurément surprenant. De là à essayer d'en tirer politiquement parti, il n'y a qu'un pas. Ne nous faisons pas d'illusion, il sera franchi dans la mesure où les faits dévoilés s'y prêteront. Ce dont on n'est pas tout à fait sûr aujourd'hui, c'est de la direction dans laquelle s'aiguillera la discussion, lorsque le comité aura repris l'affaire en mains.

On ne fait que commencer à entendre parler de l'affaire des ponts Jacques-Cartier et Victoria.



A la suite de saisies par la Gendarmerie royale, le ministre Fulton laisse entendre
LE SCANDALE DES PONTS: POURSUITES JUDICIAIRES CONTRE DES RECEVEURS.

OTTAWA (DNC) — Il existe de fortes présomptions que des accusations devront être portées devant les tribunaux contre des membres du service de perception des ponts de péage Jacques-Cartier et Victoria à la suite des raids pratiqués par la Gendarmerie royale dans les demeures de nombreux employés des deux entreprises montréalaises. C'est ce qu'a déclaré en Chambre hier M. Davie Fulton, ministre de la justice, en réponse à une question de M. Lionel Chevrier, libéral de Laurier.

Dans l'avant-midi, le Comité parlementaire des chemins de fer, convoqué pour faire enquête sur la disproportion entre les revenus des deux ponts, entre le régime de perception manuelle et celui de perception mécanique, avait ajourné ses délibérations en attendant le résultat d'une nouvelle enquête plus approfondie menée par la Gendarmerie royale. L'ajournement avait été proposé par M. Lionel Chevrier et recommandé par monsieur George Hees, ministre des transports.

Au début de la séance d'hier après-midi, aux Communes, M. Lionel Chevrier demanda à M. Fulton: "Le ministre a-t-il l'intention de faire une déclaration à la Chambre au sujet des descentes pratiquées par la Gendarmerie royale, pendant la fin de semaine, dans des maisons d'employés et d'anciens employés du Conseil des ports nationaux à Montréal?"

M. Chevrier demanda également: "Le ministre n'était-il pas au courant de cette nouvelle enquête, vendredi dernier, lorsque le ministre des transports (M. Hees) présenta une résolution convoquant le comité parlementaire des chemins de fer pour étudier le problème de la perception des péages aux ponts Jacques-Cartier et Victoria?"

A la première partie de la question, répondit M. Fulton, tout ce que je puis dire, en autant que l'enquête policière est concernée, c'est que je ne trouverais pas convenable, à ce moment, de faire une déclaration détaillée sur ce qui a été révélé par suite des raids qui ont eu lieu pendant la fin de la semaine.

A la seconde partie de la question, continua le ministre, ainsi que, je pense, l'a expliqué le ministre des transports, au comité des chemins de fer, ce matin (hier matin), le ministre des transports, en décembre, me demanda de solliciter de la Gendarmerie royale qu'elle reprenne quelques enquêtes conduites un an plus tôt. J'ai donné des instructions en conséquence. Je n'ai eu aucun rapport jusqu'à vendredi dernier sur les résultats de l'enquête de la Gendarmerie royale. Le premier rapport que j'ai reçu date de lundi de cette semaine.

Plus tard, le ministre de la justice se leva pour donner des détails supplémentaires.

"Comme je reprenais mon siège, tout à l'heure, après avoir donné une réponse au député de Laurier, on m'a remis une note de la part de mes fonctionnaires. Cette note me fournit quelques renseignements additionnels que j'aimerais communiquer à la Chambre. Voici ce qu'elle dit: "Par suite de recherches continues y compris un certain nom-

bre (25) de descentes, au cours des derniers jours, la Gendarmerie royale a reçu une grande quantité d'informations supplémentaires ainsi qu'un grand nombre de documents nouveaux. Bien qu'un examen détaillé de ceux-ci n'ait pu avoir lieu, jusqu'à présent, il existe de fortes présomptions que les preuves recueillies seront suffisantes pour justifier des mises en accusation devant des tribunaux de juridiction criminelle.

"Les documents sont examinés le plus rapidement possible et une décision sera prise sans délai inutile."

Comme je l'ai déjà dit, continua le ministre, ce sont là les premiers renseignements que j'ai sur les descentes faites par la Gendarmerie royale.

Enquête ajournée

Sous la présidence de M. Gordon Fraser, conservateur de Peterborough, le comité parlementaire des chemins de fer s'était réuni à dix heures pour entreprendre l'étude de l'affaire des services de perception des ponts Jacques-Cartier et Victoria. Le comité était presque au complet et les journalistes étaient nombreux. Les curieux se pressaient dans l'immense salle réservée au comité.

Dès le début de la séance, M. Lionel Chevrier, libéral de Laurier, proposa l'ajournement de l'enquête. Il invoqua les raids effectués par la Gendarmerie royale dans les maisons d'employés ou d'anciens employés préposés à la perception des péages. Il ne serait pas juste, dit-il, de poursuivre notre enquête tant que la Gendarmerie royale n'aura pas présenté un rapport sur les nouvelles investigations qu'elle est manifestement en train de poursuivre.

M. George Hees, ministre des transports, prit aussitôt la parole pour recommander au comité d'adopter la motion de M. Chevrier, ce qui lui valu les félicitations du député libéral.

Les perquisitions s'étendent ; recettes \$50 à \$700 par jour

Le comité des chemins de fer de la Chambre des Communes, qui s'était vu confier la tâche d'enquêter sur le régime de la perception des droits de passage à l'entrée des ponts Jacques-Cartier et Victoria, à Montréal, a résolu, hier, de suspendre ce travail jusqu'à date indéfinie, par suite de l'évolution de l'enquête que mène, de son côté, la Gendarmerie royale dans cette même affaire.

Selon les renseignements recueillis par la gendarmerie, par la police du Conseil des ports nationaux (qui patrouille le pont Jacques-Cartier) et par la police provinciale du Québec, certains percepteurs avaient pu détourner de \$50 à \$700 par jour avant l'installation des perceptrices automatiques. De plus, on aurait assisté depuis

quelque temps à la naissance de la contrebande des jetons qui, normalement vendus au prix de \$4.00 pour 50 aux kiosques, auraient été offerts pour aussi peu que \$10 le 1.000, soit une cent le jeton, non loin de l'entrée des deux ponts.

37 perquisitions

C'est vraisemblablement sur la foi de cette information recueillie à la faveur des circonstances depuis quelques mois que la Gendarmerie royale a effectué en fin de semaine 12 autres perquisitions chez d'anciens percepteurs des deux ponts, ce qui porte à 37 en tout le nombre de perquisitions que la cause de la perception a entraînés jusqu'ici. L'enquête a mené les investigateurs de la Gendarmerie jusqu'à Trois-Rivières.

L'objet principal des perquisitions effectuées en fin de semaine dernière par la Gendarmerie royale a été l'écart entre les salaires d'une part, et le train de vie et le capital des anciens percepteurs d'autre part.

L'enquête porte uniquement sur les employés du pont Jacques-Cartier et aucunement sur ceux du pont Victoria. Une bonne partie d'entre eux sont d'anciens employés. "Nous n'avons conduit aucune enquête sur les employés actuels ou anciens du pont Victoria, a dit le surintendant Bélec de la Gendarmerie. Le pont Victoria appartient aux Chemins de fer nationaux qui ont leurs propres enquêteurs. Il relèvera donc de ces der-

niers de conduire enquête s'il y a lieu."

A une question qui lui était posée dans le but de savoir si l'actif de ces percepteurs s'élevait à \$40,000 ou \$50,000, le surintendant a répondu que non peut-être, mais probablement à \$30,000 dans certains cas.

Il a aussi laissé savoir que des papiers et documents intéressants avaient été saisis. Leur étude pourra exiger un mois. Tout sera alors transmis à Ottawa à moins qu'entretemps le comité parlementaire chargé de l'enquête ne désiste la police fédérale de ce travail, ce qui ne semble pas être le cas à la suite de la décision du Comité, hier, d'interrompre ses activités jusqu'à ce que la police fédérale ait complété son enquête.

P. 20

Enquête qui s'impose

Toutes sortes de bruits ont circulé depuis que des appareils automatiques ont remplacé un certain nombre de percepteurs aux ponts Jacques-Cartier et Victoria et que soudain les revenus ont affiché une augmentation considérable. On se demande, avec raison, pourquoi un écart aussi imposant.

La Chambre des communes a bien fait d'approuver la tenue d'une enquête parlementaire sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria. Si le public a été frustré — car c'est toujours le public qui finit par payer — il importe que les coupables soient punis. S'il n'y a eu aucune fraude, il est indispensable qu'on soit en mesure de l'affirmer afin que cessent les rumeurs. Il a été question de menaces en marge de l'installation des appareils de perception. Une enquête parlementaire devrait permettre de savoir exactement ce qui s'est passé.

Le public suivra cette enquête avec un vif intérêt.

P. J. C.
L'enquête sur le pont Jacques-Cartier

Accusations formulées d'ici peu

Ottawa, 9 (UPI) — Le ministre de la Justice, M. Davie Fulton, a révélé qu'à la suite de récentes perquisitions de la police au sujet des percepteurs des droits de péage sur le pont Jacques-Cartier, des accusations pourraient être formulées d'ici peu.

Au même moment, le comité des chemins de fer et communications a ajourné son enquête sur les opérations de péage des ponts Jacques-Cartier et Victoria pour permettre à la Gendarmerie Royale de terminer sa présente enquête.

Fulton a précisé que la nouvelle preuve réunie au cours des raids de la fin de semaine, pourrait suffire à instituer des charges criminelles. Des livres de banque et d'autres documents viennent renforcer cette accusation. La preuve fera l'objet d'un examen rapide et une décision sera prise sans délai.

a ajouté Fulton devant la Chambre des Communes.

Raids

Le ministre a indiqué qu'il n'était pas au courant des résultats de raids effectués par la police dans les résidences de 25 employés ou ex-employés de la Commission des Ports nationaux travaillant au pont Jacques-Cartier.

La police avait repris son enquête à la suite de la hausse des revenus enregistrée par la substitution des percepteurs réguliers par un mécanisme automatique.

Le comité qui était à étudier les

problèmes de deux ponts, propriété du gouvernement fédéral, a approuvé la motion de Lionel Chevrier demandant l'ajournement de l'enquête qui devait reprendre aujourd'hui.

Pas deux enquêtes

Le ministre du Transport, George Hees, qui a endossé les vues de M. Chevrier concernant cette dernière motion, a rapporté que la Gendarmerie Royale a exprimé l'opinion qu'une enquête menée à l'heure actuelle par le parlement pourrait nuire à leur propre in-

vestigation. Hees a fait savoir au comité qu'il avait réclamé une enquête par la Gendarmerie à cause de la très grande marge opposant les deux systèmes de perception. Avec le nouveau mode de perception, les revenus ont grimpé à \$156 000 en l'espace de deux mois.

Chevrier, qui avait insisté pour que le pont Victoria soit aussi inclus dans l'enquête, a démontré qu'il ne serait pas entièrement propice pour le comité de mener une enquête parallèle alors que la Gendarmerie complète la sienne.

MTL-MATIN
FEB 10 1960

Paul J.C.

Criminal Charges Now Likely In Bridge Toll Case

RCMP Operation

Raids Blanket Province

Last weekend's raids on the homes of present and former toll collectors on the Jacques Cartier Bridge fanned out into the province, it was learned yesterday.

Two search warrants were obtained by RCMP officials at St. Jerome last week but have not yet been returned, a court official said last night.

Other warrants are reported to have been obtained in St. Johns and at Trois Rivières.

It was learned that some collectors had moved to addresses other than those on the warrants and, in some of these cases, other warrants were obtained.

Meanwhile RCMP officials here maintained a strict "no

comment" position on the raids.

Both Asst. Commissioner Wilson Brady, commanding officer of "C" Division, and Supt. René Belec said they were unable to

by
Al Palmer

discuss the investigation at this time.

Staff Sgt. J. O. Gorman, who has been active in the investigation, has been elevated to commissioned rank in the force.

Commissioner Brady said, however, that Sgt. Gorman's recommendation had been made

some time ago and was not connected with the toll collection probe.

Documents seized include bank books, property deeds, income tax papers and stock coupons.

An authorization by Judge Henri Masson Loranger under the Criminal Code regulation permits the RCMP to detain the articles for a period of 90 days pending investigation.

Chief Louis Valois, of the Harbor Police, also refused to comment on the case but said he was "greatly surprised" at one report, quoting unnamed sources, which indicated that some collectors were able to pocket sums ranging from \$50 to \$700 per day.



FULTON



HERS



BRADY



BELEC

GAZETTE
FEB 10 1960

Part f.c.

Massive File Of Evidence Piles Up In Bridge Probe

Police Search Seized Papers For Fraud Link

Study of Documents 'Monumental Task'

By LARRY CONROY

Investigation of the bridge toll scandal will be a lengthy affair, a Royal Canadian Mounted Police officer indicated today.

Supt. Rene J. Belec, chief of the Criminal Investigation Branch here, said that his men face a "monumental task" in studying the documentary evidence seized in a series of more than 30 raids on the homes of present and former Jacques Cartier bridge employees.

Supt. Belec's comment was the first indication of the great mass of documents which had been taken in the raids.

They were carried out in Montreal, a large number of suburbs and several towns and cities throughout the province.

"The investigation is now pursuing its normal course," Supt. Belec said. "We must study the documents separately in each case and then, if the situation arises, fit them into a combined or general picture."

Study of the documents, it was indicated, would be followed by a search for direct evidence dealing with the toll scandal if this was warranted in individual cases.

Tax Papers Seized

The piles of documents seized at the homes of bridge collectors, past and present, included income tax papers, bank books, bank statements, evidence of property holdings and other assets.

There were persistent rumors that several of those whose homes had been raided had made statements to members of the RCMP raiding squads, but Supt. Belec said he could make no comment on these reports.

"There is nothing we can make public until we feel our investigation is complete and prosecutions — if any — are started," he said.

STAR

FEB 10 1960

Book 218

Criminal Charges Now Likely In Bridge Toll Case

Commonwealth Register

Ottawa Probers Await New Facts

By ARTHUR BLAKELY

Ottawa, Feb. 9. — Justice Minister F. D. Fulton revealed in the Commons this afternoon that evidence uncovered in raids on the homes of employees and ex-employees of the National Harbors Board will likely lead to the laying of criminal charges in connection with toll collection discrepancies at the Jacques Cartier Bridge.

He said that 25 searches carried out "during the past few days" had supplied the RCMP with "a great deal of additional information, and a number of documents."

"While a thorough examination of this new evidence has not been possible as yet, there is a decided possibility that it will be sufficient to warrant the laying of charges," Mr. Fulton told the Commons.

"The evidence is being examined as quickly as possible and a decision will be made without undue delay."

Earlier today, the Standing Committee on Railways, Canals and Telegraph Lines—empowered by the Commons itself to carry out a sweeping inquiry into the toll collection situations at the Jacques Cartier and Victoria Bridges—had decided to shelve its inquiry because of the intensified RCMP investigation.

Transport Minister Lionel Chevrier urged such a course when a committee met at 10 a.m. to open its inquiry. This caused some Conservative Members to express fears that this was another attempt to hinder and delay the committee in carrying out its responsibilities.

New Evidence Sought

The Minister of Transport, the Hon. George Hees, however, firmly supported Mr. Chevrier in his contention that a committee inquiry would scarcely be appropriate in the light of the police raids in search of new evidence. And Mr. Hees underlined his argument by pointing to the possibility of criminal charges.

Mr. Fulton's formal progress report, the first which the Government has made on the new drive to secure evidence, came as a surprise to the House. At the outset, in fact, Mr. Fulton himself had not expected that he would be in a position to make the statement until tomorrow.

During question period, Mr. Chevrier had sought a full statement.

Mr. Fulton replied initially that this would not be possible immediately. He did say that the RCMP raids of the past few days had their origin in a request, which he had received from Transport Minister Hees last December that the RCMP probe be pressed forward vigorously. Instructions were issued accordingly, he said. Up until last Friday, he had no report of the result of the renewed investigation. The first report to reach him had arrived only yesterday.

As to a more detailed statement, Mr. Fulton did not think

he could give one in the House at this time.

A few minutes later, however, he was handed a document from his office containing further information. And it was on the basis of this new information that he sought and secured permission to add to his earlier statement.

Because of the possibility that the new evidence will lead to the laying of criminal charges, authorities here declined to comment further on the outcome of the RCMP investigation.

Transport Minister Hees did reveal during the day that seven employees of the Jacques Cartier Bridge had, it had been found, been hired on the recommendation of Members of Parliament.

Replying to a written question placed by Douglas Fisher (CCF—Port Arthur), Mr. Hees said that no employee had resigned or been dismissed as a result of such recommendations.

One of the employees had had the advantage of being recommended by ex-State Secretary Roch Pinard, a Member of the former Government, and Associate Defence Minister Pierre Sevigny, of the new Conservative Government. Of the rest, four had been recommended by Liberal M.P.s and two by Conservatives.

The answer disclosed that 17 employees at the Jacques Cartier Bridge had been dismissed for various reasons since January 1957. Another 18 had tendered their resignations.

The bridge in question, operated by the National Harbors Board, employs 49 persons. Of these, 44 are NHB employees without civil service classifications.

GAZETTE

FEB 10 1960

WEDNESDAY, FEBRUARY 10, 1960

Bridge Tolls And Parliament

FOR the time being, there has been a postponement of the Parliamentary probe into the strong odor of fish that surrounds the collection of tolls on the Jacques Cartier and Victoria bridges. We hope that it will not be a long postponement. This disgraceful affair must not get swept under a political rug. The impression grows that a number of people in and out of government would be happy if this were to happen.

The public's money is involved here to the extent of millions of dollars. There is also the broad issue that the public's confidence is badly shaken in the sort of administration and supervision that could have permitted such a fantastic state of affairs to develop. In the case of the Jacques Cartier Bridge particularly, for it is by far the larger revenue producer, this responsibility has devolved upon quite a number of administrations. If these staggering discrepancies in toll returns were only discovered under the present regime, which put in the toll machines, it stands to reason that this condition has existed for many, many years.

Mr. Hees stated a while ago that no definite evidence of wrongdoing had been found so far. In these cases it can be extremely difficult to nail somebody down on a specific charge, and the R.C.M.P. is obviously at work on this. But even if these efforts result eventually in one or more people being haled into court and punished, this will not answer all the questions that disturb the public mind about how such a thing could develop in the first place.

Some short delay may be necessary now. It should be kept short. The trouble is that, if the delay results in laying a criminal charge, it will be trumpeted about that Parliament can do nothing about a case sub judice. The delay may prolong itself. We hate to appear suspicious but when Mr. Hees, Conservative, and Mr. Chevrier, Liberal, find themselves seeing so closely eye to eye, we get astigmatic.

The question of administration is still of paramount importance in the public mind, and it should not go long unanswered.

STAR

FEB 10 1960

Part 10

Arrests Are Likely In Probe

The Star's Ottawa Bureau
OTTAWA, Feb. 10—It seems

likely that early arrests will be made in the Jacques Cartier Bridge toll collection probe as a result of evidence uncovered by the RCMP in raids in and around Montreal this week.

Justice Minister Fulton told the Commons yesterday that there was "a decided possibility" that criminal charges could be laid. If they are, the Parliamentary investigation into the toll collections will not be held for a long time.

A first attempt to have the Commons railway committee investigate the matter was abandoned yesterday with the agreement of all parties because of the impropriety of conducting a Parliamentary inquiry parallel with a police inquiry that could lead to criminal proceedings.

Ministers who had agreed as late as Friday to the committee inquiry seemed to have been taken by surprise by the RCMP raids on the homes of employees and former employees of the National Harbors Board.

The RCMP investigation, which has been going on quietly for several weeks, took on a new lease on life at the weekend as a result of additional information received, and it appears to have been only a coincidence that this happened the day before the committee inquiry was to have opened.

Rise Continues

Figures for toll collections in January showed the same pattern of increases over last year as had the figures for the previous four months. Collections were \$206,122, an increase of \$75,813 over January, 1959. This increase is of about the same percentage shown every month since the automatic toll collection system was installed in September.

So far, in five months collections have increased by \$458,909 over the corresponding months a year ago.

The committee inquiry, which had been expected to provide plenty of political fireworks, fizzled out in a few minutes yesterday morning as former Transport Minister Lionel Chevrier (La Laurier) and Minister of Transport Hees agreed that it would be unwise to continue while the RCMP investigation was going on.

Original RCMP investigations had failed to uncover sufficient evidence for a prosecution, but Mr. Hees said yesterday that when the discrepancy in toll collections was made public last November he had asked the Minister of Justice to have the RCMP continue their investigations.

Neither Mr. Hees nor Mr. Fulton heard anything more from the RCMP until Monday morning,

when Mr. Fulton was informed of the raids.

Mr. Hees said he had been "as surprised as anyone" when he read about the raids that day.

Mr. Hees promised the committee, however, that it would have a chance to discuss the toll question when the RCMP investigations are completed, if no charge is laid, or, if a charge is laid, when it has been disposed of by the courts.

A substantial amount of documentary evidence is believed to have been seized during searches in Montreal in the last few days.

Mr. Fulton said in the House in answer to a question, "While a thorough examination of this new evidence has not been possible as yet there is a decided possibility that it will be found sufficient to warrant the laying of criminal charges."

"The evidence is being examined as quickly as possible and a decision will be made without undue delay."

STAR
FEB 10 1960

Point J.C.

Jetons à 100 pour \$2.50 au lieu de 50 pour \$4

Ottawa, 10 (UPI) — Le Chambre des Communes a été, aujourd'hui, mise au courant de l'existence d'un racket en rapport avec la vente sur le marché noir de jetons utilisés pour traverser le pont Jacques-Cartier à Montréal. Ces jetons seraient vendus à raison de 100 pour \$2.50 alors que le prix régulier est de 50 pour \$4.

Le président de la Chambre, M. Roland Michener, a cependant déclaré que les renseignements fournis par le député de Richelieu-Verchères, M. Lucien Cardin, ne pouvaient être commentés par le ministre des Transports, M. George Hees, parce qu'un Comité parlementaire a déjà été formé pour faire enquête sur le système de perception du pont en question.

Toutefois, le Comité a dû suspendre ses travaux jusqu'à ce que la Gendarmerie royale ait complété l'enquête qu'elle a elle-même entreprise dans cette affaire.

M. J. H. Ricard, député progressiste-conservateur de St-Hyacinthe-Bagot, a provoqué une tempête, en demandant à M. Hees combien de jetons, achetés sur le marché noir, se trouvaient en possession de M. Cardin et d'autres libéraux.

MTL-MATIN
FEB 11 1960

Post J.C.
(3)

RCMP STUDIES EVIDENCE

Royal Canadian Mounted Police officials have started the massive task of sorting and evaluating the stack of documents seized in a series of searches carried out on homes of past and present employees of the Jacques Cartier Bridge.

The documents, taken by RCMP officers in sorties which ranged from several parts of the city to points as far away as Three Rivers, include bank books, income tax data, property deeds and financial statements.

Supt. Rene J. Belec, chief of the RCMP's Criminal Investigation Branch, still declined comment on the seizures yesterday.

Justice Minister Fulton told the Commons on Tuesday that there is a "decided possibility" that criminal charges will be laid.

GAZETTE
FEB 11 1960

Pont J. J.
Parcage

/ Le tableau ne sera pas joli \

La Gendarmerie royale canadienne rejoint toujours son homme. Il ne s'agit pas d'un slogan publicitaire ou d'un cliché littéraire à l'usage des cinéastes mais d'une discipline farouche ne devant jamais être prise en défaut.

Or, présentement, des spécialistes de la GRC "opèrent" dans notre région et nous n'aurons pas à nous surprendre des résultats d'une enquête (qui sera longue) et se révélera fructueuse. Le scandale du péage au Pont Jacques-Cartier a été mis à jour avec la mise en oeuvre de la perception automatique. L'écart des recettes est inscrit dans des proportions astronomiques et l'autorité fédérale a immédiatement mis en branle le dispositif de perquisitions, d'examen policier. Quelques semaines encore et nous serons en face du gâchis. Tant pis pour les responsables.

Voler le gouvernement... ce n'est pas voler! Quand un pareil principe s'introduit dans une cervelle humaine et devient une règle du comportement quotidien, il est temps de se demander si certaines cervelles sont réellement utiles! A

moins que l'entendement humain soit chez certains individus un instrument de perversion.

Ce n'est pas le moment d'amorcer le procès de qui que ce soit. Nous faisons confiance à la Gendarmerie. Son enquête sera scrupuleuse, adroite et franche, menée avec tact et science. Et lorsque tous les faits seront étalés nous aurons le tableau complet d'une gigantesque "affaire" dont les ramifications et les conséquences déboucheront sur l'ahurissement.

Le plus étrange d'une aussi fauleuse conspiration (nos informations nous autorisent à employer ce substantif) c'est qu'elle était connue! On nous a parlé de trucs, de mots de passe, de signes d'intelligence, de sourires qui en disaient long et coûtaient peu, bref, d'un accord tacite dont le silence était le premier élément alors que le résultat de la "combine" se traduisait par une recette quotidienne de centaines de dollars.

A trop remplir le sac on risque de le crever. Ce sera bientôt fait.

Il y aura des pleurs, des colères, des protestations qui ne changeront rien du tout. Ce qui appartient à la collectivité n'appartient pas à l'individu et dans toutes les langues du monde le mot fraude s'interprète de la même façon.

Par quelle aberration a-t-on pu croire que le manège durerait toujours, ne serait, jamais démasqué et que les autorités n'ouvriraient jamais les yeux!

Sans doute le temps que l'on mettait à comprendre constituait-il pour certains une manière d'absolution. Ce qui était faire bon marché des préceptes d'honnêteté et du jeu de la conscience. Eh bien, le jour de l'échéance est venu. Le sac est crevé; des individus devront s'expliquer. La justice les écoutera avec patience. Si l'explication est valable, tant mieux. Si elle ne l'est pas, tant pis. Quoi qu'il en soit du dénouement de l'affaire, souhaitons qu'il aprenne une fois pour toutes que voler le gouvernement c'est toujours VOLER.

Roger CHAMPOUX

LA PRESSE
FEB 12 1960

②
Pont Victoria
page 11

Les perquisitions: les receveurs du pont Victoria ne sont pas en cause

Les perquisitions effectuées en fin de semaine par la Gendarmerie royale aux domiciles de receveurs des ponts de Montréal "n'ont dans aucun cas mis en cause des employés actuels ou passés du service de la perception des péages au pont Victoria", affirme M. C. A. Harris, directeur des relations extérieures pour le Canadien National.

M. Harris a fait parvenir hier aux journaux la mise au point suivante qui, selon lui, "s'impose en toute justice pour nos employés".

Voici le texte de cette mise au point:

"Certains comptes rendus de presse, articles de journaux et bulletins de nouvelles portant sur la perception des péages aux ponts Jacques-Cartier et Victoria ont pu être interprétés à tort de façon à porter atteinte à la réputation des employés du pont Victoria.

"La Gendarmerie royale ne poursuit actuellement ni n'a poursuivi par le passé d'enquête quelconque sur la perception des péages au pont Victoria. Les perquisitions à domicile faites par les membres de la Gendarmerie royale et dont on a tant parlé ces jours-ci n'ont dans aucun cas mis en cause des employés actuels ou passés du service de la perception des péages au pont Victoria. Le service des enquêtes du CN poursuit périodiquement depuis des années ses propres inspections à ce sujet.

"Les montants perçus au pont Victoria n'ont pas augmenté de façon anormale depuis l'installation de machines automatiques de perception des péages en mai 1958. Bien avant cette installation, les montants perçus accusaient une tendance à la hausse. La comparaison de la moyenne des perceptions pendant deux périodes comparables révèle une augmentation d'un peu plus de 5 pour cent en 1958 (après l'installation des machines) comparativement à 1957 (avant l'installation). Pendant la période correspondante de 1959, les recettes mensuelles moyennes accusent un relèvement supplé-

mentaire d'environ 8 pour cent par rapport à 1958 (le système de perception automatique fonctionnait dans les deux cas).

"L'accroissement de la circulation sur le pont Victoria ex-

plique le relèvement des recettes. Cet accroissement est dû à l'amélioration des voies routières sur le pont et à l'augmentation du nombre de véhicules automobiles d'année en année."

LE DEVOIR
FEB 13 1960

② pont J.C. péage

Une mise au point :

La police n'enquête pas sur le pont Victoria

Ne pas confondre: le pont Victoria n'est pas le pont Jacques-Cartier.

C'est ce que proclament hautement les autorités du Canadien National, qui ont juridiction sur la première de ces deux structures reliant Montréal à la rive sud (pour sa part le pont Jacques-Cartier relève, comme on sait, du Conseil des ports nationaux).

Dans le but "de rendre justice à nos employés, et pour que la population en général se fasse une idée exacte de la situation", les autorités du CN viennent justement de faire une mise au point, suscitée par l'enquête de la Gendarmerie royale sur les fraudes de péage.

Le directeur des relations extérieures du Canadien National, M. C. A. Harris, a souligné que la Gendarmerie royale ne poursuit actuellement, ni n'a poursuivi dans le passé d'en-

quête quelconque sur la perception des péages au pont Victoria.

"Les perquisitions à domicile faites par la Gendarmerie royale, et dont on a tant parlé ces jours-ci, n'ont aucunement mis en cause des employés actuels ou passés du service de la perception des péages au pont Victoria", a ajouté M. Harris. "Le service des enquête du CN poursuit périodiquement, depuis des années, ses propres inspections à ce sujet".

Rien d'anormal

M. Harris explique que les montants perçus au pont Victoria n'ont pas augmenté de façon anormale depuis l'installation de machines automatiques de perception des péages en mai 1958. Bien avant cette installation, les montants perçus accusaient une tendance à la hausse. La comparaison de la moyenne des perceptions pendant deux périodes comparables révèle une augmentation d'un peu plus de 5 p. 100 en 1958 (après l'installation des machines) comparativement à 1957 (avant l'installation).

Pendant la période corres-

pondante de 1959, les recettes mensuelles moyennes accusent un relèvement supplémentaire d'environ 5 p. 100 par rapport à 1958 (le système de perception automatique fonctionnait dans les deux cas).

L'accroissement de la circulation sur le pont Victoria explique le relèvement des recettes. Cet accroissement est dû à l'amélioration des voies routières sur le pont, et à l'augmentation du nombre de véhicules automobiles d'année en année.

Pont JC
peage

Le scandale du pont Jacques-Cartier;

PLUSIEURS FIRMES AURAIENT PARTICIPE À LA FRAUDE:

par Léopold LIZOTTE

Les receveurs du pont Jacques-Cartier sont-ils les seuls responsables de la situation scandaleuse sur laquelle la Gendarmerie royale et le parlement canadien tentent de faire la lumière, présentement ?

Il semble que la réponse doit être immédiatement négative.

De puissantes compagnies, dont le nombre surprendra la plupart des gens le moment venu, auraient effectivement conspiré avec les employés fédéraux postés aux boîtes de perception des ponts vers la rive sud, au cours des dernières années, pour frustrer l'administration des ports nationaux de montants qui se révéleront presque fabuleux, lorsqu'ils seront publiquement dévoilés.

Car, contrairement à ce qu'on a pu croire généralement, depuis que le scandale a éclaté, ce ne sont pas les automobilistes qui devaient payer un péage de 25 cents pour leur voiture et de 5 cents pour chacun de leurs passagers qui ont le plus "librement" frustré le fisc fédéral des sommes qui auraient dû normalement tomber dans ses coffres.

Loin de là. Et très loin, même.

Des "trente sous" aux dollars

Si les voitures de promena-des constituent pour nos ponts un revenu plus que substantiel, ce sont les camions, et surtout les lourdes remorques, qui doivent y passer quotidiennement, qui constituent à proprement parler les clients les plus "payants".

S'ils paient, évidemment...

Effectivement, ces véhicules commerciaux sont soumis à un tarif que l'on pourrait appeler différentiel, qui peut constituer à la rigueur un inconvénient sérieux pour ceux qui doivent franchir leur passage quotidien sur les ponts plus que quotidiennement sur les ponts les plus commodes permettant de se rendre sur la rive sud ou d'en revenir.

Et c'est là que l'on peut trouver l'explication des chiffres presque fantastiques données par les enquêteurs fédéraux, ces derniers jours, et selon lesquels le trésor fédéral aurait pu être frustré de sommes variant entre \$500 et \$700

chaque jour, par des receveurs du pont Jacques-Cartier. Bien des gens se sont alors dit:

"Il en faut, des "trente sous" pour faire \$700 dans une seule journée de 24 heures".

Très bien.

Mais si l'on parle de camion, on ne parle plus de "trente sous".

On parle de dollars.

Et si on se poste, par hasard, à l'entrée de l'un ou l'autre, de nos deux grands ponts Montréal-Longueuil ou Montréal-St-Lambert, on verra qu'il en est passé, des camions, sur ces deux ponts, dans une même journée.

Et, si l'on en croit une partie de la preuve colligée jusqu'à maintenant par les enquêteurs fédéraux, eh bien, ce sont précisément des camions qui auraient eu le chemin le plus libre sur le pont Jacques-Cartier.

Des chèques compromettants

Au cours des perquisitions effectuées par des agents de la Gendarmerie royale, ces

deux dernières semaines, on n'aurait pas seulement saisi, en effet, des comptes de banques compromettants et des transactions immuables qui le seraient tout autant.

Dans les coffres de certaines banques de la région métropolitaine, on aurait en effet trouvé des chèques payés à certains receveurs par de puissantes compagnies dont les camions devaient quotidiennement franchir le pont Jacques-Cartier reliant Montréal à la rive sud.

Pourquoi ces chèques auraient-ils pu normalement leur être envoyés ?

On ne trouve décemment aucune réponse plausible.

Où, plutôt, on en trouve une. Ces chèques, qui étaient adressés régulièrement aux receveurs, avaient apparemment pour but de livrer libre passage aux camions de ces compagnies.

Jusqu'à maintenant, toutefois, on n'a "tiré" que sur les receveurs apparemment en cause.

Attaquera-t-on également les compagnies qui, de toute évidence, ont "conspiré" avec eux pour frustrer le gouvernement fédéral de sommes qui paraissent de plus en plus importantes ?

Si l'on suit les principes "réguliers" de notre droit pénal, devait nous déclarer un juriste montréalais, en fin d'après-midi, hier, ces compagnies pourraient être déclarées coupables au même titre que les receveurs.

Accusera-t-on le président de la compagnie ?

C'est cependant la une... autre histoire.

Et il faudra voir comment on... s'en tirera, d'ici quelques semaines, dans la capitale fédérale...

n'ont été ni démenties ni confirmées par les autorités, semblent avoir échoué.

Arrestations

Un espion qui renseignait le submersible sur les mouvements de la marine argentine aurait été arrêté hier, ce qui porterait à trois le nombre des personnes soupçonnées d'espionnage dans cette affaire. Les services spéciaux de la marine auraient entrepris une vaste opération de surveillance le long du golfe Nuevo. Ils auraient appréhendé un opérateur de radio clandestin opérant sur la bande de 7960 kilocycles alors qu'il transmettait des messages en code au sous-marin.

Le journal "Democratia" si-gaole de son côté que l'on continue d'interroger le couple d'étrangers qui s'est installé un important dépôt de vivres dans les dunes et qui est de la même nationalité que l'opérateur de radio. Le journal ajoute que le deuxième sous-marin qui s'était introduit dans le golfe Nuevo, il y a deux jours, s'était glissé à travers le cordon de patrouilleurs de la marine, la nuit dernière, et avait regagné la haute mer.

Fuite possible

Le secrétaire de la Marine argentine, le contre-amiral Gaston Clement, s'attendrait à la capture imminente du submersible. On craint cependant que si le mauvais temps dégenere en tempête l'invisible navire ne passe à travers le rideau de surveillance.

A Washington, le porte parole du secrétariat d'Etat a déclaré hier que le gouvernement américain n'avait pas d'autres informations au sujet du sous-marin que celles qui ont paru dans la presse.

Pont-Jacques-Cartier

LES RECEVEURS DU PONT JACQUES-CARTIER:

La Cour refuse de statuer sur une requête visant à annuler les mandats de perquisition

Le juge Roger Ouimet a refusé hier de statuer sur la mise en vigueur d'un bref qui annulerait les mandats de perquisition accordés cette semaine à la Gendarmerie royale pour effectuer des raids dans les demeures d'une trentaine de receveurs et d'anciens receveurs travaillant ou ayant déjà été posté sur le pont Jacques-Cartier.

Le juge Ouimet a expliqué que tous les parties intéressées n'avaient pas été informées de la mise en vigueur de ce bref. La requête sera formulée de nouveau le 19 février.

Le texte de la requête souligne que certains documents n'appartiennent même pas aux personnes citées sur les mandats de perquisition.

L'avocat Pothier Ferland a dit avoir qu'il a demandé un

bref parce qu'en a accordé une publicité exagérée à ces raids "laissant ainsi croire le public que ces personnes sont coupables alors qu'aucune accusation n'a encore été portée contre elles".

Les raids effectués font partie d'une enquête menée par la Gendarmerie royale sur de présumées irrégularités entourant le péage.

Font je
page 2
JR

1 Tolls Probe Development

Want Seized Documents Back

Hearing of a motion that all search warrants issued to date in connection with the Jacques Cartier Bridge tolls probe be annulled immediately was delayed one week in Court of Queen's Bench yesterday.

The motion, which took form of a petition for issue of a writ of certiorari, was presented to Mr. Justice Roger Ouimet by Lawyer Pothier Ferland acting on behalf of 22

By Russell Gillicee

former employees of the National Harbors Board.

Mr. Ferland explained that all the persons he represented had been "visited" by RCMP officers in their homes in recent days.

The lawyer said the prime aim of the court action was to have all documents seized by RCMP officers in their raids returned to the owners.

The 30-odd raids carried out by the RCMP earlier this week were made under terms of search warrants signed by Sessions Judge Henri Masson Loranger and Omer Legrand.

Most of these warrants were returned to the peace office

after the raids were carried out. But permission was obtained under normal procedure for the police officers to hold the seized documents, including income tax reports, deeds, insurance policies, etc., for a 90 day period.

Mr. Ferland asked Mr. Justice Ouimet to issue a temporary order for return of the documents pending a full scale argument at some later date. He explained that some of the documents seized did not belong to the people in whose homes they were found.

Another reason for his action, Mr. Ferland said, was

that the so-called "Jacques Cartier Bridge scandal" had been the subject of much publicity in recent days.

"This publicity has led the public to believe that certain people are guilty before they are even charged or summoned to court," Mr. Ferland said. "This constitutes a violation of the elemental rules of traditional British fair play."

Mr. Justice Ouimet decided to delay formal hearing of Mr. Ferland's motion until next Friday. He said this was necessary because all the interested parties had not been advised.

Mr. Ferland agreed that perhaps this might be better and agreed to return next week to renew his motion.

Est-ce la peur de l'impôt?

Les "receveurs" du pont Jacques-Cartier réclament les documents saisis chez eux

(Par GASTON HOULE)

A mesure que l'enquête parlementaire se poursuit, le "scandale du pont Jacques-Cartier" prend une tournure de plus en plus captivante ou affolante, selon que l'on se place du point de vue du public contribuable ou du côté des "intéressés".

Le dernier développement dans cette magistrale "affaire" est survenu en fin de semaine lorsque Me Pothier Ferland, qui représente 22 ex-employés de la Commission des Ports nationaux, a présenté au juge Roger Ouimet une motion qui prendrait la forme d'une ordonnance "a certiori" pour que la police remette aux intéressés les documents saisis chez eux pour fins d'enquête.

Ces documents, qui comprennent des comptes de banque, des rapports d'impôt, des transactions immobilières, etc., sont actuellement entre les mains de la Gendarmerie Royale qui a obtenu, par procédure normale, autorisation de les étudier.

UN PEU DE "FAIR PLAY"

Me Ferland a expliqué au juge Ouimet que certains des documents n'appartenaient pas aux personnes chez qui ils avaient été saisis. Et il s'est élevé contre la publicité faite autour de ce "soi-disant scandale du pont Jacques-Cartier".

"Cette publicité a induit le public à croire que certaines personnes sont coupables avant même d'avoir été accusées ou sommées de comparaître en Cour", a déclaré Me Ferland. "Cela constitue une violation des règles les plus élémentaires de la tradition de "fair-play" britannique".

LEUR "TRAIN DE VIE"

La Gendarmerie Royale poursuivra donc, d'ici là tout au moins, son étude des documents saisis chez les receveurs.

Il semble qu'il sera impossible de faire la preuve directe de vol et d'intenter des poursuites judiciaires devant la Cour cri-

minelle sous une accusation de vol.

On tentera plutôt, croit-on dans les milieux bien informés, d'établir la preuve par le "train de vie" des anciens employés, et, dans ce sens, les documents saisis deviendraient un menaçant témoignage. Les rapports d'impôt surtout, et il est vraisemblable de présumer que le comité d'enquête parlementaire cherchera à loger ses poursuites judiciaires dans le cadre de la loi sur l'impôt sur le revenu.

SUR LE "PAY ROLL"

D'autre part, parmi le public aussi bien que dans les milieux de comptabilité, on n'est pas sans calculer le nombre de "trente sous" compris dans "\$500 ou \$700 par jour", et l'on s'étonne, avec des raisons, que les fraudes aient pu se réaliser par la "coopération" de simples automobilistes. Et, tous calculs faits et observation des véhicules qui utilisent le pont le plus souvent et le plus régulièrement, on en vient à la conclusion

que les camions constituent la meilleure source de "revenus", et c'est dans ce sens que, d'ici quelques jours, certaines compagnies pourraient bien être "mêlées", de près ou de loin, à l'enquête.

D'autant plus que, parmi les documents saisis chez certains employés on aurait trouvé des chèques payés par de puissantes compagnies. Ces chèques, si chèques il y a, pourraient avoir, pour certains, l'effet d'un cheveu sur la soupe... chaude.

LE PONT VICTORIA

Du côté du Canadien National, en marge de la perception des péages au pont Victoria, on voit les choses d'un oeil un peu différent. En fait, M. C.-A. Harris, directeur des relations extérieures du Canadien National, a remis aux journaux une mise au point dans laquelle il souligne que "les montants perçus au pont Victoria n'ont pas augmenté de façon anormale depuis l'installation de machines automatiques de perception des péages en mai 1958".

Par Claude La VERGNE

Que cherchait la police fédérale lorsqu'elle a effectué des perquisitions à une trentaine d'endroits différents, au début de la semaine, dans le cadre de l'enquête parlementaire sur les "irrégularités" au pont Jacques-Cartier ?

Les membres de la Gendarmerie Royale sont revenus à leur quartier général avec un tas de documents qui sont depuis à l'étude.

Nous avons appris de source fiable qu'on tentera au moyen de toute cette paperasse d'établir, par le train de vie de chacun des employés du pont, à l'époque de la perception "manuelle", s'il y a eu fraude.

Lorsqu'il y a eu fraude, car le fait paraît maintenant établi, la chose a été faite individuellement et aucune entente n'existait entre les divers employés.

ENQUETE DE LA RCMP

Pendant que la RCMP garde le mutisme le plus absolu sur son enquête et le travail qu'elle poursuit depuis une semaine, nous apprenons que même si on parvient à établir qu'il y a eu fraude de la part des ou de certains employés, il sera assez difficile, pour ne pas dire impossible, de leur intenter des poursuites judiciaires devant la Cour criminelle sous une accusation de vol.

Même si l'étude actuellement faite par la RCMP sur ses biens, comptes de banque, titres, etc., des employés, conduisait à la découverte d'un système de perception frauduleuse, il semble, à ce moment, impossible d'en établir la preuve de façon autre que par le "train de vie".

IMPOT SUR LE REVENU

Il semble cependant que l'enquête de la Gendarmerie, si elle peut apporter les éclaircissements requis par le comité d'enquête parlementaire, pourra, par ricochet, conduire à certaines poursuites judiciaires dans le cadre de la loi sur l'impôt sur le revenu.

Reste au point de vue strict de l'enquête actuellement conduite, à établir, autant que possible, dans quelle proportion des fraudes ont pu être commises et lorsque ce travail aura été fait on pourra établir dans quelle mesure la Commission des Ports Nationaux a pu être roulée.

A quelle époque peut remonter l'enquête ? La réponse est assez

simple, aussi loin que possible et peut-être à 1930, date de l'ouverture du pont Jacques-Cartier.

RECETTES

Ce pont, qui à l'époque avait été érigé à un coût de \$18,550,777, accusé, malgré la fraude, s'il y en a eu, au cours de la seule période allant depuis 1954 à 1958 inclusivement, soit une période de cinq ans, des recettes nettes de \$4,299,744, selon les rapports annuels du Conseil des Ports Nationaux.

Les "visés" dans cette enquête dont le "racket" paraît avoir été découvert par l'installation des kiosques de perception automatiques, "sentiraient", selon certains milieux, la soupe très chaude et plusieurs auraient même déjà retenu les services de procureurs.

Si pour la première fois, d'une façon positive, l'autorité se mêle de cette affaire, elle n'est pas pour cela demeurée tellement cachée par le passé puisqu'à plusieurs reprises elle a été dénoncée par certaines allusions dans les journaux.

COULAGE

Jusqu'à maintenant, de toute façon, il est établi qu'il y a eu "coulage" au pont puisqu'on n'a encore trouvé aucune explication de la marge qui s'est établie entre le montant de la perception avant le système automatique et celle qui s'est établie par la suite.

L'enquête policière qui s'effectue autour de la personne et de l'état financier d'une quarantaine de personnes, tous des employés anciens et actuels, conduit dans la presque totalité des cas à démontrer que tous avaient un train de vie supérieur à leur revenu officiel et déclaré.

Les salaires les plus élevés ont été, pour les toutes dernières années, de \$3,200 alors qu'ils s'établissaient auparavant aux environs de \$2,200, ne permettant pas à certains individus la possession de bien meubles et immeubles et de sommes, en argent ou en obligations, qu'ils avaient entre les mains au moment de l'ouverture de l'enquête du passage de la police à leur domicile.

L'AFFAIRE DU PONT JACQUES-CARTIER

"Preuve de train de vie" établie par la RCMP

Pont Jc.
Péage
JF

LA PATRIE
FEB 14 1960

Point J.C.

Under The Bridge:

JUST A FEW days ago, questions and answers had been flying thick and fast in the House of Commons about the acquiescent Cartier Bridge affair.

The bub-bub has now been replaced by a strained silence.

The Standing Committee on Railways, Canals and Telegraph Lines which had been organized in hot haste to probe the whole matter met once, decided that the time was not right for such an inquiry, adjourned sine die and hasn't been heard from since.

This wouldn't be the first time that the House of Commons and its committees have turned on a dime. All the same, there were some raised eyebrows.

The night before the one and only committee meeting, ex-Transport Minister Lionel Chevrier argued skillfully that the committee project should be shelved before it even began. Its proceedings might well prejudice the fair trial of persons who might be charged.

He advanced this argument again when the committee met the next morning.

Most of the Government's supporters (who were named in sufficient numbers to dominate the committee, in accordance with venerable precedents) were profoundly unimpressed and seemed to feel that the plea was part and parcel of a mysterious Liberal plot to stall the inquiry.

But to their vast surprise, the able, affable and personable Transport Minister George Hees hustled along to support the argument of his Liberal predecessor.

"I have discussed it with the RCMP Assistant Commissioner," Mr. Hees disclosed, "and I am satisfied that they are carrying out a very thorough investigation. They feel it would hinder them if the committee continued now."

He added thoughtfully: "We want all of the evidence and information on this we possibly can."

The argument that the committee hearings might prejudice the trial of persons who might be charged as a result of the RCMP raids would have been quite as applicable on Thursday, Feb. 4, when the House decided to set up the Railways, Canals and Telegraph Lines Committee and send it forth to probe the Jacques Cartier Bridge toll collection discrepancies.

No charges had been laid when the committee probe was launched. And none had been laid when it was halted. No action had been taken placing the subject matter of the inquiry before the courts of the land and thus beyond the committee's reach.

If, on the other hand, the decisive argument was that the committee probe would hamper and hinder the RCMP investigation, then it is surprising that the Standing Committee on Railways, Canals and Telegraph Lines should have been established in such haste to open the inquiry.

On February 4, when the committee was set up on the initiative of Mr. Hees and the Government, the RCMP officers had either begun or were preparing to begin those lightning raids on the homes of employees and ex-employees of the Jacques Cartier Bridge which created such a sensation.

It is difficult to believe that the Government — and especially Mr. Hees who had expressly asked for an intensification of the RCMP probe, or Justice Minister Fulton, who had agreed to the request — had no knowledge of these controversial raids until after they had been made.

And if the RCMP knew by Tuesday, Feb. 9 that the committee probe would hamper its own investigation, it must have been equally aware of this on the previous Thursday when, after some advance warning, the probe was set in motion.

The reaction of surprised Conservative backbenchers to the whole affair was best expressed, probably, by Grant Campbell (PC — Stormont), after he had heard Mr. Hees and Mr. Chevrier agree that the committee should pack up before it had started and leave the field clear for the RCMP.

"Was there a lack of coordination?" he demanded. "Or did our decision to investigate spur on the zeal of the RCMP?"

No one offered any answers.

Mr. Hees indicated, however, that the committee probe was not dead, just sleeping.

"When the RCMP comes to one of two conclusions — that no new evidence has been uncovered to warrant criminal charges, or if evidence is procured and charges are laid and cleared up in the courts — I will recommend that the committee be called together again," he said.

WEDNESDAY, FEBRUARY 17, 1960

The Bridge Probe Should Carry On

THE suspicion will not dawn that there is more behind the sudden adjournment of the parliamentary committee probe into the administration of Jacques Cartier Bridge than a desire to ensure a fair trial for any who may be accused in connection with the disappearance of toll collections.

There is precedent for carrying out police and parliamentary investigations at the same time. There was therefore no reason why the parliamentary committee should not have probed the administration of the bridge while the police investigated the actions of bridge employees.

In so eagerly agreeing to adjourn, the committee lost sight of its terms of reference. The House motion "empowered (it) to consider the toll collection operations on the Jacques Cartier Bridge . . ." (Victoria Bridge was added by amendment).

Debate on the motion and amendment made clear the intention of the House: It was to investigate the administration of the bridges. The committee had no mandate to find out where the money went. That might have emerged from the inquiry into bridge administration, but it was not the primary purpose of the committee. Its job was to discover how bridge administration could be so

lax as to permit the disappearance of millions of dollars in toll collections. Finding out where the money went was a police job. There was no reason why the two inquiries should not have gone forward at the same time.

The precedent for this is in the Customs scandal of 1926. When charges of laxity in Customs Department administration were first laid, the House named a special committee to investigate. That committee returned with a report on administration and recommended the retirement of a number of officials. A Royal Commission was then named to consider reform of the customs service and administration.

The point of mentioning both here is that while both were sitting police investigated specific cases. Criminal charges laid later were based on both the police investigation and the parliamentary probe.

In this process no one suffered. The accused received as fair a trial as they would have received had no parliamentary investigation taken place. There is no reason to suppose that anyone accused as a result of the current investigations would get anything less than a fair trial.

The committee has shirked its duty. It should be instructed by the House to resume its inquiry.

STAR
FEB 17 1960

Le scandale du pont Jacques-Cartier

Pourquoi n'a-t-il pas éclaté avant?

par Pierre Pelleier

Comment se fait-il que le gouvernement fédéral ait attendu l'installation des nouveaux postes de péage automatique pour s'apercevoir de certaines anomalies au pont Jacques-Cartier? Qui n'était pas au courant de pratiques plus ou moins régulières sur ce pont? Qui donc ignorait que certains (ou certaines...) automobilistes ainsi que certains camionneurs "passaient à l'œil", aux guichets?

M. George Hees, ministre fédéral des Transports, comme d'habitude, s'est dérobé à nos questions.

Il ne sait rien...

J'ai demandé à M. Hees s'il était au courant d'un tout récent et présumé marché noir de jetons, au pont Jacques-Cartier, grâce auquel on peut se procurer 100 jetons pour \$2.50? Il a répondu vaguement qu'il en avait "vaguement" entendu parler, mais que "ce n'est là rien de défini et rien de probant".

S'apercevant qu'on voulait le soumettre à un petit interrogatoire, le ministre a répondu, en anglais: "Je préfère ne pas parler du péage au pont Jacques-Cartier avant la fin de l'enquête commencée par la police montée".

"Et quand M. Hees, pourrez-vous en parler?"

"Je ne sais pas".

On ne parle pas du présumé scandale du pont Jacques-Cartier parce que la police fédérale enquête. A un autre moment donné, on ne pourra pas en parler parce que l'affaire sera sub judice, donc, devant les tribunaux.

D'autres questions

J'aurais aimé demander à M. Hees s'il est au courant d'un autre présumé racket au pont Jacques-Cartier, et celui-là, lui aussi, tout récent, en marche depuis l'installation du péage automatique. Au guichet non automatique pour ceux qui n'ont pas l'exacte monnaie, vous désirez obtenir de la monnaie et vous présentez un dollar. Le préposé vous redonne 75c et jette une pièce dans le panier. C'est un jeton payé \$0.08, à raison de 50 pour \$4.00 ou \$0.02 $\frac{1}{2}$ à raison de 100 pour \$2.50. Le profit, le péager le mettrait tout simplement dans sa poche.

Je voulais également demander au ministre pourquoi il a fallu l'installation du péage automatique pour ouvrir les yeux du gouvernement sur une sensationnelle augmentation des recettes (\$158,090) seulement dans les mois de septembre et d'octobre, l'an dernier, comparativement aux deux mêmes mois correspondants de 1953? Aussi, s'il avait entendu parler de présumées faveurs que des péagers auraient accordées à certaines compagnies de transport?

"Jamais de la vie!"

J'ai rejoint M. Lionel Chevrier, ex-ministre des Transports, pour lui demander si, dans son temps, on lui avait signalé quelque scandale sur le pont Jacques-Cartier.

"Jamais de la vie! Si je l'avais été, j'aurais certainement pris les mesures à ma disposition pour enrayer ce scandale et pour punir les coupables.

—Avez-vous eu connaissance d'irrégularités commises par des péagers?

—Oui, j'ai eu connaissance de quelques irrégularités et je me souviens qu'en quelques rares oc-



M. DIEFENBAKER
... English spoken

PETIT JOURNAL
FEB 21 1960

casions un péager a été congédié.

M. Chevrier poursuit : "Je vous ferai remarquer que le pont Jacques-Cartier et tout ce qui s'y rattache ne constitue, en fait, qu'une petite partie des activités du ministère des Transports, qu'une bien petite partie.

"Je n'ai rien à cacher !"

"Je n'ai rien à cacher, continue M. Chevrier. Si, dans mon temps, on avait porté à mon attention un scandale quelconque, j'y aurais



M. LIONEL CHEVRIER
... "Si ce n'est toi..."

vu de près. Je n'ai eu connaissance de rien !

—La police du port et la police, en général, surveillaient-elles les agissements des péagers ?

—Les policiers surveillaient le pont. Il ne surveillaient pas particulièrement les agissements des péagers si ce n'est lorsqu'il survenait une plainte. Dans ce cas, ils faisaient enquête.

—Y a-t-il eu plusieurs plaintes durant votre ministère ?

—Il y en a eu, mais très peu. Lorsque l'enquête qui suivait démontrait la culpabilité ou l'incompétence d'un péager, il arrivait qu'il fut remercié de ses services. J'ai eu connaissance que le conseil des Ports nationaux ait congédié quelques péagers après enquête.

M. Chevrier nous rappelle que, dans son temps, on engageait un péager après avis dans les journaux après la recommandation du service de placement et sur recommandation d'un député.

"Je tiens à préciser, en toute justice pour les députés, déclare l'ex-ministre, que les gens qu'ils recommandaient comme péagers

n'étaient pas nécessairement engagés : au contraire, je dois dire que c'était l'atout qui passait en dernier lieu. Il y avait infiniment plus de péagers non recommandés par un député que recommandés."

"Pendant tout le temps que j'ai rempli la fonction de ministre fédéral des Transports le monsieur en charge de l'engagement des péagers était un conservateur qui avait été nommé à ce poste bien avant ma nomination".

—M. Chevrier, avez-vous déjà entendu dire que de grosses compagnies de transport aient payé des péagers pour laisser passer leurs véhicules à peu de frais ?

—Je n'ai aucun commentaire à faire sur cet aspect de la question.

"I couldnt figure..."

Au premier ministre du Canada, M. John Diefenbaker que j'ai rejoint à une réception dans un hôtel, j'ai demandé :

—Comment se fait-il que votre gouvernement ait attendu l'installation des postes de péage automatique pour s'apercevoir de certaines anomalies concernant le péage sur le pont Jacques-Cartier ?

—La police montée fait actuellement enquête...

—M. Diefenbaker, comment expliquer que les Libéraux n'aient jamais eu vent de rackets possibles sur le pont Jacques-Cartier, touchant la perception des billets et la remise des sommes ?

—(En riant de bon coeur et en me donnant une tape sur l'épaule...) Ça, je ne peux pas me l'expliquer... (I couldnt figure that one out !)

M. Pierre Sévigny

Une rumeur voulant que M. Pierre Sévigny, actuel ministre de la défense, ait signalé aux autorités libérales du temps certaines anomalies qui se seraient passées sur le pont Jacques-Cartier a été démentie par le ministre lui-même que j'ai réussi à rejoindre à Ottawa : "Cette rumeur est fautive. J'étais ignorant de tout ce qui se passait là".

Pour terminer les représentants de trois puissantes compagnies montréalaises de transport que nous avons interrogés au sujet de certains présumés "pourboires" accordés à des péagers pour laisser passer leurs véhicules "en paix" ont nié catégoriquement avoir trempé dans une chose de la sorte.

Pour résumer, jusqu'à présent, les principaux responsables de l'administration du pont Jacques-Cartier n'ont jamais entendu parler de rien, d'absolument rien. Pourtant...



M. GEORGE HEES
... le silence est d'or

MONDAY, FEBRUARY 22, 1960

A Few Questions About The Bridge

"The evidence submitted to the Committee leads to the general conclusion that for a long time the Department . . . has been slowly degenerating in efficiency and that the process was greatly accelerated in the last few years . . . There was a lack of efficient, continuous and vigorous control of subordinates by the headquarters staff in Ottawa."

SOME such finding might have been expected from the parliamentary committee set up to probe the administration of Jacques Cartier Bridge. The committee has however decided to adjourn until police investigation is completed and we may never know whether the Transport Department and departmental subordinates exercised efficient, continuous and vigorous control over the operations of the bridge.

The quoted paragraph is not a fictional finding. It is the actual finding of the House committee set up in 1926 to investigate the administration of the Department of Customs and Excise—the Customs scandal as it came to be known. That report recommended the dismissal of half a dozen department officers and the retirement of others. Where the evidence suggested criminal intent the committee recommended that it be sent to the provincial Attorney-General for appropriate action.

Reference is made here to the 1926 committee to emphasize the difference between its view of its duty to Parlia-

ment and the view taken by the Jacques Cartier Bridge committee. The latter hastily adjourned when it found that police were investigating the disappearance of bridge toll money. The former confined itself to departmental administration, which was its reason for being, just as departmental administration is the reason for setting up the current committee.

What the public wants to know, what Parliament wants to know, is how administration could be so lax as to permit the disappearance of millions of dollars—literally millions of dollars—that should have gone into the public treasury instead of private pockets.

If the committee felt that it was debarred by the police investigation from probing departmental matters, consider these questions the committee might have asked that the police will not ask:

How was the bridge administered?

Who, specifically, supervised its operation throughout the nearly 30 years of its existence?

How was the money collected and checked at the end of the day?

Where did it go from there?

Who kept the books?

Did a bridge supervisor ever suggest to his superiors that toll money was disappearing? Did he ever suspect?

And if he did suggest defalcations did the department ever do anything about it, and if so, what?

What Members of Parliament got jobs for people on the bridge?

Anyone can think of more questions the committee might properly ask. The point here is that only the committee can ask them and get answers. The police will not concern themselves with departmental administration.

STAR

FEB 22 1960

Contre des receveurs du pont J.-Cartier **Accusations d'ici quelques jours!**

OTTAWA — Il est plus que probable que des accusations de détournement de fonds publics seront portées contre certains receveurs ou anciens receveurs des péages au pont Jacques-Cartier. C'est ce qu'a annoncé hier aux Communes M. George Hees, ministre des transports. Le ministre a cependant donné à entendre qu'il faudra encore quelques jours avant que des accusations spécifiques soient logées devant les tribunaux.

On se souvient qu'au début de février les officiers de la

Gendarmerie royale ont obtenu des mandats de perquisitions dans une trentaine de demeures appartenant à différentes personnes ayant eu affaire à la perception des péages au pont Jacques-Cartier. Les policiers obtinrent alors une masse de documents dont l'étude les convainc maintenant de la probabilité de poursuites judiciaires contre certaines des personnes mentionnées dans les mandats de perquisition.

Voici d'ailleurs le texte de la déclaration faite par M.

Hees aux Communes, au début de la séance d'hier après-midi.

"M. le président, je pense que la Chambre serait intéressée de savoir que l'enquête poursuivie sur de possibles activités criminelles en rapport avec la perception de piages au pont Jacques-Cartier est maintenant assez avancée pour permettre de croire que des accusations devraient être portées devant les tribunaux. En conséquence, mon collègue, le ministre

de la justice, a désigné des conseillers juridiques pour examiner les preuves disponibles, pour diriger de futures recherches et pour rédiger les accusations qui devraient être portées. La Chambre peut être assurée que l'on s'efforcera d'en finir avec cet aspect de l'enquête et de la mise en accusation de ceux qui pourraient être impliqués de façon criminelle".

"Le gouvernement est d'avis que les séances du comité des chemins de fer, commu-

nications et canaux ne devraient pas reprendre tant que cet aspect de l'enquête n'aura pas été liquidé, que le nombre des suspects et l'étendue de leur activité criminelle n'auront pas été déterminés et que les accusations formelles n'auront pas été portées. Aussitôt cependant que les accusations auront été portées, le gouvernement demandera au comité de reprendre immédiatement ses séances afin d'examiner dans tous les détails possibles les autres aspects du problème".

LE DEVOIR
FEB 25 1960

Pont Jac.

La session fédérale

Ottawa. — Le ministre des Transports, l'hon. George Haes, informe les Communes que des accusations seront portées devant les tribunaux en marge du scandale du pont Jacques-Cartier.

Le ministre du Travail, l'hon. Michael Starr, déclare que les 40,000 employés sur les chantiers de travail établis selon le programme spécial de travaux d'hiver, ne jugent pas le programme comme une "poignée de peanuts", terme employé par l'Opposition.

Le député libéral Yvon Dupuis (St-Jean-Iberville-Napierville) déclare pour sa part que le plan ne règle rien et que personne n'en est satisfait.

Le député social démocrate Arnold Peters (Témiscamingue) déclare que le gouvernement devrait avertir les Etats-Unis qu'il réduira ses dépenses en matière de défense jusqu'à ce que les Américains se décident à venir en aide à Elliot Lake.

Enfin, le sénateur libéral Arthur Roebuck, déclare que le Canada devrait avertir formellement la République Arabo-Unie et le président Nasser de ne pas toucher à Israël.

Cet après-midi, à trois heures, les Communes poursuivront le débat sur l'abolition de la peine capitale.

1017/10

Contre des receveurs du pont Jacques-Cartier

DES POURSUITES INTENTEES:

Ottawa, 25. (par A.G.) — Des poursuites au criminel seront intentées à des individus qui ont participé à la fraude du pont Jacques-Cartier.

C'est ce qu'a annoncé, hier, aux Communes, l'hon. George Hees, quand il a dit que "l'enquête sur la perception des péages à ce pont a atteint un stage où il apparaît que des

poursuites au criminel doivent être intentées".

M. Hees a ajouté que le ministère de la Justice a nommé un avocat, Me Dollard Dansereau, qui a été chargé de s'occuper de ces causes, tandis que la Gendarmerie royale continue son enquête. Le tout "se poursuivra avec le plus de diligence possible".

Depuis l'installation d'appareils de perception automatique des péages en septembre dernier, les recettes au pont Jacques-Cartier ont monté de 25 de 40 p. 100. En janvier dernier, par exemple, elles ont été de \$206,000 en regard de \$130,000 durant le même mois en 1939.

Enfin, M. Hees a dit que tant que l'enquête policière ne sera pas terminée et que des accusations n'auront pas été portées contre les individus incriminés dans cette affaire, le comité parlementaire des chemins de fer et voies de communications n'abordera pas la question. Mais aussitôt que les accusations auront été portées, le comité pourra "immédiatement se mettre à l'oeuvre pour examiner tous les aspects de cette affaire", a terminé M. Hees.

Tolls Case Charges 'With All Speed'

Counsel Named Hees Tells House

By ARTHUR BLAKELY

Ottawa, Feb. 24. — Criminal charges will be laid in connection with the Jacques Cartier Bridge toll collection discrepancies, Transport Minister George Hees informed the House of Commons this afternoon.

Members of the House listened silently, attentively, while Mr. Hees assured them that the RCMP investigation would be completed, and charges laid, "with the greatest possible speed."

He said that the investigation had proceeded to the point "where it appears that criminal charges should be laid."

"Accordingly, my colleague, the Minister of Justice, has appointed counsel to assess the evidence now available, to advise as to the course of further criminal investigations, and to draft the charges that should be laid.

"The House can be assured that the completion of this aspect of the investigation and the laying of charges against all those who may be involved in a criminal way will be pressed with the greatest possible speed."

Mr. Hees' statement this afternoon was the first report that Parliament has received on the progress of the new probe since the RCMP made lightning raids on the homes of a number of employees and ex-employees of the National Harbors Board at the bridge, seizing a mass of documents still being examined.

Raids Halted Probe

The RCMP raids brought to an abrupt halt a Parliamentary probe of the Jacques Cartier Bridge affair. The Standing Committee on Railways, Canals and Telegraph Lines decided, at its first meeting, that it would not be proper to pursue its own investigation further while the RCMP probe was still in progress and before it had been determined whether charges should be laid.

Mr. Hees indicated in his announcement today that the decision to lay criminal charges will further delay the Parliamentary investigation.

"It is the view of the Government," he commented, "that until this aspect of the investigation is completed, and the number and extent of those involved in criminal activities has been ascertained and specific charges have been laid, the hearings before the committee . . . should not be resumed.

"As soon, however, as charges have been laid the Government will ask the committee to resume its hearings immediately and to make the fullest possible examination of all other aspects of the matter."

At the request of ex-Transport Minister Lionel Chevrier, acting as Liberal Party spokesman, the committee was given authority to investigate toll collections at the Victoria Bridge, as well.

GAZETTE

FEB 25 1960

COMMONS PROBE TO CONTINUE AFTER BRIDGE CHARGES LAID.

Ottawa Set To Press Charges

Inquiry Opens After Arrests

By JAMES A. GASTLER
Of The Star's Ottawa Bureau

OTTAWA, Feb. 25 — Although the courts may soon be asked to decide if criminal activity was responsible for recent bridge toll discrepancies, Parliamentary investigation of the administration of both Jacques Cartier and Victoria bridges will not be long delayed.

Transport Minister Hees, the minister responsible for the National Harbors Board which owns the Jacques Cartier Bridge, said that criminal charges will be laid in the case and that arrests can be expected in the very near future.

Mr. Hees also announced that the Parliamentary committee assigned the talks of probing the scandal will resume its work as soon as the number and extent of those to be charged has been established.

The committee postponed its investigation when it was learned that a new RCMP investigation was under way.

The affair was touched off when installation of automatic toll collecting machinery was followed by big increases in the amount of money taken in. It appeared that during the days of manual collection the government had suffered a loss that appeared to run in the millions of dollars.

Counsel Retained

Mr. Hees disclosed that counsel have been retained by the Justice Department to press charges with all possible speed.

The latest investigation into the possible criminal activities in connection with the collection of tolls on Jacques Cartier bridge reached the point over the weekend where it was felt that criminal charges should be laid.

Justice Minister Fulton at once appointed counsel to "assess the evidence now available, to advise as to the course of further criminal investigation and to draft the charges that should be laid."

Transport Minister Hees told a quiet Commons that "the House can be assured that the completion of this aspect of the investigation and the laying of charges against all those who may be involved in a criminal way will be pressed with the greatest possible speed."

Government Intentions

The minister then went on to clear up the question as to whether the House committee would again resume its own investigation. "It is the view of the Government that until this aspect (the laying of charges) has been completed, and the number and extent of those involved in criminal activities has been ascertained and specific charges laid, the hearings before the committee on railways, canals and telegraph lines should not be resumed. As soon, however, as charges have been laid, the Government will ask the committee to resume its hearings immediately and to make the fullest possible examination of all other aspects of the matter."

When Mr. Hees finished his announcement there were no questions or comment from other members.

Gordon Fraser, chairman of the House committee, is due back in the capital about mid-March. It is considered likely that the criminal actions will have been completed by that time and that the committee would be called and proceed.

The question of the committee resuming hearings had been discussed in the last two days. D. M. Fisher, CCF member for Port Arthur, who originally had sought such a committee, had written to Mr. Hees urging that in light of the public outcry the committee should resume its deliberations. Mr. Hees had agreed to this.

The general expectation around the corridors of the Parliament buildings today is that the committee will operate in much the same way as the House committee did back in 1928 during the customs scandal. A careful check of what transpired has been made by the appropriate officials here following publication in THE MONTREAL STAR of part of the committee report at that time. The Government now appears to be following that same pattern.

Collections Soar

The case of the Jacques Cartier bridge arose last fall when the first figures were published showing the tremendous increase in tolls following the installation of automatic collection facilities.

Since the first of September when the new collection machinery was installed up until the end of January the increase in collections has amounted to the sum of \$458,909. In some cases the monthly income was up better than 50 per cent.

On Feb. 5, following a request from Mr. Fisher, the question of the bridge operation was referred to the committee. Then a suggestion made by Hon. Lionel Chevrier that the Victoria bridge be included was accepted by the government.

On the night of Feb. 8, following the disclosure that the RCMP had raided about 25 homes, Mr. Chevrier argued that the work of the committee should be suspended until the police investigation was completed and "the law has taken its course."

The next day, Feb. 9, at the opening of the sitting, Mr. Chevrier raised the matter of sus-

pension of the committee investigation again. Transport Minister Hees said that the committee had discussed the matter earlier in the day and decided to suspend the investigation pending developments.

Board Report Due

One of the first things the committee is expected to do when it resumes is hear a complete report from the National Harbors Board covering the operation of the Jacques Cartier bridge from the time it was built. It is quite possible that a similar report will be presented by Canadian National Railways on Victoria Bridge. There will be enough material in these reports to keep the committee busy for some little time.

Members of the committee have also indicated that they would like to visit Montreal and see for themselves the two bridges in operation.

Since Jan. 1, all passes on the Jacques Cartier bridge have been cancelled. It is quite possible that the committee will get a report on who got passes and why.

The Committee will also secure the report concerning certain employees of the bridge who were dismissed and later rehired after a board heard their cases. There probably will also be a study made of the reasons back of any other dismissals. There also has been talk of the writing of letters to the harbors board concerning approval of various individuals seeking jobs. Since January 1957 there have been seven employees hired for work on the bridge who received a recommendation from one or more members of parliament.

The Star 25 Feb. 1960

Post-J.C.

No Further Delay In Bridge Inquiry

IT is gratifying to know from Mr. Hees that the parliamentary probe into administration of Jacques Cartier bridge will not be endlessly delayed. There are plenty of things to be investigated other than the disappearance of vast sums of money from toll collections. Mr. Hees' statement to the House is frank acknowledgment of this fact which has tended to be obscured by the police investigation into the actual disappearance of the money and the committee's hasty adjournment.

When the House committee met and adjourned so hastily the excuse was given that committee consideration of the bridge scandal now might prejudice the trial of persons who might be charged as a result of the police investigation. It was pointed out here that two investigations could properly run on parallel lines without interference one with the other: The police inquiry into the disposal of the money; the parliamentary inquiry into the administration of the bridge. The committee seems to have confused the two, to have considered that the two were one.

Mr. Hees' House statement acknowledges for the first time that there is more than one aspect to this case, a criminal aspect and a political aspect, "political" being used in the sense of the national interest and not in the sense of the squabble that might develop because the bridge administration has come under two regimes. It is this national aspect that should not be delayed further. If criminal charges as laid, as Mr. Hees now intimates they will be, the parliamentary committee should not wait until the charges are heard and disposed of before resuming its inquiry.

Our Ottawa correspondent writes that the 1926 customs scandal committee example will be followed. That committee

was as diligent as any parliamentary committee could be. It was named on February 5, 1926, took up its task on February 9 and did not lay it down until it reported to Parliament in June. It is a good example to follow.

AU PONT JACQUES-CARTIER

Le Conseil des ports congédie 2 receveurs

Deux receveurs du pont Jacques-Cartier ont été congédiés hier par le Conseil des ports nationaux pour avoir déposé eux-mêmes les jetons des voyageurs dans la boîte à péage automatique.

Les règlements concernant les percepteurs de péage spécifient que les jetons doivent être déposés dans la boîte par les usagers eux-mêmes. On sait que le pont Jacques-Cartier est administré par le Conseil des ports nationaux au nom des gouvernements d'Ottawa, de Québec et de Montréal.

L'annonce de ces congédiements ne fait aucune allusion à l'enquête faite actuellement par la Gendarmerie royale ni à celle du Comité des Communes sur la différence de péage perçu depuis la pose de boîtes à péage automatique pour remplacer les receveurs.

LE DEVOIR
FEB 27 1961

And JC.

Quelques questions que l'on évite au sujet du scandale du pont Jacques-Cartier

Progressistes-conservateurs et libéraux étaient visiblement heureux de se servir de l'excuse que la Gendarmerie royale enquête pour ajourner à plus tard l'enquête parlementaire sur la disparition de millions de dollars qui auraient dû aller dans le trésor fédéral grâce au péage sur le pont Jacques-Cartier... Pourtant l'enquête policière ne servira qu'à établir la culpabilité de certaines personnes; une enquête administrative s'impose toujours pour trouver les réponses à une foule de questions qui ne sont pas du domaine de la Gendarmerie royale : qui était directement en charge de l'administration du pont ? Qui avait la charge des "collecteurs" ? Qui vérifiait chaque jour les montants perçus ? Où allait cet argent ensuite ? Qui tenait les livres ? Y a-t-il eu une personne qui a suggéré à ses supérieurs qu'il y avait un détournement des fonds perçus ? A-t-on donné suite à une telle suggestion ? Quels députés se "spécialisaient" dans le "patronage" pour le pont ? ... Il y aurait bien d'autres questions à poser qui ne regardent pas la police mais dont les réponses seraient fascinantes car, de plus en plus, il nous semble y avoir eu une "conspiration du silence" et une négligence inouïe à tous les échelons de l'administration du pont Jacques-Cartier, et cela depuis 30 ans !

DIMANCHE-MATIN

FEB 28 1960

Part J.C.

Bridge Tolls' Figure Dies After Attack

A potential witness in the Jacques Cartier Bridge toll investigation, whose home was raided by the RCMP on Feb. 4, has since died of a heart attack, it was learned yesterday.

Montreal Lawyer Pothier Ferland moved yesterday to have books and documents allegedly seized in the raid returned. He said no possible court action now can be taken.

Ferland was to submit a motion to Judge Omer Legrand in Sessions' Court yesterday, but the hearing was postponed.

Ferland two weeks ago unsuccessfully sought annulment of 39 search warrants issued by two Sessions' Court judges on grounds of excess of jurisdiction and irregularities.

Mr. Justice Roger Ouimet ruled against the bid.

GAZETTE
MAR 1 1961

Post JC.

Bridge Device Will Detect Bogus Tokens

Canadian Press

OTTAWA, March 3 — A new device will be installed on the Jacques Cartier bridge at Montreal to detect counterfeit toll tokens that may be used on the automatic toll devices, the Commons was informed yesterday.

An average of four slugs a day are rejected by automatic toll devices out of about 45,000 valid tokens and coins, indicating attempts to use the bridge without payment.

The automatic devices were installed on the bridge last year and, in the wake of a sharp increase in toll receipts, the Commons decided on an investigation. The RCMP also conducted an investigation which Mr. Hees has said will result in charges.

Mr. Hees' reply said patrons attempting to use slugs have been apprehended and in two cases legal action was taken, resulting in fines of \$50 and \$25.

He said it would be too costly to produce counterfeit toll tokens that would pass undetected through the toll-collecting machinery. The tokens cost eight cents each and exact counterfeits would cost six cents.

STAR

MAR 3 1960

Pont
g.c.

Le péage sur les ponts

Le changement de méthode pour la perception sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier a suscité certains remous dans l'opinion publique. On s'est aperçu que le système mécanique rapportait davantage. Il n'en fallut pas plus pour se demander si les préposés, au cours des années passées, n'avaient pas fraudé. Certaines descentes de la Gendarmerie royale ont déterminé des poursuites judiciaires. On s'attend également à ce qu'un comité parlementaire doive entreprendre une enquête pour savoir de quoi il retourne.

Tout cela est sans doute excellent et dénote un louable souci de l'honnêteté. Il est en effet inconcevable que les usagers versent leur argent pour enrichir quelques individus. Toutefois, il y aurait un bon moyen de prévenir tous les abus possibles. Il consisterait tout simplement à abolir le péage. C'est comme l'oeuf de Colomb; il suffit d'y penser.

Il existe depuis longtemps un principe administratif dont nous mettons en doute la sagesse. Il consiste à obliger les bénéficiaires des ponts à acquitter leur coût. S'il en est bien ainsi, il serait juste de prévoir un terme, puisqu'il est facilement admis qu'après environ un siècle un pont doit être payé! C'est notamment le cas du pont Victoria. Nous ne pouvons admettre qu'il s'agisse d'une source de revenus.

Si l'on s'en tenait à ce raisonnement, il faudrait également exiger des automobilistes qu'ils versent leur écot chaque fois qu'ils utilisent une route. A la vérité, ils le font par leurs taxes. Pourquoi ajouter une autre sanction? Il n'existe en fait aucune différence substantielle entre une route et un pont. La seule distinction que La Palice comprendrait, c'est que ce dernier passe au-dessus d'un cours d'eau.

Il fut un temps qui n'est pas tellement ancien où pour se rendre de Montréal à Québec, il fallait acquitter certains droits pour traverser les ponts. La circulation était ralentie et tout le monde souffrait de cette incommodité. Le gouvernement provincial a été bien inspiré d'abolir ces péages. C'est un exemple que devraient suivre les autorités fédérales. Le déficit financier du Canada n'en sera pas tellement aggravé.

LA PATRIE

MAR 6 1960

Le pont Jacques-Cartier

L'ENQUETE SUR LE PONT JACQUES-CARTIER RECOMMENCE LUNDI.

par Marcel GINGRAS

Ottawa, 11. — Interrompue à ses tout débuts, l'enquête parlementaire sur le pont Jacques-Cartier reprendra lundi.

Le ministre des Transports, M. Hees, vient en effet d'annoncer la reprise des travaux du Comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

L'enquête parlementaire reprendra lundi, a expliqué M. Hees, parce que l'enquête judiciaire a maintenant assez progressé pour qu'on traduise sous peu des gens en justice.

Rappelant ses paroles du 24 février dernier, le ministre a répété que son collègue, le ministre de la Justice, a chargé un avocat d'examiner les éléments de preuve recueillis, de conseiller le gouvernement sur toute autre enquête à entreprendre du point de vue criminel et de rédiger les accusations à porter.

A ce qui précède, il a ajouté qu'il peut s'écouler beaucoup plus de temps qu'on ne croyait avant qu'on aille devant les tribunaux, "à cause du soin à apporter à l'étude des preuves". Par suite de cet éventuel retard, M. Hees croit que le comité doit reprendre ses travaux, se bornant toutefois à examiner les autres aspects de la question.

Imprimerie nationale

A l'annonce même de la reprise des travaux, on s'est demandé à Ottawa comment on pourra limiter la discussion à

"ces autres aspects". Il sera difficile, semble-t-il, d'éviter de faire dévier les questions des députés.

Dès la formation du comité, l'ancien ministre des Transports, M. Lionel Chevrier, s'était demandé si l'enquête sur le pont Jacques-Cartier ne serait pas du même caractère que certaines enquêtes d'un autre comité.

Sans la mentionner, M. Chevrier faisait allusion à la célèbre enquête sur l'imprimerie nationale, enquête qui s'était transformée en procès de certains Canadiens français qu'on avait soumis à la question pendant des heures et des heures.

Même si le gouvernement lance cette enquête par simple souci de justice et en toute objectivité, la nature humaine demeure ce qu'elle est et les craintes de M. Chevrier pouvaient se justifier.

Elles le pouvaient d'autant plus que le parti ministériel aura la haute main sur le comité qui se compose de 47 députés conservateurs, 11 députés libéraux et deux représentants de la CCF.

Justification

Sans refaire l'histoire des derniers mois, il convient d'en résumer ici les faits saillants afin de bien situer le travail du comité.

De l'installation des appareils automatiques de perception des péages au pont Jacques-Cartier à la fin de l'année, soit en quatre mois, les recettes ont augmenté de \$335,700 au regard de la période correspondante de 1958.

La proportion d'augmentation a été si forte que l'année s'est terminée avec des revenus qui ont dépassé de \$268,452 ceux de 1958. Depuis, le miracle de l'augmentation s'est maintenu.

Le 5 février, M. Hees annonçait en Chambre l'enquête parlementaire sur la perception du péage au pont Jacques-Cartier. Toute malversation sera soumise aux tribunaux, déclarait-il.

Le 9 février, le comité tenait sa première et unique séance, abandonnant ses travaux par suite des perquisitions effectuées au cours de la fin de semaine précédente chez certains percepteurs.

Le 10 février, M. Lucien Cardinal, député de Richelieu-Verchères, signalait aux Communes l'existence d'un marché noir de jetons au pont Jacques-Cartier et au pont Victoria.

Le 12 février, on apprenait à Montréal que de puissantes compagnies auraient conspiré avec les percepteurs pour frustrer l'administration des ports nationaux de montants qui se révéleront fabuleux, lorsqu'ils seront dévoilés.

Un silence relatif a suivi jusqu'au 24 février, alors que M. Hees annonçait aux Communes qu'on porterait sous peu des accusations, et qu'il fallait retarder la reprise des travaux du comité parlementaire.

Hier enfin, le ministre pouvait annoncer la reprise de ces travaux, précisant toutefois qu'ils porteront sur les aspects non scandaleux de l'exploitation du pont.

about
Jacques Cartier
bridge

FRIDAY, MARCH 11, 1960

Those Bridge Tolls And That Inquiry

PREMIER BARRETTE has referred the bridge toll issue to Ottawa and that of course is where it should go. For Ottawa controls Jacques Cartier Bridge through the National Harbors Board and Victoria Bridge through the C.N.R. If tolls are to be removed from these the decision must be Ottawa's.

Mr. Barrette refrained from telling the Liberal member who raised the bridge toll question that some years ago the Quebec government abolished tolls on all bridges it controlled. It was an example that Ottawa did not follow because Jacques Cartier Bridge had still to be paid for and Victoria Bridge was a major asset of a railway always in the red.

Of course Jacques Cartier Bridge might have been paid for if all the tolls collectible had in fact been collected. But as we know millions of dollars in tolls never found their way into the boxes. Ottawa is half-heartedly trying to find out where the money went, or rather why it went, for there is little hope of getting any of it back. The millions that might have gone to reduce tolls or abolish them are gone forever.

That is no good reason for abandoning consideration of toll abolition. It might of course have to await completion of the inquiry into the administration of Jacques Cartier Bridge—if it ever is completed. The committee is to meet again next Monday and nothing, we should hope, will be allowed to stand in the way of the fullest investigation. When the committee first met it adjourned without doing a thing. The police inquiry, its chairman said, would have to be completed first. The police inquiry has long since been completed. What is holding things up is the examination of the evidence by counsel with a view to prosecutions. Some of the delay may in fact be due to the appointment of counsel who is engaged in another federal case that will keep him busy for some time yet.

STAR
MAR 11 1960

font 92

Bridge Inquiry Delayed Again

Probers Taking Care

By ARTHUR BLAKELY

Ottawa, March 10. — A Parliamentary inquiry into toll collections at Montreal's Jacques Cartier and Victoria Bridges, which had been held up pending the laying of criminal charges, will now be delayed further.

Transport Minister George Hees told the Commons today that it has been found "that it may take considerably longer than was first anticipated to bring the matter before the courts because of the time and care that must be taken in weighing the evidence."

"The Government is, therefore," Mr. Hees said, "of the view that the hearings of the committee to examine other aspects of the situation should not be indefinitely delayed..."

The standing committee on railways, canals and telegraph lines, which had been assigned to conduct the inquiry early in February, has been called to meet for this purpose on Monday morning.

Charges Limit Study

The committee's study will be limited, because of the fact that criminal charges are pending.

It will not concern itself with the RCMP investigation and material that may figure in the criminal charges.

It will, however, "make the fullest possible examination of all other aspects of the matter," Mr. Hees made it clear in the House this afternoon.

Already, there are indications that the committee may find it difficult to draw a fine line of distinction between areas that it is proper for it to explore and those which lie beyond the pale.

The Parliamentary inquiry and the RCMP probe both flow from the fact that toll collections at the Jacques Cartier Bridge have increased very substantially ever since, early last fall, automatic collection machinery was installed to replace the manual system used previously.

The original motion empowering the committee on railways, canals and telegraph lines to study toll collection operations limited it to developments at the Jacques Cartier Bridge. But this motion was later extended, at the express request of ex-Transport Minister Lionel Chevrier, to make it cover the Victoria Bridge as well.

MONTREAL, SAMEDI, 12 MARS 1960

Chasse aux boucs émissaires?

Une commission parlementaire avait interrompu, avant même de l'avoir commencée pourrait-on dire, une enquête sur les malversations attribuées à certains percepteurs du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria. Les députés avaient jugé préférable de laisser le champ libre à la Gendarmerie royale qui avait entrepris de son côté une enquête policière. Pour des raisons qui ne sont pas très claires, le gouvernement fédéral a décidé d'ordonner la reprise de l'enquête parlementaire bien que la Gendarmerie n'ait pas terminé son investigation.

Le ministre des Transports a beau alléguer que l'enquête policière a maintenant suffisamment progressé pour permettre la reprise de l'inquisition politique, on ne peut s'empêcher de dire: de deux choses l'une. Ou bien les deux enquêtes pouvaient être menées de front et la commission parlementaire n'aurait pas dû interrompre la sienne, ou bien les deux ne pouvaient pas se dérouler en même temps et les députés n'ont pas plus d'affaire aujourd'hui qu'il y a un mois à se substituer à la police et aux tribunaux.

M. Hees a sans doute compris ce dilemme puisqu'il a déclaré à la Chambre que l'enquête parlementaire ne devrait pas marcher sur les brisées de la justice mais s'occuper "des autres aspects" de la question. Il faut supposer que cela veut dire que le côté policier de l'affaire sera considéré comme étant "sub judice", c'est-à-dire comme une chose dont la justice est saisie et qui ne doit faire l'objet d'aucun commentaire public, bien qu'en vérité elle ne soit pas encore devant aucun tribunal. Si l'on s'en tient à ce que le ministre appelle "les autres aspects" de la question, cela ne peut vouloir dire qu'une chose: c'est que la commission parlementaire fera une enquête purement politique.

C'est précisément ce qui nous paraît inquié-

tant. Ce sera la répétition de l'enquête de l'an dernier sur la construction de l'imprimerie nationale à Hull. Celle-ci, on s'en souvient, se limita à jeter la suspicion sur un certain nombre de hauts fonctionnaires, d'hommes politiques, d'entrepreneurs et de spécialistes qui, comme par hasard, étaient à peu près tous canadiens-français, sans qu'en définitive aucune preuve de culpabilité ou d'incompétence ne soit faite ni qu'aucune sanction ne soit exercée.

Sur une affaire de malversations comme celles qui semblent s'être produites au pont Jacques-Cartier — comme au pont Victoria dont, pour des raisons mystérieuses, les ministres évitent le plus possible de parler — une commission parlementaire peut difficilement jeter assez de lumière pour désigner des coupables et les faire punir. Elle peut tout au plus faire un procès politique, un procès d'opinion qui n'atteindra pas les vrais coupables, c'est-à-dire les fonctionnaires prévaricateurs s'il y en eut et, surtout, ceux des usagers des ponts qui apparemment les soudoyaient.

Selon M. Hees, il faudra plus de temps qu'on ne pensait tout d'abord pour que policiers et avocats puissent accumuler assez de preuves pour porter des accusations devant les tribunaux. C'est dire que la preuve est difficile à faire. Dans ces conditions, on se demande à quoi peut servir une enquête parlementaire sinon à brouiller davantage les cartes et à rendre l'enquête judiciaire plus difficile encore. Elle ne peut servir qu'à détourner l'attention des vrais coupables pour la reporter sur des personnalités politiques. S'il y a eu malversations, ce sont les prévaricateurs qu'il faut rechercher, non des boucs émissaires. Personne ne veut d'une chasse aux sorcières comme on en a vu dans les commissions du Congrès des États-Unis.

LA PRESSE

MAR 12 1960

L'enquête sur le pont Jacques-Cartier:

Coût en 1928: \$18,000,000,00

Dettes actuelles: \$28,000,000,00

Part de la Reine

Cette situation exigeait deux mesures principales: sévir contre les percepteurs de péage trouvés incompetents 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 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'éleveur dans le service des éleveurs à grains.

Enquête d'août et septembre 1958

Au cours de cette enquête, le gérant suppléant du port recommanda qu'autorisation lui fût accordée de se dispenser des services de huit percepteurs, 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 reçus pour les péages perçus au comptant.

Le gérant du port proposa de demander à chaque homme de donner une raison satisfaisante de sa négligence, et de le congédier s'il ne pouvait fournir d'explication. Le conseil approuva cette ligne de conduite et les huit hommes furent congédiés. Le gérant du port rencontra alors les représentants syndicaux.

1. Le 14 novembre 1958, trois des percepteurs en cause com-

parurent 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 informait 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 et leur donna l'ordre de s'opposer à la réintégration de ces hommes, c'est ce qu'ils firent. Les représentants de la Fraternité étaient, le président général M. H. F. Mead et M. Cas-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., comme 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 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 syndicaux mais les deux représentants du conseil s'y opposèrent.

6. En raison de cette conclusion de l'arbitre, le Conseil ne pouvait faire autrement que de donner au gérant du port de Montréal instruction de renvoyer 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 en cause ont intenté au 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 d'août et 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 informé 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 d'autre emploi.

Nouveau système

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.

L'appareil entièrement automatique qui ne nécessite pas la présence d'un agent ne perçoit que le péage des automobiles particulières. Le conducteur dépose son dû dans l'appareil, sous forme d'une pièce de monnaie ou d'un jeton.

Enquête préliminaire

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 compétence 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 dix-neuf ans et l'âge maximum de trente-cinq ans, excepté pour ceux qui ont fait du service actif outre-mer. Les candidats doivent obtenir au minimum 60 p. 100 lors d'un test d'intelligence, subi par écrit, 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.

La perception au moyen d'appareils automatiques est quelque chose de relativement nouveau, a-t-on signalé. La première petite installation (2 appareils) fut mise en service, à titre d'essai, en août 1955, sur le Hampton Turnpike dans le New Hampshire (Etats-Unis). La première installation permanente comportant plus de deux appareils sur le Garden State Parkway, aux Etats-Unis, remonte à juin 1956.

Revue de la Presse

Dettes liquidées dans 7 ans

Ottawa, 14. (DNC) — Le Conseil des ports nationaux estime que les revenus du pont Jacques-Cartier augmenteront de plus de \$1,600,000 par année, en moyenne, d'ici quelques années, en se basant sur la hausse sensationnelle des recettes qui est survenue depuis l'installation des appareils de perception automatique des péages, l'automne dernier.

Cela que signifie, a révélé, à midi, devant le comité parlementaire faisant enquête dans l'affaire du "pont", M. Maurice Archer, président du Con-

seil des ports nationaux, que le coût de construction du pont Jacques-Cartier pourra être liquidé en 7 ans environ. Il s'agit d'un montant de \$14,926,000.

Malheureusement, ce n'est pas tout, puisqu'il y a en outre des déficits accumulés et l'intérêt de la dette, les uns étant de \$6.48 millions et l'autre de \$7 millions.

Un refinancement de la dette du pont a été exécuté en 1949, pour 20 ans, et le pont a fait ses frais à partir de 1951 seulement.

*Pont de
Régie*

L'enquête sur le pont Jacques-Cartier

Coût en 1928: \$18,000,000.00

Dettes actuelles: \$28,000,000.00

Ottawa, 14. — Le pont Jacques-Cartier avait coûté \$18,650,777 en 1928. Le 1er décembre dernier, la dette du même pont se chiffrait par plus de \$28 millions.

C'est la révélation fantastique qui a été faite, ce matin, dès la reprise de l'enquête du comité parlementaire des chemins de fer et autres voies de transport sur l'exploitation du pont en question.

La répartition de la dette était la suivante :

Dettes afférentes au capital : \$14,926,000.

Dettes résultant d'exploitation déficitaire : \$6,489,605.

Intérêt sur la dette résultant d'exploitation déficitaire : \$7,020,691.13.

Ce qui donne \$28.4 millions.

Le pont Jacques-Cartier, construit en 1928, n'a commencé à faire ses frais qu'en 1951, à la suite d'un refinancement de la dette.

Les recettes ont toutefois augmenté de près du tiers l'automne dernier, quand des appareils automatiques de perception ont été installés, ce qui a déclenché une enquête policière (qui n'était pas la première) et amené la présente enquête parlementaire.

Le brigadier Maurice Archer, président du Conseil des ports nationaux, a révélé ce matin devant le comité que, dès août 1955, on envisageait la simplification du tarif, mais qu'après des "études considérables", on jugea qu'une révision complète du tarif s'imposait, afin d'accélérer la perception, de mieux assurer la surveillance et de mieux contrôler la circulation.

Comme le nombre maximum de catégories de péage dans le tarif révisé devait dépendre du genre d'appareils de perception qui serait installé, dit le rapport, 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 fut soumis à l'approbation de la province de Québec en mai 1958 et il fut approuvé à Québec le 4 février 1959, puis à Ottawa le 26 février, entrant en vigueur le 1er avril 1959.

Durant la dernière partie de 1955, divers types d'appareils de perception automatique furent mis à l'étude.

Mais étant donné que tous les appareils, à l'époque, ne fa-

isaient qu'enregistrer les transactions entre les usagers et les percepteurs et que ces derniers devaient continuer à percevoir le péage, on "remit 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".

En outre, le gerant du port de Montréal, M. Beaudet, avait signalé à l'époque avoir appris qu'une compagnie américaine était à mettre au point un appareil de perception entièrement automatique.

Au début de 1956, M. Guy

Voir ENQUETE en page 2

LA PRESSE
MAR 14 1960

L'enquête sur le pont Jacques-Cartier (suite)

Beaudet apprit qu'on était à installer de 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, E.-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 inspectant 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 visiteront 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 qui 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 pretaient 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.

Délaix

L'achat et l'installation d'appareils a été aussi retardé 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 avait débuté le 19 septembre 1957. Les nouvelles installations ont été inaugurées le 3 septembre 1959.
4. Élargir le pont en amont. Ce travail commença le 6 novembre 1958 et la nouvelle voie fut ouverte à la circulation le 19 juin 1959.

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

Ancien système

Dans l'ancien système chaque percepteur recevait des rouleaux complets de reçus consécutifs et numérotés pour chacun des divers genres de véhicules, comme les automobiles, camions, motocyclettes, etc. À la fin de sa période de relevé, chaque percepteur devait :

a) faire rapport sur la somme d'argent perçue durant son travail, ce qui était vérifié par le surveillant des percepteurs de péage et placer l'argent dans un sac qui était scellé et déposé dans une chambre forte en présence du surveillant des percepteurs; et,

b) inscrire sur un rapport le numéro du premier reçu à remettre lors de sa prochaine période de relevé pour chaque genre de reçus.

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

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

Suranne

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 a fait des dénombrements de la circulation et des vérifications comme il suit :

1. Les dénombrements de la circulation ont commencé au mois de janvier 1957 et se sont poursuivis jusqu'au mois d'août 1959. Il y a eu une période de trois semaines dans la matinée et deux semaines de pointe, le samedi, pour chaque mois.
2. De 949 environ au mois de janvier 1958 l'adjoint d'administration du gerant du port, aidé d'employés du bureau du trésor, a fait des vérifications à intervalles irréguliers.
3. En janvier 1956, le surveillant des percepteurs s'est mis à faire des contrôles de véhicules et des recettes. Pour chaque équipe, le surveillant a été prié d'exercer un contrôle des recettes provenant d'un minimum de 16 véhicules dans chaque sens.
4. À compter du 1er janvier 1958, le surveillant a été prié de faire rapport par écrit sur une formule destinée spécialement à cette fin, de la vérification par équipe.

Enquêtes

Comme nouvelle mesure de sauvegarde, le directeur du port de Montréal a pris des dispositions pour que le service des enquêtes des Chemins de fer nationaux du Canada fasse des contrôles périodiques auprès des percepteurs sans avis préalable à quiconque, même le gerant du port. Ces contrôles ont été effectués au cours des périodes suivantes :

1. du 24 juin au 1 juillet 1931;
2. du 24 au 28 septembre 1938;
3. du 11 au 14 mars 1942;
4. du 25 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 1er septembre 1959.

La Gendarmerie

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 leurs agents ont entrepris leur enquête, ils ont découvert que le Service des enquêtes du National-Canadien avait exercé un contrôle entre le 15 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 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 règlement de l'arbitre nommé en vertu de la convention collective.

"Menaces" par des inconnus

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 sur 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 et du régime manuel de perception, ce qui menaçait gravement l'efficacité de l'exploitation.

Page 10
Page

Le pont Jacques-Cartier

3 ex-ministres libéraux témoigneront à l'enquête

Ottawa, 15 (DNC) — Trois anciens ministres fédéraux témoigneront devant le comité parlementaire qui fait enquête sur l'administration du pont Jacques-Cartier.

Il s'agit de l'hon. Lionel Chevrier, ministre des Transports de 1945 à 1954, de l'hon. George Marler, titulaire du même ministère de 1954 à 1957, et de l'hon. Roch Pinard, ancien secrétaire d'Etat.

La liste des témoins qui seront assignés a été approu-

vée, hier, par le groupe des "7" du comité, dont fait partie M. Chevrier, et elle sera soumise au comité, demain matin. Parmi les autres personnes qui seront invitées à témoigner, mentionnons l'hon. sénateur S. Fournier, maire de Montréal; M. Auguste Vincent, ancien député libéral de Longueuil; M. B. J. Roberts, président de la Voie maritime du St-Laurent et ancien président du Conseil des ports na-

tionaux; M. A. G. Murphy, ancien gérant du port de Montréal; M. Louis Valois, chef de la police du port de Montréal; M. Walter Smith, représentant de l'exécutif du CNR à Ottawa; M. Frank Hall, dont le syndicat représente les percepteurs de peage au pont Jacques-Cartier. On a aussi appris que M. Chevrier a accepté avec satisfaction de témoigner et qu'il a révélé qu'il aurait, autrement, demandé à être entendu.

LA PRESSE
MAR 15 1960

*Aut. de
P. J. J.*

Pont à vendre ...

Ottawa, 15. (DNC) — L'hon. George Hoes, ministre des Transports, a déclaré hier que "nous sommes prêts à vendre le pont Jacques-Cartier n'importe quand".

Il répondait, durant l'enquête parlementaire sur l'administration du pont, à un député qui lui demandait si le gouvernement provincial québécois avait manifesté un tel désir.

"Non, a répondu en souriant le ministre, mais nous ferons faire une évaluation dès qu'une telle demande nous arrivera".

LA PRESSE
MAR 15 1960

Paul de
Riège

M. Hees: si quelqu'un veut acheter le pont Jacques-Cartier: IL EST À VENDRE...

OTTAWA—Le pont Jacques-Cartier est à vendre. M. George Hees, ministre des transports, l'a annoncé hier. "Si quelqu'un est le moins intéressé, dit-il, il y aura une évaluation."

M. Hees a rappelé qu'en 1947 M. Lionel Chevrier, qui était alors ministre des transports, avait décidé que ce pont serait vendu si une offre raisonnable était faite. Le ministre a fait l'offre de vente à la reprise de l'enquête parlementaire sur l'exploitation du pont Jacques-Cartier; le Comité des chemins de fer et autres moyens de transport dirige cette enquête.

Construit en 1928 au coût de \$18,651,000, ce pont avait, le 1er décembre dernier, une dette qui s'élevait à plus de \$28,000,000.

Mais cette dette serait liquidée dans sept ans. En effet, le Conseil des ports na-

tionaux estime que les revenus du pont augmentent de plus de \$1,500,000 par année, en moyenne, d'ici quelques années. Il se base sur la hausse sensationnelle des recettes qui se produit depuis l'installation des appareils de perception automatique.

Le principal témoin hier a été M. Maurice Archer, président du conseil des ports nationaux. Cet organisme, société de la Couronne, exploite le pont Jacques-Cartier.

La commission parlementaire des chemins de fer a fait savoir qu'elle enquêtera aussi sur l'exploitation du pont Victoria, pont qui est administré par le Canadien National.

Des députés ont présenté hier une requête importante au Conseil des ports nationaux: ils veulent avoir les noms de tous les employés qui ont perçu le péage au pont Jacques-Cartier entre

1930 et l'automne de 1959 et les noms de tous ceux qui ont recommandé l'embauchage de ces percepteurs. La perception automatique a été installée au pont Jacques-Cartier en septembre dernier.

Le Comité parlementaire des chemins de fer a repris l'audience où elle avait été laissée, le neuf février dernier. La Gendarmerie royale avait alors réclamé que ses séances cessent afin de lui permettre de poursuivre son enquête sur les irrégularités liées au système de péage. Il se peut que certaines accusations soient portées contre des préposés qui depuis ont démissionné. La semaine dernière, M. George Hees avait exprimé l'avis que le comité pouvait reprendre les au-

diences sans que l'enquête de la Gendarmerie en soit gênée. Cependant, les témoins doivent d'abord obtenir une autorisation du ministre de la justice, M. Davis Fulton, afin qu'aucun d'entre eux ne soit ensuite sommé de comparaître devant les tribunaux à la fin de l'enquête de la Gendarmerie.

M. Maurice Archer, président du Conseil des ports nationaux, a souligné qu'une entente tripartite était intervenue en 1928, afin de régler le partage du coût de construction et d'exploitation du pont Jacques-Cartier, entre la province de Québec, la Cité de Montréal et l'organisme fédéral qui a précédé la formation du Conseil des ports nationaux. La province de Québec et la Cité de Montréal n'ont rien versé depuis 1949.

Page 101
Page 102

Bridge Toll Collection Setup Rated Outdated, Insufficient

By ARTHUR BLAKELY

Ottawa, March 14—Toll collection operations at the Jacques Cartier Bridge have been carried on in an atmosphere of inefficiency, incompetence, poor working conditions and inadequate safeguards which constituted an open invitation to dishonesty and racketeering.

That is made clear in a 14-page report which National Harbors Board Chairman Maurice Archer submitted today to the House of Commons committee on railways, canals and telegraph lines, as it launched its own probe of toll collection discrepancies.

The report of the National Harbors Board, which has administered toll collections at the bridge, was a tale of almost frantic efforts, made over a period of years, to patch up an antiquated collection system long since rendered obsolete by the passage of time and the enormous postwar traffic increase.

At times, it struck a more sombre note, when it told of series of threats made by persons — male and female — still unknown against the board's own officers, and employees. Purpose of the threats, in those instances in which it was disclosed in the report, was to coerce newly-hired toll collectors into retiring, and to force the reinstatement of others who had been fired as a disciplinary measure. Nature of the threats was not revealed.

The report told, too, of the board having fired eight collectors under similar circumstances, of resulting pressure for their rehiring from their labor union. In the end, the report said, Harold Lande, Q.C., an arbitrator appointed by Labor Minister Michael Starr, found the dismissed collectors "guilty of the charges made against them" but urged clemency and their reinstatement without retroactive pay and with a loss of seniority. The National Harbors Board felt obliged to comply. According to the report submitted to the in-

vestigating parliamentary committee today, seven of the eight dismissed and reinstated collectors "had been found guilty of previous infractions on checks made in 1957 and warned at that time."

Investigations Stepped Up

The report also made it clear that, as the toll collection system lagged further and further behind the urgent requirements of rapidly increasing traffic, the pace of investigations was stepped up until, since 1957, they have been in progress almost continuously.

The committee picked up today where it had left off last Feb. 9 when the RCMP suggested that continuing hearings would hinder its work.

Last week Transport Minister Hees said it was felt the committee could resume work and he repeated today that the RCMP feels its efforts won't be hindered or delayed by the committee investigation.

However, witnesses to be called must be cleared with Justice Minister Fulton to make sure none is involved in the RCMP cases being prepared. At the same time, the committee will look into toll operations on Montreal's Victoria Bridge run by the in-CNR.

House Committee Given Report

TOTAL BRIDGE DEBT EXCEEDS \$28 MILLIONS

Talk Planned With Quebec

By TIM CREERY

Of The Star's Ottawa Bureau

OTTAWA, March 15 — National Harbors Board Chairman Maurice Archer has estimated that the \$14,926,000 capital debt on the 30-year-old Jacques Cartier Bridge will be paid off in seven years.

He told a Commons investigating committee yesterday that the debt remained on an original cost of \$18,650,777 when the bridge was completed in 1930.

The committee resumes its investigation tomorrow into the operation of the bridge's toll system.

Besides the capital debt, the bridge carries a deficit debt of \$6,489,605 plus interest on deficit debt of \$7,020,691, for a grand total of \$28,436,296.

Mr. Archer said the board had been in touch with Premier Barrette in the hope of recovering \$744,628 plus interest — about \$1,200,000 all told — which the province owed in respect to bridge deficits between 1943 and 1949.

The City of Montreal had also refused to pay its share of deficits during these years, was sued by the National Harbors Board, and paid up in 1953.

Meeting Set

Mr. Archer said Premier Barrette had agreed to a meeting following the current session of the Provincial Legislature.

Since 1949 the bridge has either broken even or shown a profit. But in the six months following installation of automatic toll collection machinery last September, revenues soared \$530,000 higher than during the same period the year before.

Mr. Archer said last year's revenues totalled \$2,300,000.

He and Montreal Port Director Guy Beaudet assured the committee that no counterfeit tokens had been used in the new machines. But about four "slugs" a day had been retrieved.

It was now possible to detect these as they were placed in the machines, said Mr. Archer. One man who tried to use a slug at 1 p.m. last Thursday had found himself in court and fined \$50 within two hours.

Replying to Douglas Fisher (CCF—Port Arthur), both Mr. Archer and Transport Minister Hees, who is responsible for the Harbors Board, said they would be delighted to sell the bridge if there were any offers.

The reference was to a suggestion made some years ago that Montreal or the province should buy it.

"If we find anyone even slightly interested," said Mr. Hees, "we'll have an evaluation made right away."

Lengthy Report

Most of the meeting of the Committee on Railways, Canals and Telegraph Lines was taken up with a lengthy report on the history of the bridge from Mr. Archer, and with requests from MPs for information which will be tabled tomorrow.

The bridge was built under a three-way agreement between the Federal, Provincial and Montreal governments. They agreed to split bridge deficits three ways—but, in the case of the province and the city, up to a liability of \$150,000 each per year. Since the deficits were much greater than \$450,000 in some years, the Federal Government had to pay much more than either of the other two.

In 1955 the bridge authorities decided that action would have to be taken to increase the bridge's traffic capacity and improve the toll collection system.

Then in October of the next year, "on the strong recommendation of Mr. Beaudet," the NHB approved in principle the purchase and installation of automatic toll collection equipment.

Specialized equipment could not be ordered, however, until intergovernmental agreement had been reached on the level of tolls.

This was finally approved by cabinet order last Feb. 26 and the equipment was ordered.

The installation of non-specialized equipment — buildings, lanes and so on — had been delayed by various other construction jobs, including the lifting of the bridge for the Seaway.

Explaining the old manual toll collection system, Mr. Archer said: "Theoretically no money could have been lost if the collector had faithfully issued proper receipts for all the various types of tolls."

Spot Traffic Counts

Meanwhile, a series of checks and investigations had been instituted to try to prevent theft of tolls. These included spot traffic counts to be compared with revenues collected, financial inquiries by bridge and Federal Finance Department officers, checks by the Investigation Department of the Canadian National Railways and RCMP investigations.

Following an investigation in March, 1957, four toll collectors had been transferred to jobs as elevator helpers. The decision was upheld after being protested and taken through union grievance procedure.

Following a CNR check in 1958 the Acting Port Manager recommended dismissal of eight collectors, seven of whom had been found guilty of infractions by the 1957 investigation and warned at that time.

The recommendation was appealed by the Brotherhood of Railway and Steamship Clerks, Freight Handlers, Express and Station Employees. A five-member appeal committee — two from the union, two from the NHB, and a chairman appointed by Labor Minister Starr — heard the case.

The chairman, Montreal Lawyer Harold Lande, reported on Feb. 20 last year. "While he found the dismissed collectors guilty of the charges made

against them and deserving of punishment," Mr. Archer stated, "He felt that the punishment should be with clemency and recommended that they be reinstated without retroactive pay and with a loss of seniority."

Telephone Threats

The NHB had to order the Port Manager to rehire the men as vacancies occurred. At the same time it had asked the RCMP to investigate threats made against the new collectors who had taken the places of the eight. But the RCMP had been unable to trace the threats as they were made over the telephone.

A further investigation in August and September of last year showed that "12 toll collectors failed to issue receipts for cash fares."

Of that group, four were being considered at the time for jobs as toll officers in the new mechanical system.

They and the other eight refused other work offered them, failed to report, resigned or otherwise left the employ of the Harbors Board, except for one who accepted work on the harbor.

"None of the reports on the investigations made by the administrative authorities, by the CNR and by the RCMP provided proof of dishonesty sufficient to justify legal action," Mr. Archer reported.

Mr. Archer's report was prepared Jan. 28. Since then new RCMP investigations have been made and Montreal lawyer Dollard Dansereau has been appointed special Crown counsel to draw up criminal charges which are expected to be laid in the next few weeks.

Mr. Hees told the committee that its inquiry would not hinder the RCMP investigation or delay the laying of charges. There would be a check with Justice Minister Fulton, however, to see that none of the suspects in the police investigation were called before the committee as witnesses.

STAR

MAR 15 1960

*Pub
Page*

The Bridge Inquiry Gets Some Results

THERE seems to be no reason why the information laid before the Jacques Cartier Bridge committee yesterday should not have been made available a month ago when the committee first met. If the public had known in 1957 that charges had been laid against toll collectors, the whole issue of defalcations on the bridge might have been aired sooner and the racket stopped sooner.

What might have been considered a criminal matter was treated as if it were a labor dispute. Dismissal was recommended of eight toll collectors, seven of whom had been found guilty of previous infractions and warned. They had failed to give receipts for cash tolls received. Here a trade union intervened to protect the men in jobs they were shown to be unfit for. An arbitration board found the men guilty of the charges as laid but for some curious reason recommended clemency—that is, reinstatement in their jobs without retroactive pay and with loss of seniority.

It is here that the Harbor Board report presents a puzzling feature. The Board, it reads, "had no alternative but to instruct the Montreal Port Manager to re-hire the men when vacancies occurred and in line with seniority practice."

Perhaps the Board had no alternative, given the practices of the time; but its acquiescence in the re-hiring of men suspected of taking bridge toll money and guilty of regulation infractions smacks of political decision.

It is just this aspect of bridge administration that the committee should examine further. Is bridge administration to be at the mercy of a trade union, even in the face of serious breach of regulation? And why should labor board proceedings in cases of this kind not be made public at the time? We should imagine the parliamentary committee would want these questions answered.

STAR
MAR 15 1960

P. J. Carter
1960

Lawyer Disputes Report

Harold Lande, QC, of Montreal, chairman of an arbitration committee concerned with dismissal of Jacques Cartier Bridge toll collectors, has strongly objected to what he termed as "unfair and misleading report" of the National Harbors Board over his committee's findings.

In a telegram addressed to the chairman of the House of Commons Committee of Railways, Canals and Telegraph Lines, Mr. Lande contends that a report made by NHB chairman Maurice Archer yesterday to the Commons committee investigating the old manual toll collection system on the bridge placed him in an unfair light.

Text of Telegram

The text of the telegram follows:

Chairman, House of Commons Committee of Railways, Canals and Telegraph lines.

House of Commons,
Ottawa, Ont.

I strongly object to the report appearing in the front page of THE MONTREAL STAR of March 14 in which the National Harbors Board is quoted as stating to your committee that although I found the toll collectors guilty of the charges made against them I recommended their reinstatement so that the Harbors Board had no alternative but to rehire the men.

This statement is unfair and misleading because it leaves the impression that the men were immediately returned to their jobs. This is untrue, for reinstatement with loss of seniority is the equivalent of an outright dismissal because those who replaced them now have a prior claim to the job. As proof none of the dismissed toll collectors has been returned to his former position.

I cannot emphasize too strongly that the arbitration board of which I was chairman was not set up to inquire into the honesty or integrity of the men but merely to ascertain whether they disobeyed regu-

lations concerning the giving of receipts. It was not within our mandate to decide if they had misappropriated funds.

In fact, the representatives of the Harbors Board during the hearings were scrupulously careful to avoid all references to dishonesty and emphasized that the sole point at issue was whether the men had failed to give receipts for cash tolls.

The fact that the Brotherhood of Railway Employees had two representatives on our board is conclusive that the union felt that the men had been unfairly treated and had been dismissed on inadequate evidence.

It was because the evidence revealed so many intolerable and confused working conditions that we felt the men could be subjected to honest errors of judgment or negligence.

Our decision reflects this doubt. We were never advised that the dismissed men were guilty of similar charges in the past and if the Montreal Harbors Board chose to re-employ men previously guilty of like infractions they alone are to blame for the continuation of conditions which have led to the present inquiry before your committee.

I strongly resent this attempt by officials of the Harbors Board to take shelter for their own neglect behind our decision which far from returning the men to their jobs, has resulted in their effective dismissal.

Harold Lande, QC.



HAROLD LANDE, QC
objects to report

Paul
Bridge

Bridge Inquiry

Old System Helped Money To Vanish

ONE of the questions frequently asked after the Jacques Cartier Bridge scandal broke, and asked particularly in these columns, was this: What was the physical system of collecting, checking and banking toll money on the bridge? In other words, what was the system that permitted thefts to occur? An enlightening answer is to be found in the memorandum the National Harbors Board submitted to the parliamentary committee on Monday. It affords a clue as to how the money disappeared, but of course tells nothing about where it went.

The system in use before automatic collectors were installed was called the manual collecting system. Each toll collector (presumably when he came on duty) was given complete rolls of consecutively numbered receipts to cover each of the various types of vehicles—automobiles, trucks, motorcycles, etc. At the end of his shift the collector reported the amount of cash collected during his shift. This was verified by the supervisor who placed the money in a bag. This was sealed and deposited in a cash vault in the presence of the supervisor or toll collectors. The collector was also obliged to record on a report the number of the first receipt to be issued on his next shift.

STAR

MAR 16 1960

L'affaire du pont Jacques-Cartier

De 1930 à sept. 1959

Mise à pied ou transfert du tiers des percepteurs

Ottawa, 17. (par A.G.) — Le pont Jacques-Cartier a eu, de 1930 à septembre 1959 (date de l'installation des appareils automatiques) 96 percepteurs de péages.

Plus du tiers, soit 35, ont été "congediés pour cause ou transférés pour raisons d'inefficacité".

En outre, une quinzaine ont été mis à pied temporairement (laid off) mais le sens de cette expression a peut-être varié depuis 1930, car on sait que ce fut le lot, l'an dernier, de percepteurs que le Conseil des Ports nationaux dut reprendre, à la suite de la décision d'un tribunal d'arbitrage présidé par Me H. Lande.

Quatre percepteurs sont décedés et douze autres ont pris

leur pension. Vingt ont démissionné, dans des circonstances qui ne sont pas indiquées.

Tous ces renseignements sont contenus dans un rapport déposé hier matin devant le comité parlementaire qui enquête sur l'administration du pont Jacques-Cartier.

A noter aussi que les vagues de congédiements survinrent à l'automne de 1930 quand les conservateurs prirent le pouvoir et cinq ans plus tard quand les libéraux revinrent en selle.

Il est donc assez difficile d'établir toutes les raisons des "fluctuations" du personnel, mais il est certain que ce fut constamment une cause de... maux de tête pour l'administration.

Il y avait 14 percepteurs quand le pont ouvrit le 9 mai 1930.

Des élections générales eurent lieu au début d'août 1930 et le 19 octobre, sept des percepteurs étaient congédiés.

Le premier percepteur embauché sur la recommandation d'un député le fut en janvier 1947. M. Rinfret fut assez chanceux avec ses "poulains" car ils atteignirent tous la pension ou décédèrent.

Ce ne fut pas le cas de toutes les autres recommandations de députés.

M. A. Gauthier, de 2036 Darling, est le percepteur ayant le plus grand nombre d'années de services, puisqu'il travaille au pont Jacques-Cartier depuis le 20 juin 1936.

Il est suivi de M. E. Wheeler, 8024 de Lanaudière, embauché en mai 1946 et de M. H. Adams, de 1311 Manning, Verdun, embauché en mai 1948. C'est ensuite M. A. Léonard, de St-Fustache, engagé en octobre 1956. On constate donc que les "survivants" sont rares.

L'ENQUETE SUR LE PONT JACQUES-CARTIER

En six mois, les recettes ont augmenté de \$530,000

OTTAWA (DNC) — Depuis six mois qu'un service de perception automatique des péages a été installé, les recettes du pont Jacques-Cartier ont augmenté de \$530,000 environ. C'est ce que révèle l'analyse des documents remis, hier, au Comité parlementaire d'enquête sur l'administration du pont Jacques-Cartier.

Quelques journalistes en ont tiré immédiatement la conclusion que les "pertes" encourues par le pont, pour une année complète, seront d'environ un million de dollars. Habituellement, suivant les documents fournis par le Conseil des ports nationaux, les recettes de septembre, chaque année, baissaient considérablement sur celles du mois d'août. En 1959, cependant, après l'installation d'un système automatique de péage, les recettes du pont firent un bond de \$68,866 alors que la baisse, annuellement, était d'environ \$40,000.

C'est ce qui porte plusieurs observateurs à penser que, bon an mal an, depuis au moins cinq ou six années, les recettes du pont auraient dû être de \$800,000 à \$1,000,000 plus élevées qu'elles ne le furent.

De plus, le comité a appris les noms des 96 percepteurs qui ont été congédiés depuis 1930, ainsi que les noms des personnages qui les avaient recommandés.

Sur les 96 employés démis, dix-huit l'ont été apparemment pour des mobiles politiques, soit en 1930, soit en 1933, lors des élections fédérales qui eurent lieu ces années-là.

Le pont était alors administré par la Commission du port de Montréal.

Sept autres percepteurs ont été mis à pied pour incompetence et dix-sept autres ont été congédiés "pour cause". Sur ce nombre, huit durent être réengagés sur les recommandations d'un conseil d'arbitrage, mais sept seulement se présentèrent au travail.

Le maire de Montréal, le sénateur Sarto Fournier, sera invité comme témoin à l'enquête parlementaire, à la demande de M. Douglas Fisher, député PSD de Port-Arthur. On sait que quatre anciens ministres seront assignés: MM. Lionel Chevrier et George Marler, anciens titulaires du portefeuille des transports, qui avaient à répondre au Parlement du Conseil des ports nationaux, administrateur du pont Jacques-Cartier; MM. Roch Pinard, ancien secrétaire d'Etat

et Ralph Cameron, ancien ministre de la défense, sont aussi sur la liste des témoins, mais on n'a pu savoir à quel titre.

Les noms de plusieurs députés ou anciens députés apparaissent dans la liste des "parrains" des percepteurs congédiés, mais on ne sait pas s'ils seront interrogés. Il serait difficile de les rendre personnellement responsables de la conduite des percepteurs particulièrement de ceux qui ont été renvoyés pour cause.

M. Guy Beaudet, gérant du port de Montréal, a raconté au comité comment, un soir, il fut abordé par deux personnes, apparemment de langue française puisqu'elles s'exprimaient mal en anglais. Il en fut menacé, à la pointe du revolver. Les deux hommes voulaient lui "interdire" d'installer un système de perception automatique pour remplacer la perception manuelle jusqu'alors en usage. L'incident se produisit vers 9 heures du soir, un vendredi du mois d'août dernier, soit un mois avant l'installation de la perception automatique, le 8 septembre 1959.

M. Beaudet dit qu'il répondit aux deux hommes qu'il ne pouvait rien faire puisque la décision de changer le système de perception avait été prise par le gouvernement. Un député lui demanda pourquoi il n'avait pas appelé la police. "Je dois dire", répondit M. Beaudet, que j'étais passablement enervé". Il raconta qu'il essaya de suivre en automobile ses deux "assaillants", mais qu'il en perdit la trace dans la circulation.

Toutefois, M. Beaudet fit rapport de l'incident à M. Maurice Archer, président du Conseil des Ports Nationaux. Il ne sait pas quelles dispositions furent prises par celui-ci.

Le comité a été aussi informé du résultat de différentes enquêtes tenues à diverses dates sur le service de perception.

Ces enquêtes étaient conduites par le service spécial des Chemins de fer nationaux. Elles commencèrent en 1934 et se poursuivirent de façon périodique. A mesure que les violations des règlements augmentaient, des avertissements de plus en plus nombreux furent donnés au personnel. Les effets en furent mélangés.

En 1934 on constata que deux percepteurs négociaient de remettre les reçus. Ils furent réprimandés et leurs noms placés sur une liste spéciale.

En 1938 on avisa les percepteurs de ne pas accepter de billets détachés des livrets.

En 1942, il fut révélé que 13 des 18 percepteurs acceptaient des billets sans avoir vérifié le livret des usagers. Il semble qu'à cette époque, on ait craint un marché noir des jetons.

En 1946, nouveaux avertissements à la suite de nouvelles violations des règlements relatifs à la perception.

En 1952, longue enquête dont les constatations furent les suivantes: 14 percepteurs acceptaient des billets de livrets non validés; 17 cas où des billets détachés du livret furent acceptés; 20 cas où on ne fit pas payer le péage à des passagers accompagnant le conducteur d'une voiture; 7 cas où les percepteurs négligèrent de donner des reçus.

En mars 1957, nouvelle enquête. Cette fois, dans 90 cas, on ne donnait pas de reçus et dans 88 cas le percepteur n'exigea pas le péage.

En août et septembre 1958, nouvelle enquête. Huit percepteurs furent démis, mais réengagés sur les recommandations d'un conseil d'arbitrage.

En 1959, on se livra à une nouvelle enquête. Dans douze cas, des reçus n'étaient pas remis aux usagers du pont. Tous eurent l'offre d'occuper un autre emploi, mais seulement un accepta la proposition.

Parmi les personnages politiques qui ont recommandé des électeurs au poste de percepteurs, on trouve les noms de M. Healy, ancien député libéral qui en recommanda sept; le maire Sarto Fournier, quatre, Azellus Denis, trois; Yvon Leduc, trois; Auguste Vincent, deux; Roch Pinard, un; Pierre Sévigny, un; Charles Campeau, un; André Gilbert, un; Jean-Paul Deschatelets, un.

Le scandale du pont J.-Cartier

Le principal pot aux roses se trouve dans les camions

par **Armand GAUDREAU**

Ottawa, 17. — Le principal pot aux roses, dans le scandale des péages au pont Jacques-Cartier, se trouve dans... les camions.

Un tableau des recettes de 1953 à 1959, déposé à l'enquête parlementaire sur l'administration de ce pont, fait clairement voir que c'est dans ce secteur que se trouvait le principal "boho".

Il y a évidemment eu augmentation considérable des recettes provenant du passage des automobiles, d'ailleurs plus nombreuses que les camions, mais quand on passe à l'item "camions et autobus", la hausse est vertigineuse.

Les deux tiers de l'augmentation s'y trouvent.

Rappelons, pour l'intelligence de ce qui va suivre, que les appareils pour la perception au-

En page 44, autres détails de l'enquête

tomatique des péages furent installés le 8 septembre 1959 au pont Jacques-Cartier.

Or, pour les autos payant "comptant", les recettes en septembre 1958 furent de \$64,612. En septembre 1959, de \$89,470.

Pour les automobilistes de banlieue, qui achetaient leurs billets en séries, les chiffres sont passés de \$38,502 à \$59,649.

Pour les camions et autobus, de \$87,284 à \$105,072, soit un bond de \$38,000.

C'était la première fois, dans toute l'histoire du pont, que les recettes mensuelles pour les camions et autobus dépassaient \$100,000.

Elles n'avaient même jamais atteint \$90,000.

Il est plus que douteux que la hausse due aux autobus.

Quant aux camions, notre confrère Léopold Lizotte révélait, dès le 13 février dernier, dans "La Presse", que les descentes de la Gendarmerie royale chez des percepteurs et des anciens percepteurs avaient permis de mettre la main sur des reçus et autres documents qui pourraient bien devenir compromettants pour d'importantes compagnies de transport.

Or le tableau des recettes confirme absolument cette affirmation.

En octobre, comparativement à 1958, les augmentations de 1959 ont été, respectivement, pour les trois catégories de véhicules déjà mentionnées, de \$14,000, \$15,000 et \$52,000.

En novembre, de \$14,000, \$22,000, et \$34,000.

En décembre, de \$19,000, \$25,000 et \$51,000.

Comme on le voit, les camions avaient le dessus du pavé.

Mais ce n'est pas tout.

A la fin de l'année, pour les camions et autobus les recettes dépassèrent pour la première fois le "million" avec un total de \$1,027,090.

En regard de \$785,907 pour 1958.

Sur \$317,934 d'augmentations en quatre mois, quelque \$195,000 venaient du seul secteur des camions et autobus.

Durant les 3 derniers mois, l'augmentation fut constamment de plus de \$50,000 par mois et les recettes furent respectivement de \$129,752, \$119,321 et \$113,137, pour les camions et autobus.

L'étude de ces chiffres prend d'ailleurs un caractère savoureux quand on étudie le rapport de Me Harold Lande, c.r., de Montréal, président d'un comité d'appel nommé par le ministre fédéral l'an dernier pour étudier le renvoi de huit percepteurs qui avaient été trouvés coupables de ne pas remettre les billets aux usagers du pont.

M. Lande avait suggéré la clémence et le retour au travail des percepteurs.

Il signala, dans son rapport, que les percepteurs devaient trimer dur aux heures de pointe et c'est pour ça qu'ils ne donnaient pas de billets. En outre, quand les percepteurs avaient des recettes moins élevées que la moyenne, on les avertissait d'accélérer leur travail.

Et voici le bouquet:

"Ceci avait pour résultat de mettre la "pression" sur les percepteurs en vue d'accroître leurs péages provenant des camions, une catégorie où les plus lents paraissent éprouver des difficultés. Pour y arriver, les percepteurs avaient développé un système officieux, contraire au règlement, qui consistait à ne pas donner les reçus aux passagers, à mettre l'argent de côté et à l'utiliser pour augmenter les recettes provenant des camions".

Après ça, il ne reste plus qu'à tirer l'échelle, peu pour celui des camionneurs, etc., si l'argent des automobilistes n'avait pas compensé un peu pour celui des camionneurs. Et l'on voit d'ici un percepteur en train de "balancer" ses... camions et ses autos.

M. Lande a aussi révélé que l'existence de ce procédé spécial a été révélé "par quelques-uns des employés renvoyés au cours de l'enquête".

Et il ajoutait que "c'est peut-être là une des raisons pour lesquelles les percepteurs ne donnaient pas toujours des reçus aux passagers".

Bref, dans toute cette histoire, le secteur où l'on peut prévoir les développements les plus sensationnels est celui des "camions".

' A qualification égale, le candidat d'un député était préféré à un autre

Ottawa, 17. (par A.G.) — M. Guy Beudet, gérant du port de Montréal, a déclaré, ce matin, devant le comité parlementaire qui enquête sur l'administration du pont Jacques-Cartier, que si un candidat au poste de percepteur des péages avait une lettre de recommandation d'un député ou d'une autre personnalité, cette considération n'entrait en ligne de compte que si toutes les autres qualifications étaient égales.

M. Beudet, répondant à M. Maurice Johnson, député de Chambly-Rouville, a déclaré qu'avant l'installation des péages automatiques, on exigeait que les candidats aient fait leur 1^{re} année.

Il a aussi révélé qu'un percepteur dont la candidature avait été recommandée par M. Azellus Denis, député de St-

Denis, et qui fut congédié en septembre 1956, les fut pour ivresse au travail.

M. Beudet a déposé une liste des salaires recus par les percepteurs démontrant qu'ils recevaient environ de \$65 à \$80 par semaine, en moyenne.

Des améliorations

M. Beudet a déclaré, en réponse à une question de M. Fisher (CCF), qu'il n'avait pas de relations personnelles avec des politiciens. Il a ajouté que depuis sa nomination comme gérant du port, en 1954, il a fait exécuter plusieurs changements pour améliorer l'administration du pont Jacques-Cartier.

Ainsi, il a fait nommer, en 1956, un surintendant des ponts (M. J.-A. Clément), pour qu'il y ait un "meilleur contrôle".

M. Beudet, qui est responsable de toute l'administration du port, considérait qu'il n'avait pas suffisamment de temps disponible pour les affaires du pont Jacques-Cartier. A cette époque, on élevait le pont Jacques-Cartier au-dessus de la voie maritime, il y avait des modifications concernant la circulation, on ajoutait des voies au pont, etc.

M. Beudet fit aussi augmenter le nombre des surintendants et des employés préposés à la compilation des statistiques. Hier, M. Beudet avait révélé que dès 1955, il avait recommandé l'installation d'appareils de perception automatiques sur le pont.

Le port de Montréal emploie environ 1,000 personnes, dont 48 s'occupaient des péages avant l'installation des nouveaux appareils. Il y a 45 policiers, mais ils surveillent surtout la circulation et assurent la protection des propriétés. On leur a toutefois demandé de faire certaines enquêtes sur la perception des péages, mais de telles enquêtes étaient surtout confiées à la gendarmerie royale et à la police du Canadian National.

M. Beudet a déclaré que l'embauchage des percepteurs était fait par M. J.-A. Clément, mais que la responsabilité finale était celle du gérant du port. M. Clément a aussi suggéré la tenue des trois enquêtes qui ont eu lieu depuis trois ans et chaque fois M. Beudet a endossé la proposition.

M. Beudet a déclaré que jamais, avant l'installation du système de péage automatique, un député de quelque parti ne s'était plaint de la façon dont on opérait au pont Jacques-Cartier.

Il a aussi dit que jamais un député n'est venu le "voir pour discuter spécifiquement de l'engagement d'un percepteur de péages".

Plusieurs députés lui ont rendu visite, pour s'informer de l'administration du port, de certains problèmes, etc.

Le port ne plaisait plus aux percepteurs déplacés

Ottawa, 17. (DNC) — Quand un percepteur de péages, sur le pont Jacques-Cartier, se voyait, à la suite d'une enquête où son travail n'avait pas suscité . . . l'admiration, offrir un autre emploi dans le port de Montréal, il perdait beaucoup de son amour pour . . . le bord de l'eau.

Un rapport sur les enquêtes policières faites au pont Jacques-Cartier, déposé, hier, devant le comité parlementaire qui enquête sur l'administration de ce pont, révèle qu'une de ces enquêtes eut lieu en mars 1957.

Comme conséquence, quatre percepteurs furent transférés aux élévateurs à grain. Des quatre, trois démissionnèrent et le quatrième s'absenta de façon permanente.

En août et septembre 1958, une autre enquête eut lieu. Il en résulta 8 congédiements, appels et réinstallations.

Un des huit ne revint toutefois jamais.

En août et septembre 1959, une enquête porta sur le travail de 12 percepteurs dont 4 avaient de bonnes chances d'obtenir un emploi dans le nouveau système de perception automatique des péages. Mais l'enquête fit transférer . . . trois des quatre hommes à d'autres postes. L'un accepta de travailler dans le port, un autre ne revint plus, un troisième démissionna et un quatrième fut d'abord "malade", puis on n'entendit plus parler de lui.

Quant aux huit autres percepteurs, dit le rapport, six refusèrent le travail qui leur fut offert, un autre ne revint pas et le huitième était un étudiant auquel on n'offrit pas de travail.

Don't
R. Car...
2009

Des menaces? Les députés déclarent n'en rien savoir

Ottawa, 17. (UPI) — Le ministre des Transports, M. George Hees, de même que plusieurs députés membres du comité parlementaire des chemins de fer, ont démenti aujourd'hui les nouvelles selon lesquelles quelques députés avaient reçu des menaces par suite de l'enquête du comité sur l'exploitation du pont Jacques-Cartier à Montréal.

"Je n'ai reçu ni menaces, ni avertissements ni même un seul coup de téléphone. On m'a tout simplement laissé de côté", a déclaré M. Hees sur le ton de l'ironie.

Plusieurs députés, notamment les conservateurs québécois Charles Campeau, John Pratt et L.-J. Pigeon, ont déclaré qu'ils ignoraient également tout de ces menaces auxquelles des journaux de Montréal avaient fait écho.

On sait que l'enquête présente du comité a été entraînée par l'élévation en flèche des recettes du pont Jacques-Cartier depuis l'installation de perceptrices automatiques, l'automne dernier.

LA PRESSE
MAR 17 1960

BRIDGE TOLL IRREGULARITIES

FIRST NOTED 26 YEARS AGO.

Collectors Given Many Warnings
Long Check Bared in House Report.

By TIM CREERY
Of The Star's Ottawa Bureau

OTTAWA, March 17 — Investigations from 1934 onward disclosed mounting irregularities on the part of Jacques Cartier Bridge toll collectors, but virtually no action was taken against the culprits until 1957.

The record was disclosed in a report presented to the Commons' Railways Committee yesterday by the National Harbors Board, which operates the bridge. The probes were carried out by the investigations department of the CNR.

As more and more cases of collectors failing to follow regulations cropped up, the board issued warning after warning.

A June-July check in 1934 found that in 17 crossings of the bridge that two collectors failed to give receipts for cash fares paid. "The names of the collectors concerned were noted for future reference."

Following an investigation involving 37 crossings in 1938 the collectors were warned against accepting detached tickets from commuters' books.

Warning Issued

But in March, 1942, a 27-crossing check of 13 of the 18 collectors showed that 11 accepted detached tickets without asking to see the commuter's book. "A warning was issued to toll collectors that they must follow the rules rigidly in collecting tolls."

(One of the suspicions under investigation is that there was a black market in cut-rate tickets.)

On Feb. 4, 1946, each collector was handed a letter telling him that any departure from the rule against accepting detached tickets "would render the collector liable to instant dismissal."

But the next month "investigators found that on 29 crossings, loose coupons were accepted by the toll collectors except in one case."

The "action taken" was reported as follows: "At a board meeting held in Montreal on 6th March, 1946, the port manager (Alexander Ferguson, who retired on pension a year later) reported on this investigation and was instructed to give a further warning to the collectors."

The board at that time consisted of R. K. Smith, chairman; J. E. St. Laurent, vice-chairman, and B. J. Roberts, member (and later—1954-1958—chairman).

1952 Investigation

In September, 1952, a 10-day investigation involving about 75 crossings of the bridge by investigators, disclosed 14 cases where toll collectors detached a coupon from a commuter's book which had expired; 17 cases where a detached ticket was accepted; 20 cases where a charge was not made for one or two passengers; and seven cases where no receipt for cash was issued to the driver.

"In reporting to the board on this investigation, the port manager (A. G. Murphy, who held the post until resigning on July

31, 1954) stated that he would prefer to obtain additional evidence in respect of the toll collectors concerned, and also broaden the investigation to cover other toll collectors."

The NHB report indicates no follow-up except that three-hour morning and evening traffic counts on three days of each month were started in October, 1952.

In March, 1937, a 100-crossing investigation showed that in 90 cases no receipts for cash were issued, and in 88 cases the collector did not request payment of fares for passengers.

For what appears to have been the first time in the history of the bridge following an investigation, disciplinary action was taken—four collectors were transferred to other NHB jobs in the grain elevator department.

Then came the famous investigation of August-September, 1958. Eight toll collectors were dismissed but had to be reinstated the next year following arbitration.

That investigation, lasting from Aug. 13 to Sept. 3, 1958, involved 85 checks by investigators.

"On 65 of these checks, toll collectors were found guilty of failure to issue receipts or failure to collect the prescribed tolls, or both."

The final investigation, conducted from Aug. 19 to Sept. 1 last year — the automatic toll-collecting machinery was installed Sept. 8 — involved 62 checks. On 29 of them, involving 12 toll collectors, receipts were not issued for cash fares.

All of them were offered transfers to other work, including four who had been under consideration as "toll officers" in the new system. But for one reason or another only one of them stayed with the NHB. Most of the others did not care to go to other NHB jobs.

STAR
MAR 17 1960

1

Le péage automatique n'a pas entraîné de déficit comme prévu

Ottawa, 17. (DNC) — On a déposé, hier, devant le comité parlementaire qui enquête sur l'administration du pont Jacques-Cartier, les minutes d'une réunion du conseil des ports nationaux au cours de laquelle le gérant du port de Montréal, M. Guy Beaudry, recommanda "fortement" l'emploi d'appareils automatiques pour la perception des péages.

La date : le 24 octobre 1956.

M. Beaudry revenait d'une visite aux Etats-Unis où il avait examiné des appareils qu'il recommandait. On louait ces appareils \$56,940 par an mais avec la réduction du personnel, l'absence de billets, on épargnait \$47,400, de sorte que ça ne devait coûter que \$9,540 de plus par an.

Mais qui pouvait prévoir que des péages automatiques rapporteraient 1 million de dollars de plus par an ?

Quand on a aménagé les installations, l'automne dernier, on a doublé le nombre des appareils et on a acheté des appareils spéciaux valant \$48,830 et dont l'installation a coûté \$42,000. La location des 18 appareils automatiques coûte \$100,000 par an. Mais l'impression persiste que . . . ça vaut le coup.

LA PRESSE
MAR 17 1960

L'enquête LANDE: des percepteurs négligeaient de remettre les billets

Ottawa, 17. (par A. G.) — Le rapport d'un comité d'appel présidé par Me. H. Lande et nommé par le ministre du Travail pour étudier les causes de 8 percepteurs de péages au pont Jacques-Cartier qui avaient été congédiés l'an dernier, révèle que ces percepteurs négligeaient surtout et ce régulièrement même aux heures où il n'y avait pas d'affluence de remettre des billets aux automobilistes qui venaient de payer leur droit de passage.

Le rapport Lande déposé hier matin devant le comité parlementaire qui enquête sur l'administration du pont J.-Cartier, concluait que la "négligence vague et générale" des percepteurs, en face de la preuve précise accumulée par une dizaine d'enquêteurs qui firent chacun 50 voyages sur le pont, ne pouvait tenir et que ces hommes étaient coupables des accusations portées contre eux.

Le document ajoute que d'autres percepteurs ont aussi violé les règlements, mais à un degré moindre que les huit qui ont été congédiés. Ils n'ont pas été dérangés.

Le comité Lande était formé de cinq personnes, deux représentant le syndicat des percepteurs (Fraternité des employés de chemins de fer), deux de la partie patronale et Me Lande lui-même. Il avait été entendu que les parties seraient liées par la décision, qui fut majoritaire, Me Lande ayant évidemment fait pencher la balance.

Or, le verdict fut "coupable", mais avec une "recommandation à la clémence". Me Lande proposa donc que les percepteurs soient réenga-

gés, mais avec perte de leurs droits d'ancienneté à partir du 1er janvier 1959.

Devant le comité parlementaire, M. Guy Beaudet, gérant du port de Montréal, a expliqué hier matin que cette ancienneté remontant au 1er janvier 1959, les employés congédiés avaient quand même droit à l'emploi avant ceux qui avaient été embauchés pour les remplacer et qu'il fallut donc reprendre les huit percepteurs.

La défense

Les percepteurs, à l'enquête, soutinrent que les accusations étaient fausses et qu'ils travaillaient, par suite d'un trafic intense, dans des conditions difficiles. S'ils avaient observé tous les règlements antiques concernant la perception des péages, la circulation serait devenue si lente que personne n'aurait voulu emprunter le pont Jacques-Cartier.

Les percepteurs étaient aussi "avertis" par les autorités quand leurs recettes baissaient en regard de la moyenne normale ou des montants recueillis par leurs collègues. On leur demandait d'améliorer leur rendement. Cela les forçait à travailler plus vite, surtout aux heures de pointe.

Pour les camions

Le rapport révèle une étrange pratique "admise par les percepteurs congédiés": comme la perception des péages concernant les camions était plus compliquée et prenait plus de temps, les percepteurs avaient adopté un système consistant à ne pas donner les reçus aux automobilistes et à

mettre de côté (sic.) l'argent ainsi perçu, de façon à le faire entrer plutôt dans les recettes provenant du passage des camions.

C'est peut-être là, dit M. Lande dans son rapport, l'une des raisons pour lesquelles les percepteurs ne donnaient pas toujours des reçus.

Le président du comité ajoute que les percepteurs devaient accélérer la circulation et observer des règlements conçus à l'époque des voitures à traction animale. Il préconisait une "modernisation drastique" du système de perception des péages (que l'on était en train d'installer).

Le rapport note toutefois que les infractions reprochées aux percepteurs ont été commises durant des heures où la circulation n'était pas intense, pendant la belle saison et alors même que les employés avaient été avertis par écrit (le 31 mai 1957) qu'une enquête aurait lieu. Cette enquête fut conduite en août et septembre 1958.

Les enquêteurs

Plus loin, Me Lande a dit que les témoignages des enquêteurs ont démontré qu'ils étaient "expérimentés, honnêtes et sincères dans l'accomplissement d'une besogne difficile et peu agréable".

Ils ont affirmé avoir donné aux percepteurs amplement de temps pour remettre les billets. Ils n'ont quitté les lieux qu'après avoir constaté que les percepteurs n'avaient pas l'intention de leur remettre de billets.

Le rapport ajoute que les per-

cepteurs n'ont présenté qu'un affidavit pour leur défense et qu'ils y déclarent ne pas se souvenir de ce qui s'est produit les jours où on les accuse spécifiquement d'infractions. Me Lande a conclu que cette "réfutation d'ordre général" ne pouvait tenir le coup devant la preuve précise des enquêteurs.

Elasticité

Si Me Lande a recommandé la clémence, c'est qu'à son avis, la preuve a démontré qu'il existait "depuis plusieurs années", une certaine "élasticité" de la part des personnes chargées de la surveillance des percepteurs, "lesquels, tant pour des raisons de nécessité (accélération de la circulation) que de négligence" ont adopté certaines pratiques qui ne cadraient pas avec les règlements.

Ainsi, on ne demandait jamais à un automobiliste de garder son billet jusqu'à la sortie du pont. Selon M. Poole, le surintendant, cela n'aurait fait que retarder la circulation.

Quant à l'habitude de ne pas donner de reçus, dit le rapport, elle se pratiquait aussi bien durant les heures de pointe qu'en dehors de celles-ci. Une autre raison pour la recommandation à la clémence est le fait que les 8 percepteurs n'étaient pas les seuls à "oublier" de remettre les billets, comme on l'a vu plus haut.

MAR 17 1961 LA PRESSE

part of
the Cartier
report

The Bridge Inquiry

Mr. Lande's Report Rates More Attention

By EWEN IRVINE

OTTAWA: The Parliamentary committee investigating Jacques Cartier Bridge administration now has before it for the first time some indication as to how money may have been extracted from bridge toll receipts. It is contained in the arbitration board report of Harold Lande, Q.C., of Montreal. It's not certain that all the committee members are aware of this report's importance, for some objected to wasting time on the report and Mr. Lande's telegram objecting to the interpretation put upon it. Yet the report is a meaty document the committee should want to examine further.

It will not get examined unless the committee operates in more orderly fashion and it is suggested here that it cannot get order into the proceedings unless it engages counsel to guide it. This was done with other parliamentary inquiries, notably the Customs inquiry of the Twenties and the Price Spreads inquiry during the Bennett regime.

The current inquiry is an attempt to discover how millions of dollars failed to find their way into the public treasury. It is as important from the monetary point of view and from the point of view of public interest as the earlier inquiries.

STAR
MAR 17 1939

P.L.C. Page

Bridge Toll Yearly Loss \$1 Million

The Star's Ottawa Bureau

OTTAWA, March 17—Statistics presented yesterday by the National Harbors Board indicate that the loss to the public treasury on the Jacques Cartier Bridge may have been of the order of \$1,000,000 annually in recent years.

The newly-provided figures bore out earlier estimates of at least a \$1,000,000 annual loss. These were based on the fact that revenues are \$530,000 higher for the first six months since automatic toll-collecting machines have been installed than they were in the same six months a year earlier.

The National Harbor Board, presenting figures on monthly revenues to the Commons' Railways Committee yesterday, showed a six-year trend of lower revenues in September than in August.

Sudden Increase

But when automatic toll collecting machines were installed last September, revenue in September jumped \$68,866 from August. If the previous trend had held, they would have dropped by about \$40,000.

This indication that the bridge may have been losing around \$110,000 in recent Septembers could not be applied for the whole year. While September was not the normal high month for revenues, it was well above the lower winter months.

Hence it appeared that \$1,000,000 annually would be a more conservative figure, as a rough

estimate of what the bridge may have been losing through pocketing of the tolls, cut-rate sale of tickets and other defalcations.

Other features of yesterday's resumption of the investigation into the operation of the tolls system were:

1. Montreal Port Manager Guy Beaudet contradicted the assertion of arbitration committee chairman Harold Lande, QC, of Montreal that none of the eight toll collectors dismissed in October of 1958 had been rehired.

2. The names of the eight dismissed then rehired toll collectors were given the committee.

3. A list of names of collectors, appointed since May of 1930 indicated that most have changed following each election involving a change of administration, with many appointed on the recommendation of politicians — including Mayor Sarto Fournier, Associate Defence Minister Pierre Sevigny, former Liberal Secretary of State Roch Pinard, and Azelus Denis (L—Montreal—St. Denis).

4. Mr. Beaudet told of being warned at gunpoint last August that if he did not prevent installation of automatic toll-collecting machinery harm might be done to himself or his family.

Montreal lawyer Harold Lande, chairman of the arbitration committee which investigated the protests of the eight dismissed toll collectors, had maintained that his recommendation had been tantamount to their continued dismissal. This was proved, he said in a telegram to committee chairman Gordon Fraser (PC—Peterborough), by the fact that none of them had been rehired.

Mr. Beaudet told the committee, however, that Mr. Lande had recommended reinstatement of the men, although with loss of seniority, and the National Har-

bors Board had been bound by the arbitrator's decision. He gave dates on which all the men had been rehired in 1959 and all but one had reported for work.

Mr. Beaudet said that therefore Mr. Lande's statement "is completely untrue and not in accordance with the facts."

The men had been dismissed for failing to give motorists receipts for cash received. Mr. Lande found them guilty of the charge but said tolls supervisor A. Poole, who retired on pension Sept. 1, 1959, admitted he knew the men did not follow the rule of issuing receipts.

Sudden Vacancies

Douglas Fisher (CCF, Port Arthur) asked how it had come about that toll-collecting positions suddenly became vacant during 1959 so that the previously dismissed toll collectors — who had all lost their seniority — could have been rehired so quickly. His question was ruled out until later in the hearings.

Earlier the committee had been told in a Harbors Board report that the replacements for the eight men had been threatened over the telephone. The RCMP had been asked to investigate, but could not trace the threats.

In the arbitration report Mr. Lande stated that investigations had shown that the eight men were not the only offenders who had taken cash without issuing receipts.

At least some, if not all, of the remaining collectors were similarly guilty, but to a lesser extent," he said.

Mr. Lande cited poor working conditions, impatience of motorists, difficulty of seeing the number of passengers in a car, and managerial pressure to step up revenue collections as mitigating circumstances in the cases of the eight men.

Names of the eight toll collectors dismissed in the fall of 1959 and ordered reinstated were given, in the order of their rehiring as:

R. Toupin, 5570 Hadley street, Montreal, hired July 13, 1946; Michel Savoie, 278 Labonte street, Longueuil, hired May 19, 1947; A. Beauchamp, 9201 12th avenue, St. Michel, hired April 9, 1949, on recommendation of T. P. Healy, former MP for Montreal - St. Ann's;

G. Flynn, 6519 Hamilton street, Montreal, hired Nov. 22, 1949, on recommendation of Mr. Healey; A. Decary, 5112 Place Beaugrand, Montreal, hired April 18, 1952; E. Jalbert, 5120 Charlevoix street,

P. J. C.
Pier

Montreal, hired Oct. 11, 1955.

M. Duceppe, 3225 Cirier street, Montreal, hired Sept. 17, 1956 on recommendation of Raymond Eudes (L—Montreal-Hochelaga); and C. E. Leger, 5783 Drake street, Montreal, hired May 16, 1957, on recommendation of J. A. Bonnier, former Liberal MP for Montreal-St. Henri.

(In several cases recommendation was stated to have been by the harbor commissioners if no entry was made under the heading "recommended by").

In general the listing of toll collectors since 1930 showed changeovers when the governments changed in 1930, 1935 and 1957-58.

Among those given as recommending persons for work as toll collectors Mr. Healy led the list with seven recommendations, Mayor Fournier had three; Hon. F. Rinfret, former mayor of Montreal, had three; Azellus Denis, Montreal Liberal MP since 1935, had four; former Montreal Liberal MP Y. Leduc had three; former Longueuil Liberal MP Auguste Vincent had two; former Liberal State Secretary Roch Pinard, one; Mr. Sevigny one; C. E. Campeau (PC—Montreal-St. James), one; Andre Gillet (PC—Mercier), one; Jean Paul Deschatelets (L—Montreal-Maisonnette-Rosemount), two.

Mr. Archer said no members of the board or any of its officials had been the subject of threats since the committee hearings started.

Mr. Beaudet told the committee he had been returning to his home about 9 p.m. on a Friday in August of last year. He had parked the car and headed toward the garage to open the door.

Two men in their 20s, one holding a gun, had told him to come behind the house. Obeying them, he had been told "to make sure

the automatic tolls were not installed."

He had replied that the decision had already been made by the Harbors Board and the Government and he couldn't do anything about it.

The men had told him he better do something about it "if you don't want any harm on you or your family".

He had tried to follow the men, lost them, gone home for a drink and then left to join his family in the country. He had reported the incident to Mr. Archer on the following Monday and Mr. Archer had passed it on to the RCMP.

The meeting adjourned as Mr. Beaudet was being asked why he hadn't called the police himself on the Friday. He was not able to reply due to the adjournment but had said earlier, "I must admit I was excited."

Douglas Fisher (CCF—Port Arthur) suggested that since Senator Fournier's name appeared so often as a recommender of toll collectors he should be called as a witness.

The committee has still to decide whether the list of witnesses

suggested by its steering committee should be called. When chairman Fraser read the list to the committee it included "an appropriate senior official from the city of Montreal." Mr. Fisher felt this should be Mayor Fournier.

Besides the list given in this newspaper Tuesday, the steering committee also suggested that former Liberal Defence Minister Ralph Campney, chairman of the Harbors Board from the time of its creation Oct. 1, 1936, to June 1, 1940, be called as a witness.

Mr. Campney was suggested as a Chambly-Rouville), brother of witness by steering committee Quebec Cabinet Minister Daniel member Maurice Johnson (PC—Johnson).

STAR
MAD 17 1000

P. C. Page

Telephone Threats Made To Bridge Case Figures

By JAMES A. OASTLER
Of The Star's Ottawa Bureau

OTTAWA, March 17 — The House committee investigating the administration of toll collections on Jacques Cartier Bridge resumed its deliberations today amid rumors of threats to cabinet ministers and members of Parliament.

The threats appeared similar to those made to employes of the National Harbors Board in Montreal in telephone calls last summer.

Associate Defence Minister Pierre Sevigny, for instance, has told of telephone threats he received. MPs from the Montreal area also have reported similar calls.

The threats have been reported to the RCMP but investigation, it is understood, produced no tangible evidence. Mr. Sevigny has denied that any threats have been made to him in person.

One MP suggested that the threats actually were not much different from other calls occasionally received from unidentified constituents who, in the strongest possible language, complain or threaten about some action, or lack of action, on the part of the member. They gen-

erally are not taken very seriously.

There are no signs, it was understood, that the organized portions of Montreal's underworld are involved in the bridge tolls case. The House committee intends, however, to continue its investigation into threats against bridge workers.

Every effort is being made to check each threat that has been made against anyone in connection with the bridge. There is no evidence so far, it was understood, indicating the source of the threats.

STAR

MAR 17 1960

Pas de nouvelle
menace adressée
à l'hon. Sévigny

Ottawa, 18. (DNC) — On dit
parfois non pas les morts
mais les menaces de mort. C'est
ainsi qu'un journal d'Ottawa a
annoncé, hier, que l'hon. Pierre
Sévigny avait été l'objet de me-
naces de mort en marge de l'en-
quête qui se poursuit au sujet
de l'administration du pont
Jacques-Cartier.

Interrogé par "LA PRESSE"
à ce sujet, le ministre associé
de la Défense nationale a dé-
claré qu'il avait reçu, en juillet
dernier, par téléphone, des me-
naces, mais que rien du genre
n'était survenu depuis. Ces évé-
nements avaient alors été si-
gnalés dans les journaux.

Plusieurs députés et le mi-
nistre des Transports, l'hon.
George Hees, ont nié également
avoir reçu des menaces.

LA PRESSE
MAR 18 1960

11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

Lettre à M. Hees

Doléances d'un groupe d'anciens receveurs

Un groupe "d'anciens percepteurs au Pont Jacques Cartier", non autrement identifiés et représentés par Me Pothier Ferland, a fait parvenir hier à l'hon. George Hees, ministre des Transports, et à l'hon. David Fulton, ministre de la Justice, une lettre collective dans laquelle ils se plaignent que les déclarations officielles récentes concernant l'affaire du péage n'ont montré qu'une mince partie de toute la question, celle-là précisément qui leur a causé un grand tort, disent-ils.

La lettre précise un cas où un père de cinq enfants se serait vu refuser un emploi, hier, parce qu'il ne pouvait fournir le "bon de garantie" requis, son cas n'étant pas encore "clair".

"Il nous est à peu près impossible de gagner notre vie," précise-t-on.

Les anciens percepteurs signalent une série de faits qui disent-ils, s'ils avaient été signalés publiquement en même temps que ceux concernant les percepteurs, auraient évité que le public ne porte tous ses soupçons sur eux seulement.

Enfin les "anciens percepteurs" demandent au ministre pourquoi il fut question d'arres-

tations imminentes au début de février et qu'il n'y en eu aucune depuis. Cela nous a causé du tort, disent les percepteurs qui se plaignent de ne pouvoir trouver du travail.

Ces anciens percepteurs rappellent qu'ils ont droit à un certain égard, vu que :

1—la plupart d'entre eux ont des états de services militaires appréciables.

2—aucun d'eux n'a un dossier judiciaire.

3—ils sont tous des pères de famille.

4—ils ont tous des rapports de leurs anciens employeurs.

5—plusieurs ont même reçu des recommandations des autorités même du port de Montréal, quand à leur intégrité et leur compétence.

La lettre, après avoir fait allusion aux droits de l'homme, conclut en faisant appel aux principes de l'équité, du "fair play" et de la justice.

Toll Gain Surprise To Board

By TIM CREERY

Of The Star's Ottawa Bureau

OTTAWA, March 18 — The National Harbors Board expected a drop in revenue from the Jacques Cartier Bridge, not the soaring rise that triggered the toll probe, it was learned today.

The revenue reduction was forecast because of the scale of tolls imposed to accommodate the new automatic toll-collecting machinery. The tolls went into effect last April. The machinery was installed in September.

A expected, revenues in the April-August period were lower than in the same period the year before. But in the six months since the automatic collectors were installed, toll revenues have been \$530,000 higher than in the same period a year earlier.

An Ottawa official of the National Harbors Board told this reporter that a revenue drop of \$126,000 had been forecast for the first year under the new scale of tolls.

The estimate was made by applying the new scale against 1956 revenue.

It thus appears that the loss to the public treasury on the bridge may have been even greater than thought, since the forecast reduction must be taken into account in assessing the increase that actually took place. The loss has been conservatively estimated at about \$1,000,000 a year.

Later Gains

It is also reasonable to assume that if the revenue forecast had been based on a later year than 1956, the expected reduction would have been relatively greater as traffic on the bridge was increasing.

Information concerning the old and new scales of tolls is expected to be placed before the Commons' Railways Committee next week.

The Harbors Board official said that in general the change in the scale of tolls had been a simplification. It reduced the number of "revenue items" in the toll structure from 53 to 20 in order to suit the new machines.

Estimating on the 1956 basis, it was forecast that revenue would decrease \$206,000 in respect of passengers, and \$90,000 in respect of cars. But this was partially offset by an expected increase of \$164,000 in revenues from trucks and buses. Thus the net reduction was expected to be \$126,000.

Streamlined Plan

The change in toll structure lying behind the estimates were:

- (1) Abolition of passenger tolls, which had been five cents for a single trip or 25 cents for 10 trips.
- (2) A change from a ticket-book to a token system, with 50 permanently valid tokens for \$1, instead of a four-month valid commuter's book of 50 tickets for \$1.
- (3) A streamlining of the bus and truck tariff, providing for the increased total take-off of \$164,000.

The cash rate of 25 cents a trip was to remain unchanged. It was expected that many motorists, however, would switch from cash to tokens because the latter were to be permanently valid.

The bridge also would not continue getting revenue from com-

muters' tickets which were not used because they had expired.

Hence it was estimated that although tokens cost more than tickets, the revenue from cars would go down.

'Spectacular' Increase

Expectation of greatly increased revenues from trucks and buses goes part way to explaining why the increase in revenues in this field was the most spectacular after the toll machines were installed. These revenues had, in fact, been higher than the year before during the April-August period, as forecast while other revenues had been lower, also as forecast.

It is now expected that the Commons committee will take more than a month to complete its investigation into the bridge-toll scandal.

Other business will take up some of the committee's time next week. The week after that the committee will devote its sessions to its annual hearing of presentations from the Canadian National Railways and Trans-Canada Air Lines. The investigation will also be delayed by Parliament's Easter recess.

FRIDAY, MARCH 18, 1960

The Bridge Scandal

THE reasons why the Jacques Cartier bridge now owes ten millions more than it cost to build are becoming painfully clear. There has been stupidity, carelessness and negligence from the early years of its operation. Harsher terms might well be applied. We prefer to understate the case.

The parliamentary committee, now engaged on a long overdue investigation, has been studying a National Harbors Board report which sets forth the various checks made on the toll collectors since the early days of the bridge's operation. The first of these in 1934 showed irregularities and "the names of the collectors concerned were noted for future reference." By 1946 the Board, having noted repeated irregularities, wrote a strong letter to all collectors that departure from regulations "would render the collector liable to instant dismissal." In 1952, when 51 toll collection irregularities out of 75 crossings were discovered, the port manager told the Board that he wanted additional evidence before he did anything.

In March, 1957, a 100-crossing check showed that in 90 cases no receipts for cash were issued and in 88 cases the collectors did not ask fares for passengers in crossing vehicles. For the first time, the Board took disciplinary action. Nobody was fired, but four collectors were transferred to the Board's grain

elevator department. The stern penalty of shovelling grain for a living—or watching others do so—was thus imposed 11 years after the Board had written its toll collectors threatening instant dismissal for any infraction of rules. Finally, the Board did get tough. In 1958 it fired eight offending collectors, but the moral effect of this thunderbolt was somewhat weakened by the fact that seven of them got their jobs back.

This is the core of the story up to now, but the committee proposes further hearings. The investigation must be rigorous and searching. Yesterday we suggested it would be strengthened if the committee would appoint its own counsel in order to bring more order into the proceedings. Certainly the committee should leave nothing undone which will throw light on this long-continuing scandal.

It will be widely suspected that that scandal includes the committal of criminal acts. But, on the evidence already produced, we have on our hands an administrative and political scandal of serious proportions. The record reveals weakness and incompetence on the part of Harbor Board officials. That is the administrative side of it.

It has as yet shown nothing to suggest that cabinet ministers took their responsibilities seriously. Was any minister reading the successive reports on bridge irregularities which were available to him at least since 1934? Was he expressing approval, or disapproval, of the decisions made by the Board? To the extent that he did, or did not, the scandal and its ramifications become political.

STAR
MAR 18 1960

Hand
written
note

Letters From MPs Got Jobs'

Ottawa, March 17—(P)—Recommendations by Members of Parliament or "other important persons" influenced hiring practice by the National Harbors Board on Montreal's Jacques Cartier Bridge, the Commons Railways Committee was told today.

"In cases where two candidates had equal qualifications, the preference was given to the one recommended by an MP or some other person," Port Manager Guy Beaudet testified.

Associate Defence Minister Sevigny confirmed today he had been among persons threatened, "both to the safety of my family and myself personally."

The abusive telephone threats lasted two months, ending when Mr. Sevigny was named to the Cabinet. He had finally reported them to the Quebec Provincial Police.

"I don't know whether they put a watch on our home but nothing developed and then along in August the phone calls stopped."

Yesterday, Mr. Beaudet testified that he had been threatened at his home by two armed men last August and warned to halt installation of the automatic collecting system or face harm to himself and his family.

Many Dismissed After Elections

But bridge authorities said no further threats developed to anybody after the machines took the place of the manual operation. Revenues went up markedly.

Today, Mr. Beaudet was questioned about the hiring practice for toll collectors. The committee has been supplied with a list of those hired and who recommended them.

Over the years many were recommended by Montreal MPs. Dismissals were heaviest after the 1930 Conservative Federal election victory and the Liberal win in 1937.

Douglas Fisher (CFC — Port Arthur) asked Mr. Beaudet if he had ever tried to alter the pattern of recommendations since being named port manager in 1954.

"No," replied Mr. Beaudet.

"You accepted it?"

"Yes," said Mr. Beaudet.

Recommendations normally were written, he agreed, saying he was unable to remember ever having a visit from an MP specifically about getting a job for someone. It was his responsibility to authorize all such special appointments.

OTTAWA

DAY BY DAY

By Arthur Blakely

Under The Bridge:

THE HOUSE OF COMMONS' committee inquiry into the toll collection system at the Jacques Cartier bridge raises serious doubts about the ability of the National Harbors Board to administer such matters. How it fares with harbors is, of course, another matter.

But as far as the Jacques Cartier bridge is concerned, the record of this federal administrative body is scarcely reassuring.

In the memorandum submitted to the Commons Committee on Railways, Canals and Telegraph Lines which is now probing the toll collection affair, the National Harbors Board was at some pains to point out the precautions which it had adopted to avoid the very kind of toll collection discrepancies at the Jacques Cartier bridge which have developed.

"As a further safeguard," the memorandum noted, "the Port Manager at Montreal, as early as 1934, arranged with the investigation department of the Canadian National Railways to make periodic checks of the toll collectors without any prior notice to anyone in the employ of the harbor, including the Port Manager."

But in bold, hard fact, this precautionary step was scarcely as effective as it could and should have been.

While it is true enough that the first such check was staged "as early as 1934," it is also true that the bridge had been opened to traffic as early as May 14, 1930. And for the first four years that the bridge was in operation, spot checks of this kind were conspicuously absent.

In the 1934 check, investigators found that two collectors failed to hand out receipts for cash fares paid. Result? Their names were recorded for future reference.

It wasn't until more than four years later that a second such check was held. This, in October, 1938, revealed an interesting habit on the part of collectors of accepting detached coupons without production of a coupon book. Result? No action was taken.

The next check was initiated a trifle under four years later in March, 1942. Of the toll collectors checked, more than 80 per cent were still clinging to the old habit (against rules and regulations) of accepting detached tickets. Result? Toll collectors were given a stern warning to follow the rules. Or else.

The authorities waited for another four years to go by before they did another spot check, in February and March of 1946. Just before it began, collectors were warned once more that detached coupons were not acceptable and that any departure from the rules would make them liable to instant dismissal.

All the same, when the checking began immediately after receipt of this warning, it was found that virtually all collectors were ready, willing and eager to accept loose coupons. Still, and there was at least one case in which a toll collector didn't check the number of the coupon against the book number to make sure that the two were the same.

The result? A further warning.

Somehow or other, incredibly, this last check must have persuaded the National Harbors Board that the toll collection system at the bridge was right up to the mark.

Anyway, the next check wasn't made until September, 1952. It was, however, more extensive than any of its predecessors. The results would have been a painful revelation to any but the most indomitable. Loose coupons were freely accepted. Toll collectors were quite ready to accept tickets from books which had expired. In a discouraging number of cases, no charge was made for all passengers carried. And there was a revival on a discouraging scale of the old sin of issuing no receipt for cash fares.

Result? The Board decided to lie back in the bushes, piling up further evidence against the toll collectors involved.

But the whole enterprise appears to have been shelved and lost from sight, with but little delay.

The next check didn't occur until March 1957. And by the time it was over, even the National Harbors Board could see that termites were gnawing at the woodwork. In an appalling number of cases, no receipts for cash were issued. And in about the same number, toll collectors didn't even ask for fares normally payable for passengers.

Result? Four toll collectors were transferred to other jobs with the grain elevator department. The Brotherhood of Railway and Steamship Clerks, Freight Handlers, Express and Station Employees protested against this drastic disciplinary action. But the union plea was dismissed by a committee of appeal.

The next check was instituted in August-September, 1958—a new speed record for the course. It revealed that three times out of every four, toll collectors failed to issue receipts, collect the proper tolls, or both. Result? Eight collectors were dismissed. The same union, again disturbed, protested. The arbitrator, the Board says, urged that the offenders be reinstated with loss of seniority. This was done. Seven of the eight were rehired. The eighth failed to appear for work.

The last chapter opened and closed in the autumn of 1959 when a last check produced findings strangely similar to those of the previous year. Twelve collectors were in flagrant violation of the rules.

Result? Well, no one was fired. One casual employee just wasn't offered further work. Six others refused the work offered to them. Two failed to report for duty. One resigned. One accepted alternative employment on the harbor. The other went on sick leave, vanished and was considered as having abandoned his position.

So there were eight checks. But eight checks over a period of 30 years may be something less than adequate. Even so, the warnings seem to have been ignored until, at last, the situation reached a point where the irregularities could be ignored no longer. Even by the National Harbors Board.

Only Once In A While

The National Harbors Board has always had the responsibility of seeing that tolls were efficiently collected on the Jacques Cartier Bridge. But in the evidence being presented before the House of Commons Committee, the Harbors Board scarcely emerges with much credit.

The evidence reveals that irregularities were found to exist in collecting tolls as far back as 1934. Yet no further check was made for four years. More irregularities were found. But another four years passed before another check was made. Still more irregularities were found. But still another four years went by before a fourth investigation was held.

Irregularities again were found. But this time six years were allowed to pass before a check was made. After more irregularities were found, no further check was made for five years. Finding still more irregularities, checks then became frequent.

Quite clearly, the National Harbors Board had no reason to be surprised over troubles in collecting tolls on the bridge. It had found them again and again. But not until 1957 and 1958 were investigations made intensively. Between 1934 and 1957 checks were made at intervals from four to six years.

It is true that the actual checks

were made by the investigation department of the CNR. But it is very hard to believe that the CNR is to be blamed. Though the arrangements between the National Harbors Board and the CNR may not be altogether clear, it may be presumed that the checks by the CNR were made at the request of the Harbors Board. If the Harbors Board felt that the checks were not being made frequently enough, surely it could have asked the CNR's investigation department to make them at closer intervals, or it could have obtained the services of some other agency.

The impression given by the evidence before the Commons Committee is that the National Harbors Board has had this problem on its hands for 26 years. So far from coming to grips with it, long intervals were allowed to pass even between checks.

After these checks little effective action seems to have been taken in most instances. Even if more vigorous action had been taken, the long time that elapsed between checks would have provided no means of knowing how effective such action had been.

The supervision of the Jacques Cartier Bridge is, of course, only one of the many responsibilities of the National Harbors Board. But the record in this regard is not impressive.

'Pont Jacques-Cartier: seize anciens receveurs demandent à M. Hees:

"Accusez-nous ou cessez de laisser planer des soupçons"

Seize anciens receveurs au pont Jacques-Cartier chez lesquels la Gendarmerie royale a procédé à des saisies de documents viennent de protester auprès du ministre des transports, M. George Hees et du ministre de la justice, M. Davie Fulton, concernant les déclarations que ces derniers ont faites en même temps qu'on annonçait des saisies pratiquées chez les sous-

signés et qu'on parlait d'arrestations imminentes."

"Vous avez donné une telle forme à vos déclarations, dis-ent-ils, que le public devait presque nécessairement conclure à la culpabilité des anciens receveurs."

Ces derniers prétendent que les déclarations qui ont été faites les empêchent de se trouver un emploi et de gagner leur vie.

"Encore aujourd'hui, dit la lettre dont la copie est reproduite ci-dessous, un de nous, père de cinq enfants, s'est vu refuser un emploi parce qu'il ne pouvait fournir le "bon de garantie" requis vu que son cas n'est pas encore "clair".

Ils terminent leur lettre en demandant aux ministres Hees et Fulton, de faire réviser les principes de l'équité et de la justice dans toute cette question.

Monsieur le ministre,

Depuis quelques mois déjà, vous avez été de nombreuses déclarations publiques relatives au pont Jacques-Cartier. Dans plusieurs de ces déclarations, vous avez parlé d'arrestations imminentes qui devaient avoir lieu à la suite des enquêtes que vous avez ordonnées; dans d'autres, vous avez mis l'accent sur les différences des montants réalisés en 1959 alors que les droits de péage étaient perçus par les machines automatiques et ceux réalisés en 1958, sous l'ancien système; vous avez, enfin, employé des termes comme "fraude" et "détournement de fonds". Ces déclarations étaient faites en même temps que l'annonce des saisies pratiquées chez les sous-

signés et qu'on parlait d'arrestations imminentes."

A tout événement, vous avez donné une forme telle à vos déclarations que le public devait presque nécessairement conclure à la culpabilité des anciens receveurs. En aucun moment, vous n'avez tenté de donner d'autres explications à ces différences de montants perçus. Comme ministre des transports, il n'y a aucun doute que vous deviez en connaître d'autres. Pour notre part, bien que nous ne soyons pas en position d'avoir un dossier complet comme le vôtre, nous savons pertinemment bien que:

a) le tarif des camions a presque doublé entre 1958 et 1959;

b) qu'une grande partie des revenus du pont provient justement des camions;

c) que le tarif des automobiles a aussi légèrement augmenté;

d) qu'en 1958, le pont Jacques-Cartier n'avait pas la capacité qu'il avait en 1959, des travaux y étant en cours et qu'une bonne partie de la circulation, même des véhicules lourds, était détournée vers le pont Victoria;

e) qu'il y a normalement une augmentation graduelle du trafic tous les ans;

f) qu'autrefois, un grand nombre de véhicules était admis pour rien sur le pont, sur l'ordre des autorités (personnages officiels, police, armée, députés, conseillers municipaux, membres du clergé, etc.) ce qui n'arrive plus maintenant.

Nous ne trouvons pas très juste que vous ayez omis tout ceci. Nous croyons que tant qu'à commenter la question, il fallait le faire complètement de façon à ce que le public voit tous les faits, sinon il aurait été préférable de ne faire aucun commentaire.

Pour ce qui est de la question des arrestations, vous en avez parlé dès le début de février et rien n'est fait encore. Tout le monde entretient inévitablement des doutes entre-temps. Est-ce que cela va durer encore bien longtemps? Nous nous permettons de vous faire remarquer que pendant ce temps, il nous est à peu près impossible de gagner notre vie.

Encore aujourd'hui, un de nous, père de cinq enfants, s'est vu refuser un emploi parce qu'il ne pouvait fournir le "bon de garantie" requis vu que son cas n'est pas encore "clair".

Permettez-nous de nous étonner de cette attitude de la part d'un membre d'un gouvernement qui parle avec emphase et à juste titre de "droits de l'homme" depuis quelques années.

Nous disons, en effet, que lorsque vous avez mentionné la possibilité d'arrestations pour la première fois, ou vous aviez en mains des éléments sérieux pour le faire et vous avez eu amplement le temps de procéder aux arrestations, ou vous n'en aviez pas et il est de la dernière injustice de laisser planer de tels soupçons dans le public.

Enfin, monsieur le ministre, si vous aviez pris connaissance du dossier de chacun de nous, vous auriez probablement eu une autre attitude. Vous auriez, en effet, constaté:

1—que les 9/10 d'entre nous ont des états de service de guerre appréciables, plusieurs avec des mentions plus qu'honorables;

2—que personne parmi nous n'a de dossier judiciaire;

3—que nous sommes tous des pères de famille;

4—que nous avons tous des rapports de nos anciens employeurs;

5—que plusieurs ont même reçu des recommandations des autorités même du port de Montréal, quant à leur intégrité, leur compétence, etc.

Nous nous excusons de cette longue lettre, mais nous avons pensé que cette mise au point s'imposait et qu'elle contribuerait à faire régner à nouveau les principes de l'équité, du "fair play" et de la justice dans toute cette question.

Vos tout dévoués, tous anciens receveurs au pont Jacques-Cartier.

J.-N. Savoie, R. Hachey, E. Jalbert, M. Duceppe, N. Lantaigne, A. Turcotte, R. Houle, M. Poirier, A. Decary, J. Roy, A. Beauchamp, J.-N. Lafamme, F. Baker, Y. Gingras, A. Thomas, L. Gagnon

P.J.C.
Bridge

Bridge Toll Inquiry Nears End

RCMP officials said today their investigation of Jacques Cartier Bridge toll irregularities was "coming to an end" and enough evidence had been collected to bring criminal charges against several persons.

Supt. R. J. Belec, head of the Criminal Investigation Bureau, RCMP Montreal, declined to give an exact date for the ending of the investigation.

He said: "Several more avenues of investigation remain open, but we are seeing our way clear and prosecutions should begin shortly." He added the police often continued investigations right up to the date of a trial.

The RCMP investigation began several weeks ago with a series of 31 raids on homes in the Montreal district, in which police said important evidence had been uncovered.

A parliamentary committee also began a hearing into the toll irregularities, which first came to public notice when bridge revenues increased in large amounts after the installation of automatic toll collectors.

The parliamentary committee suspended its hearings while the RCMP investigation was going on, but resumed them last Monday.

STAR

MAR 21 1960

MONDAY, MARCH 21, 1960

Some Pertinent Bridge Questions

THE parliamentary committee investigation of Jacques Cartier Bridge administration resumes its sessions tomorrow. So far it has sat on three occasions for brief periods, received a mass of documents relating to bridge operation, the hiring of toll collectors, police investigations. No attempt has been made to analyze the documents and the questioning of port authority witnesses has had neither coherence nor depth. Tomorrow, when the committee sits both morning and afternoon, will be a real opportunity to dig deeply into the bridge administration. If the committee does not seize this opportunity there will be warrant for public suspicion that it has no serious purpose.

What the committee needs to find out first is whether the bridge administrators ever realized that the public treasury was being robbed blind. All they have on this point so far is this exchange between Mr. Beaudet, the port manager, and Douglas Fisher, the M.P. who first asked for this inquiry:

Mr. Fisher: Had there been intimations to you that anything was going on that might deprive the government of revenue?

Mr. Beaudet: I had heard rumors and jokes being made that toll collectors were not efficient.

Mr. Fisher: When you became port manager, did you take preventive measures?

Mr. Beaudet: I gave it as much attention as my other duties would permit.

It is true that Mr. Beaudet could not give the bridge all the attention it needed and do his other harbor work as well. This was why he secured the appointment of a bridge superintendent. It was this superintendent who initiated police investigations on the bridge, with Mr. Beaudet's approval. These investigations showed clearly how money might have failed to get into the toll boxes by the denial of receipts to bridge users. But nothing was done beyond transferring offending employes to other jobs or reinstating them in their bridge jobs on orders of an arbitration board chairman.

This is where the committee needs to dig more deeply. Did the police reports contain anything more than the brief summary presented to the committee? Did the police suspect that money was being taken? The port manager has so far referred only to "inefficiency" on the part of employes. The committee should get down to the business of finding out whether "inefficiency" is a euphemism for "theft" and whether the bridge administrators took any steps to prevent it prior to the installation of automatic toll collectors.

STAR
MAR 21 1960

OTTAWA

DAY BY DAY

By Arthur Blakely

The Task Force:

THE COLD, unemotional voice of statistics suggests that the Jacques Cartier bridge toll collector's lot was not a happy one. It may, in some instances, have been an exceedingly profitable one. But that's another matter.

The pay scale—the official scale, that is, has never been high.

Educational qualifications for the post were, until quite recently, kept so low that no moron would have been likely to be disqualified thereby.

Job security was poor.

Right from the beginning, Montreal politicians found that the National Harbors Board bridge administration was a kind of happy hunting ground.

The first patronage appointment was made by the Hon. Fernand Rinfret, a Liberal, on May 9, 1930, the very day that the bridge opened. The last such appointment was made by C. E. Campeau (PC—Montreal-St. James) as recently as Jan. 13, 1959, and there were 27 other identifiable patronage appointments sandwiched in between.

All but a few of the patronage appointments were made by Liberals, distinguished or otherwise, who have represented Montreal district ridings over the years. But this scarcely constitutes reliable evidence of Conservative virtue. Throughout the greater part of the period, a Liberal Government was in office in Ottawa and Liberals held a tight monopoly on Montreal ridings. And to the victors go the spoils.

If there were political hirings, there were also political firings. Every time that a Federal Government was defeated—and since the Liberals held office for 23 of the 30 years that the bridge has been open, this did not happen too frequently—there was a rash of dismissals.

The National Harbors Board, for reasons best known to itself, appears to have acquiesced in this handy arrangement. Or, if it found the practice of awarding jobs to toll collectors on a political basis unpalatable, it failed to scream loudly enough for its protests, if any, to be heard.

The toll collecting establishment at the Jacques Cartier Bridge has never been large. Fourteen men were hired and on duty (13 of them on the recommendation of the N.H.B. and one with the backing of Mr. Rinfret) when the bridge opened on May 9, 1930.

From that date until Sept. 8 of last year, when the automatic toll collection machinery went into effect, some 96 men were hired to fill the collection positions.

The turnover was rapid and unpredictable.

Of the original 14 collectors who were on hand on opening day back in 1930, eight were fired before the year's end, after the King Government was defeated by Bennett that warm depressing summer.

Of the 96 who were hired, ten are listed as having been "dismissed for cause" — a term which is scarcely open to misinterpretation.

Eighteen others were just plain "dismissed." And, at the Jacques Cartier Bridge at least, a simple dismissal could cover a multitude of different circumstances.

Over the long haul, seven toll collectors were "transferred for inefficiency." This method of dealing with collectors who stubbornly declined to abide by the rules and regulations is a fairly recent development. No case in which this kind of disciplinary action was taken ante-dates April, 1957, when it appears to have occurred to the National Harbors Board authorities as a good idea.

An even 20 toll collectors "resigned"; achieving a state quite separate from retirement on pension. In some instances, they may have resigned to go to better jobs or for other reasons. But developments during the last three years makes it clear that toll collectors resign, at times, to forestall firing or other similar measures.

And there were 16 instances in which toll collectors at the bridge were "laid off." But recent experience has shown that lay-offs, too, can be a form of disciplinary action, however mild.

Of the 96, only 12 survived to reach that goal of all civil servants—retirement on pension. And this in itself suggests that the description of working conditions at the bridge as "poor" was a magnificent understatement.

GAZETTE
MAR 21 1960

P. J. C. Page

Bridge Inquiry

**Arbitration Report
Enlightens Probers**

By EWEN IRVINE

THE parliamentary committee probing into Jacques Cartier Bridge administration has decided to call as a witness the arbitrator whose report disclosed a possible method of extracting money from bridge tolls collected. The report is certainly worth examining further, both for its description of the bridge operation and the method disclosed of dealing with men dismissed for breach of bridge regulations. The committee will also want to know whether similar arbitration proceedings took place before the present bridge administrators took over in 1954. So far the inquiry has not moved back of that year. There is a profound silence affecting the years 1930 to 1954.

Eight toll collectors were dismissed on October 2, 1958, for breach of regulations. The specific charge was that they failed to give receipts to drivers of vehicles crossing the bridge. The union grievance committee moved in to protect them. Before the arbitration board the men denied the charges and pleaded that if in some instances receipts were not given, "this neglect did not result from any bad faith but from the very trying, difficult and confusing conditions under which these employes perform their duties."

STAR
MAR 22 1960

P.L.C.
Page

Ministers To Appear

So far, as has been noted, the inquiry has not moved back to earlier bridge administrations. But the committee intends to call Hon. Lionel Chevrier and Hon. George Marler, both former Transport Ministers, along with earlier harbor administrators and the Mayor of Montreal who recommended some toll collectors for their jobs.

Maurice Archer, the current National Harbors Board chairman, has told the committee that the minister was kept informed of all important matters. He has not yet been asked whether evidence of malfeasance was placed before the minister. Here is Mr. Archer's explanation of procedure:

Mr. Fisher: If you hear of malfeasance in any place in the National Harbors Board, is this the sort of thing you would immediately take to the minister, or is it the sort of thing you would immediately go into very thoroughly on your own first?

Mr. Archer: We would study the matter ourselves first, and bring it to the attention of the minister if it were important. We would make a recommendation to the minister on that.

What Mr. Archer has not yet been asked is whether in fact any recommendations regarding malfeasance on the bridge had been sent to the present or earlier ministers, and, if they were, what action the minister ordered.

STAR
MAR 22 1960

L'AFFAIRE DU PONT JACQUES-CARTIER

Menacés, 2 receveurs ont dû abandonner leur emploi

OTTAWA (DNC) — Deux perceveurs de péages du pont Jacques-Cartier, engagés en 1957, ont quitté leur emploi en 1959, à la suite de "menaces" qui, selon eux, ne leur permettaient plus de conserver leurs postes. C'est ce qui a été révélé hier au Comité parlementaire d'enquête sur l'administration du pont par M. Guy Beaudet, gérant du port de Montréal.

M. Beaudet exposait alors au comité les raisons qui, dans le cas des perceveurs congédiés, permutés ou démissionnaires, étaient inscrites à leur dossier. Le gérant du port de Montréal n'a cependant pu fournir ces renseignements que depuis 1945, date à laquelle il fut nommé gérant du port, les dossiers antérieurs ne comportant aucune explication sur le départ d'employés.

On n'a pu connaître, pour le moment, la nature ni le pour-quoi des menaces proférées contre les deux perceveurs en question mais il est évident que l'affaire rebondira lorsque le comité aura atteint le point afférent à ce domaine sur l'ordre du jour des délibérations.

Les perceveurs ne seront toutefois pas interrogés "pour le moment" parce que, selon un message du ministre de la justice au président du comité, leur interrogatoire pourrait nuire aux recherches poursuivies par la gendarmerie royale en vue de la mise en accusation possible de certaines personnes.

Les deux employés en cause sont: M. H. Fournier, résidant au numéro 406 de la rue Dollard, à Montréal-Sud, et M. A. Turcotte, domicilié au numéro 3305 de la rue Duquesne, à Montréal. Le premier fut engagé le 1er novembre 1957, sur la recommandation de M. Roch Pinard, ancien député libéral de Chambly - Rouville et ancien secrétaire d'Etat, et sur celle de M. Pierre Sévigny, député conservateur de Longueuil et depuis promu ministre associé de la défense. M. Fournier quitta son emploi le 25 juin 1959. Le second, M. Turcotte, a été engagé le 2 mai 1957, avec la recommandation de M. Jean-Paul Deschatelets, député libéral de Maisonneuve - Rosemont. Il quitta son poste le 20 juillet 1959.

Le comité a décidé de convoquer à la barre M. Pierre Sévigny, ministre associé de la défense, qui dit avoir subi des menaces, au téléphone, préalablement à l'installation d'un système de péage automatique au pont Jacques-Cartier. Tout autre membre du Parlement ou toute autre personne qui aurait été menacé ou aurait connu l'existence de menaces contre une tierce personne, en rapport avec cette affaire, sera invitée à donner les renseignements nécessaires au comité.

M. Guy Beaudet, gérant du port de Montréal, a fourni au comité certains renseignements sur les employés qui ont quitté le service des péages depuis 1945.

Quelques uns, trois ou quatre, ont été congédiés pour avoir été trouvés ivres au travail. Une dizaine ont été mis à pied pour n'avoir pas rencontré les exigences afférentes à leurs fonctions. Un certain nombre ont été transférés pour inefficacité.

M. Beaudet a expliqué que ce terme incluait la violation des règlements relatifs à la perception des péages, soit que les perceveurs aient accepté des billets détachés des livrets, soit qu'ils n'aient pas remis de reçus aux automobilistes, soit encore qu'ils n'aient pas rapporté les personnes voyageant en automobile en plus du conducteur.

Le gérant du port de Montréal a expliqué que l'on ne pouvait congédier ces perceveurs sans avoir la preuve que les billets reçus ne prenaient pas le chemin des receptacles prévus. Or, cette preuve n'a jamais pu être apportée, dit-il. En conséquence, il fut convenu au comité des griefs syndicaux que ces perceveurs seraient permutés à d'autres fonctions.

Le ministre de la justice, M. Davie Fulton, devra décider, a convenu le comité, de la publication possible des lettres de recommandations "personnelles et confidentielles" fournies par les députés aux perceveurs congédiés par la suite. Le président du comité, M. Gordon Fraser, et M. Guy Beaudet, gérant du port de Montréal, ont formulé des doutes sur la possibilité qu'il y ait de rendre publiques des lettres que leurs auteurs voulaient garder confidentielles.

Toutefois, comme il s'agit de documents adressés à un fonctionnaire public et recommandant certaines gens pour des emplois publics, M. Beaudet a déclaré qu'il s'en tiendrait à la décision du comité.

C'est alors que le président, M. Fraser, (PC - Peterborough) annonça qu'il référerait l'affaire au ministre de la justice qui prendrait la décision jugée utile après avoir consulté les avocats de son ministère.

M. Guy Beaudet, gérant du port de Montréal, a déclaré qu'à son entrée en fonction, il eut le sentiment d'irrégularités possibles au service de la perception mais, dit-il, je n'ai jamais pu mettre la main sur des faits me permettant de croire avec certitude que quelque chose n'allait pas.

Toutefois, en 1956, il crut sentir que des perceveurs étaient troublés par la rumeur qu'on pourrait installer un service automatique de perception des péages.

M. Beaudet, ainsi que M. Maurice Archer, président du Conseil des ports nationaux, ont résumé les mesures prises pour renforcer le contrôle au service de la perception. Ils déclarèrent qu'ils n'avaient aucun moyen de s'assurer qu'il n'y avait pas de coulage tant que la perception automatique ne fut pas en opération.

M. Beaudet ajouta que les farces et les plaisanteries qu'il entendait régulièrement, à propos

des perceveurs, étaient dans le genre suivant: "Pourquoi, vous, le gérant, garder une vieille Chevrolet quand, comme perceveur, vous pourriez vous acheter une Cadillac?" ou bien l'on m'affirmait que certains perceveurs vivaient au-dessus de leurs moyens ou bien d'au-

tres personnes se vantaient de traverser souvent le pont sans avoir à payer. Mais, dit M. Beaudet, ce n'est qu'au rapport des enquêteurs du Canadian National, en 1956, que l'on m'a signalé les premières irrégularités.

M. Beaudet a promis de plus nombreux détails sur les constatations des enquêteurs lorsque le comité l'entendra à l'item "vérifications" de l'ordre du jour.

Plusieurs députés ont exprimé l'avis qu'il leur semblait qu'il y avait eu complaisance, "négligence équivalente à de la complicité," etc., en rapport avec le contrôle de la perception mais le président demanda à ces députés d'attendre la fin de l'enquête avant de tirer leurs conclusions.

EN BREF

OTTAWA — Voici, en résumé, ce qui ressort des deux séances tenues, hier, par le comité parlementaire enquêtant sur l'administration du pont Jacques-Cartier :

- O -

Des députés conservateurs ont accusé le conseil des ports nationaux de complaisance voisine de la complicité en rapport avec la perception des péages.

- O -

Le ministre de la défense nationale, M. Pierre Sévigny, comparaitra pour relater les menaces dont il a été l'objet avant l'installation d'un système de perception automatique.

- O -

Deux employés du pont ont démissionné en 1959, après deux ans de service, à cause de menaces qui, selon eux, ne leur permettaient pas de conserver leur emploi.

- O -

Ces deux employés ne seront pas interrogés pour le moment par le comité parce que le ministère de la justice veut d'abord compléter l'examen des dossiers saisis par la gendarmerie royale au cours de perquisitions dans des maisons de percepteurs et d'anciens percepteurs.

- O -

M. Guy Beaudet, gérant du pont de Montréal, a déclaré que l'inefficacité de certains employés permutés signifiait, dans plusieurs cas, qu'ils violaient les règlements de la perception mais que leur congédiement était impossible, à cause d'une décision arbitraire, exigeant la preuve formelle de malhonnêteté, preuve impossible à établir.

- O -

M. Beaudet a déclaré aussi qu'en 1956 il eut le sentiment que quelque chose n'allait pas chez les percepteurs à cause des rumeurs de l'installation possible d'un système automatique.

- O -

M. Beaudet a déclaré qu'avant les enquêtes du Canadian National, il n'a pu mettre la main sur des irrégularités, en dépit des plaisanteries courantes sur la belle vie que menaient les percepteurs.

Un député se pose la question

La fraude érigée en système au pont Jacques-Cartier?

Ottawa, 22 (UPI) — Un député ministériel a émis aujourd'hui l'opinion qu'"un système bien organisé d'infractions" avait marqué la collecte du péage au pont Jacques-Cartier.

M. Grant Campbell, représentant de la circonscription de Stormont, a déclaré que les revenus précédant l'installation de percepteurs automatiques l'automne dernier étaient tellement normaux que l'on ne pouvait que présumer que tout se passait dans l'ordre ou encore que le système d'infractions était bien organisé.

M. Campbell a déclaré devant le comité de la Chambre sur les communications que, comme les revenus avaient grimpé de trente pour cent au moment de la disparition de l'ancien système de péage, il était sensé de croire que tout ne s'était pas passé dans l'ordre.

Négligence

Le député de Stormont a déclaré, à la suite d'objections venant de la part de l'ancien ministre des Transports, M. Lionel Chevrier, qu'il semblait bien avoir eu "négligence voisine de la complicité" de la part des fonctionnaires concernés.

De son côté, M. John Drysdale (Burnaby-Richmond), a repris qu'il devrait y avoir eu "négligence totale et indifférence" de la part des représentants du Bureau des ports nationaux et du port de Montréal.

M. Hees

Le ministre des Transports, M. Hees, a témoigné pour la première

fois au cours de l'enquête entreprise depuis une semaine et a révélé qu'il avait pris sur lui de se renseigner sur la perception des péages, après son entrée en fonction en 1957.

M. Guy Beaudet, gérant du pont, qui, pour sa part, a avoué n'avoir

jamais entendu parler de malhonnêteté chez les percepteurs du pont a raconté devant le comité l'une des blagues qui couraient à l'époque.

"Comment, vous conduisez une vieille Chevrolet? Pourquoi ne devenez-vous pas percepteur de péage afin de rouler en Cadillac?" C'est du moins ce qu'on disait dans le peuple.

12
13
14

Trade 'Crate' For Cadillac, Beaudet Told

(By Gazette Staff Reporter)

Ottawa, March 22.—Montreal Port Manager Guy Beaudet told the Commons Committee on Railways, Canals and Telegraph Lines today that an associate had once told him in a "jocular" fashion that if he traded his job for that of a Jacques Cartier Bridge toll collector, he'd be able to swap his "old crate" for a Cadillac.

That, Mr. Beaudet told the committee, was the nearest thing to a tip he had received until recently that there was more to bridge toll collections than met the eye.

The only suggestion of dishonesty or wrong-doing that he had encountered during his years of association with bridge operations had been in the form of jokes and vague rumors, he said.

"I don't mind telling you one of the jokes," he told the committee. "One day, a friend of mine said to me: 'What's the matter with you driving an old crate? Why don't you become a toll collector and drive a Cadillac?'"

GAZETTE
MAR 23 1960

P.L.C. - Page

Au pont Jacques-Cartier

2 receveurs avaient démissionné en 1959 à la suite de menaces

par Amédée GAUDREULT

Ottawa, 23. — M. Guy Beaudet, gérant du port de Montréal, a révélé, hier midi, au comité parlementaire qui enquête sur l'administration du pont Jacques-Cartier, que deux percepteurs de péages ont démissionné, au milieu de l'été 1959, parce que "des menaces leur avaient été faites, ainsi qu'à des membres de leurs familles".

Il s'agit de M. A. Turcotte, 3305 Duquesne, Montréal, engagé en mai 1957 et qui a démissionné le 20 juillet 1959, et de M. H. Fournier, 486 Dollard, Montréal-Sud, engagé le 1er novembre 1957 et qui a démissionné le 25 juin 1959.

Aucun autre détail n'a été fourni devant le comité au sujet de la nature de ces menaces.

Incidemment, on a décidé de convoquer l'hon. Pierre Sévigny, ministre associé de la Défense, "et tout autre ministre ou député qui aurait été victime de menaces à propos de la question du pont Jacques-Cartier", à venir informer le comité de la nature de ces menaces et des circonstances dans lesquelles elles ont été faites.

—Y a-t-il des membres du comité qui ont été menacés? a demandé le président, M. Gordon K. Fraser, député conservateur de Peterborough. Personne n'a dit mot.

Interrogatoire en français

Un traducteur était, ce matin, à la disposition du comité et un député, M. L.-J. Pigeon, de Joliette-L'Assomption-Montcalm, a ainsi pu interroger des témoins en français.

M. Beaudet a déclaré que sept percepteurs de péages ont été transférés aux éleveurs à grain à la suite de révélations résultant d'enquêtes faites par des policiers du C.N. en 1957 et en 1959.

Dans le premier cas, la preuve n'était pas très concluante, car tout ce qu'on avait établi, c'est que des percepteurs ne faisaient pas payer pour les passagers dans les voitures (autre le chauffeur). On décida donc de prendre un moyen indirect, c'est-à-dire de transférer ces employés aux éleveurs, sachant d'avance que la plupart n'accepteraient pas ce travail. Ce qui arriva. Il y eut appel par l'Union, mais la décision fut maintenue.

Dans le cas de la seconde enquête les preuves étaient plus considérables, mais on décida de ne pas faire des congédiements qui auraient entraîné un arbitrage; le péage automatique était à la veille d'être installé et l'on pouvait dès lors faire le choix qui s'imposait.

M. Beaudet a révélé que deux percepteurs furent congédiés pour ivresse au travail. Seize le furent, depuis les débuts du pont, parce qu'ils étaient incompetents.

Un autre, M. E. Benoit, de 807, rue Demers, Chambly a démissionné en octobre 1959, "parce qu'il était sous le coup d'accusations criminelles, accusé de fausses représentations par une compagnie d'assurances".

M. Beaudet a aussi déclaré que l'incompétence pouvait concerner des raisons médicales, physiques, d'éducation ou encore policières.

Nouvelle méthode

M. Beaudet a révélé que l'enquête policière de l'an dernier a été accomplie selon le système du "squeeze play". Trois voitures d'enquêteurs se présentaient successivement au pont, un chauffeur insistant pour un reçu, un autre attendant que le percepteur lui en remette un et un troisième insistant pour en obtenir un. De sorte que la vérification de ce qui

était arrivé à la voiture "du milieu" était automatique.

Le gérant du port a aussi précisé, à propos des recommandations politiques, qu'elles n'ont jamais été, depuis qu'il occupe son poste, en 1954, un facteur décisif.

A une récente réunion, il avait déclaré que la politique d'embauchage était de choisir, quand deux candidats avaient absolument les mêmes qualifications, celui qui avait, en plus, la recommandation d'un député ou d'une autre importante personne. "Ce cas ne s'est jamais produit", a précisé M. Beaudet.

A propos de M. Sévigny, on sait qu'il a reçu des appels téléphoniques de personnes lui faisant des menaces, en juillet 1959, mais rien depuis.

Le président du comité a aussi été prié de rencontrer l'hon. D. Fulton, ministre de la Justice, afin de savoir si la gendarmerie royale pourra faire connaître ce qu'elle a découvert à propos de ces menaces. Ceci ne sera accordé que si rien n'entre en conflit avec l'enquête judiciaire en cours, en marge également de l'administration du pont Jacques-Cartier.

Pourquoi M. Beudet réclama la perception automatique au pont J.-Cartier

"Mettre fin aux maux de tête que nous causaient les péages"

par Amédée GAUDREAU

Ottawa, L. — M. Guy Beudet, gérant du port de Montréal, a révélé hier devant le comité parlementaire qui enquête sur l'administration du pont Jacques-Cartier, que dès le début de 1958, il était personnellement intervenu auprès de deux ministres du gouvernement provincial de Québec afin que celui-ci accepte rapidement une modification des taux de péages proposée par Ottawa et que l'on puisse ensuite procéder à l'installation d'un système de perception automatique de ces péages.

"Nous voulions mettre fin le plus tôt possible aux maux de tête que nous causaient les péages", a continué M. Beudet, faisant sans doute allusion

aux enquêtes qui se succédaient, à sa requête, mais qui n'apportaient comme l'a déclaré plus tard, hier également, l'hon. George Hees, ministre des Transports, que des preuves d'inefficacité, mais rien pouvant permettre de porter des accusations criminelles.

M. Beudet a déclaré que les "choses ont eu l'air de se gâter en 1956, alors que la nouvelle que l'on allait installer des appareils de perception automatique dans un délai plus ou moins grand est parvenue aux oreilles des percepteurs".

— Pourquoi n'avoir pas aussitôt installé ces appareils? a demandé M. L.-J. Pigeon, député de Joliette-l'Assomption-Montcalm.

— Parce que les tarifs

n'étaient pas encore modifiés, qu'il fallait l'assentiment du gouvernement provincial et aussi parce que les appareils automatiques n'existaient pas encore.

Plus loin, M. Beudet a déclaré qu'il n'y a au monde qu'un seul système de perception des péages automatique qui soit bon, celui qui est maintenant utilisé au pont Jacques-Cartier et ceci parce que "personne ne touche à l'argent. Tout système où, à un moment, l'argent passe entre les mains de quelqu'un comporte le risque d'une manœuvre par les percepteurs."

M. Beudet a donné l'exemple d'une autoroute américaine qui a dépensé \$2 millions pour un système et qui l'a jeté à la

ferraille un an et demi plus tard. Incidemment, le système du pont Jacques-Cartier est le plus considérable au monde à l'heure actuelle.

M. Beudet a déclaré que tous les autres systèmes permettent aux percepteurs de toucher à l'argent, à un moment, et que dès qu'il y a un élément humain, la sécurité diminue normalement.

Deux congédiements quand même

"D'ailleurs, même le nouveau système n'est pas parfait, puisque nous avons dû congé-

lier deux employés qui n'avaient pas observé les règlements. Depuis qu'on a installé les appareils automatiques, en septembre dernier", a révélé M. Maurice Archer, président du Conseil des ports nationaux.

Il a ensuite cité un article du "Saturday Evening Post" où l'on dit que les autoroutes américaines perdent des millions de dollars par année en péages dérobés d'une façon ou d'une autre.

"Dans certains cas, il y a aussi la complicité d'automobilistes", a dit M. Archer. Car il faut parfois être deux pour déjouer un appareil".

"Cadillac et Chevrolet"

— Quelles étaient ces blagues qu'on faisait à propos du pont, a demandé M. Douglas Fischer, député CCF de Port-Arthur?

M. Beudet a dit qu'on lui déclarait souvent qu'il avait tort, comme gérant du port, de voyager dans une vieille Chevrolet, alors que s'il était devenu percepteur de péages au pont Jacques-Cartier, il aurait pu rouler Cadillac. On lui disait aussi que c'était facile de passer sur le pont sans payer. Mais "quand je voulais avoir des preuves, tous ces gens se dérobaient et il n'était jamais possible à la police d'obtenir des renseignements précis".

— Vous étiez mécontent du résultat des enquêtes policières que vous aviez réclamées? a demandé un député.

— Celle de 1957 n'a pas produit la preuve suffisante pour nous permettre de congédier certains percepteurs et nous n'avons pu que les transférer aux éleveurs à grain, prévoyant qu'ils n'accepteraient pas cet emploi.

En 1958, la preuve était meilleure, mais est survenu le rapport du comité d'arbitrage Lande et nous avons dû reprendre les 8 percepteurs. En 1959, la preuve ne permettait pas non plus d'effectuer tous les congédiements désirés.

— Vous n'étiez pas satisfait?

— Nous ne sommes pas des policiers, nous devions accepter la preuve qu'on obtenait.

M. Archer a signalé, de son côté, que "nous n'avons pas hésité à confier l'affaire à la Gendarmerie royale. Nous avons fait tout ce que nous pouvions."

— Pourquoi demander aux gens de garder les billets, si on ne les demandait pas à l'autre bout du pont? a demandé M. Campbell, de Stormont.

M. Beudet: Une énorme pancarte avertissait les gens de garder ces billets qui servaient aussi à établir le nombre de passages payés dans une journée. Des enquêtes étaient tenues et les gens qui n'avaient pas de billets devaient retourner à l'autre bout.

L'enquête reprendra jeudi.

Rencontre Barrette-Archer le 30

La dette du Québec au pont Jacques-Cartier

par Amédée GAUDREULT

Ottawa, 24. — M. Maurice Archer, président du Conseil des ports nationaux, a révélé à midi, devant le comité parlementaire qui fait enquête sur l'administration du pont Jacques-Cartier, qu'il doit rencontrer le premier ministre Barrette à Québec, mercredi prochain.

Ceci pour discuter de la fameuse question de la dette que le gouvernement provincial n'a jamais voulu honorer, pour le partage des déficits du pont Jacques-Cartier, de 1943 à 1949.

Il s'agit, avec les intérêts accumulés depuis 1949, d'un montant d'environ \$1,200,000.

Quand le pont fut construit, en 1930, il fut entendu que la province de Québec, le gouvernement d'Ottawa et la ville de Montréal se divisaient à parts égales le déficit du pont, jusqu'à concurrence de \$450,000 par an. Québec et Montréal

payèrent leur part jusqu'en 1943, puis cessèrent de le faire. Par la suite, Ottawa poursuivit Montréal et obtint gain de cause, se faisant verser \$955,000.

La province de Québec, qui recevait chaque année des rapports sur l'administration du pont, n'a jamais donné signe de vie. On ne l'a jamais poursuivie non plus. M. Archer a déjà révélé avoir discuté de l'affaire avec feu M. Duplessis. Le problème sera donc de nouveau abordé mercredi, avec M. Barrette.

Documents confidentiels

Ce matin, la séance du comité a d'abord porté sur la question des lettres "confidentielles" et "personnelles" adressées à des officiers du Conseil des ports nationaux.

Le président du comité, M. G. K. Fraser, député conservateur de Peterborough, a déclaré

qu'une telle permission n'a jamais été accordée dans le passé, en Chambre, pour les lettres des ministres, à moins d'un consentement exprimé par ces derniers. Ce ne serait pas décent, a dit M. Fraser.

De son côté, M. L.-J. Pigeon, député de Joliette-L'Assomption-Montcalm, qui avait demandé la semaine dernière la déposition de telles lettres a dit qu'il avait changé d'idée et qu'il n'insistait plus.

M. Maurice Archer a révélé qu'il reçoit peu de lettres "confidentielles", soit environ "deux par an".

Finalement, le comité a décidé de prendre cette question des lettres "personnelles" en délibéré et de la soumettre au comité directeur de l'organisme, formé de 7 de ses membres.

M. Guy Beaudet, gérant du port, a déclaré, en réponse à des questions posées par M. Azellus Denis, député de St-Denis, que des 28 employés à la perception des péages au pont Jacques-Cartier quand la perception manuelle y prit fin, douze avaient été embauchés après le 12 juillet 1957.

M. Beaudet a aussi dit que lorsqu'on remplaça huit percepteurs, à la suite d'une enquête policière, en 1958, un seul des remplaçants avait été recommandé par un député, soit M. W. Cagné, par M. E. Gillet, de Mercier.

Déclarations

Le président Fraser a aussi invité "toutes les personnes qui auraient des déclarations à faire concernant cette enquête à venir les formuler d'abord" remment M. Lande, président que ceci concernait particulièrement d'un tribunal d'arbitrage dans la cause du congédiement de 8 percepteurs de péages, qui a d'abord envoyé ses réflexions par télégramme à certains journaux.

Les finances

M. Maurice Archer, président du Conseil des ports nationaux, a aussi donné des explications additionnelles sur le financement du pont Jacques-Cartier.

Celui-ci a coûté \$18 millions en 1930.

Avec les déficits, l'entretien et la dette, le total de celle-ci était, à la fin de 1959, de \$28,436,296.

De 1930 à 1959, on a perçu des péages pour \$29,272,000.

Les déficits ont cessé à partir de 1949, quand on a opéré un refinancement de la dette qui a permis d'épargner \$445,000 par an, grâce à une réduction de l'intérêt, qui est passé de 5 à 2.75 pour 100. Ce refinancement ne fut pas possible avant 1949.

Depuis 1949, on a remboursé \$5,123,000 en capital.

On a aussi pour \$2,000,000 de débentures à un si haut intérêt qu'on les garde, faisant un profit sur la différence des intérêts.

Enfin, on a fait pour \$3,885,000 d'améliorations sur le pont.

Le pont Champlain

M. Archer a dit qu'au rythme actuel des recettes, depuis l'installation des appareils automatiques de perception des péages, il faudra 14 ans environ pour liquider entièrement la dette.

—Si l'on réduisait les péages de moitié : 28 ans ? a demandé M. L.-J. Pigeon.

—Mathématiquement, c'est probable, a répondu M. Archer.

M. Georges Valade, député de Ste-Marie, a demandé si l'on ne prévoit pas que les recettes du pont J.-Cartier diminueront quand le pont Champlain sera ouvert. M. Archer a reconnu

que c'est "probable qu'il y aura une certaine diminution".

Deux députés ont ensuite demandé à l'avocat du conseil des ports nationaux si le gouvernement provincial et la ville de Montréal ne pourraient pas accuser Ottawa de négligence dans la perception des péages (à la lumière des résultats obtenus depuis l'installation des appareils automatiques) et poursuivre le fédéral pour obtenir le remboursement de la partie des déficits payés jusqu'à 1943.

C'était demander, sur une question non tranchée, à un procureur de dire si l'on doit poursuivre son propre client. Me J. F. Finlay a tenté de répondre évasivement, mais un député s'est indigné, affirmant que le témoin devait répondre et non émettre des opinions. Le président Fraser est finalement venu à la rescousse du témoin.

P. J. C.
G. J. C.
7

P. J. C.
Boye

The Bridge Probe

**Paucity of Data
Hinders Progress**

By EWEN IRVINE

OTTAWA — The Jacques Cartier Bridge Committee has just about exhausted the possibilities of evidence from bridge administrators since 1954. It hasn't got very far and isn't likely to get very far until it goes back beyond 1954, by which time the bridge had been operating for 24 years without a single case of malfeasance having been turned up.

No serious attempt to discover what was going on on the bridge seems to have been made until Guy Beaudet, the present Montreal port manager, took over in 1954. Whether because he realized money was disappearing from the toll boxes or merely to improve the "efficiency" of the bridge, he began immediately to investigate automatic toll collection. (Until Tuesday Mr. Beaudet never used any words but "efficiency" and "inefficiency" to describe what was going on. Tuesday he got around to "malfeasance." He defined it as "almost misappropriation.")

Some members of the committee are not satisfied that this action was enough. Police investigations were made but in no case has the committee obtained full details of the police reports. The farthest the Harbors Board and port manager have gone has been to say that police never found enough evidence on which to base criminal charges.

STAR

MAR 24 1960

P. de
R. de

Police Attendants

Another aspect of the bridge operation not yet inquired into is the relation of the union to the bridge authority. Mr. Beaudet has filed copies of collective labor agreements. These tell the committee little about the bridge administration. The arbitration award of Harold Lande, Q.C., tells more, but Mr. Beaudet told the committee on Tuesday he was ready to "tear the Lande report to pieces if you wish." Mr. Lande is to be called as a witness and some of the members want to ask him why, if he thought his award was tantamount to dismissal, he didn't in fact order dismissal of the eight men found guilty of breaking bridge regulations.

Relationship with the union comes into the probe in another way. Mr. Beaudet has filed a letter sent to the Brotherhood of Railway and Steamship Clerks just before automatic toll collection began. This notifies the union that bridge attendants would no longer be toll collectors but toll officers. Qualifications would be higher and pay rates better. And these significant paragraphs:

"As it will be the responsibility of the toll officer to prevent traffic violations in the toll lane, it is obvious that it will be a great advantage to have the toll attendants sworn in as full-fledged police officers.

"In view of the above, the National Harbors Board has decided that, with the introduction of the automatic toll collection equipment on or about 1st September, operators must be toll officers who will be officially sworn in as police officers for the National Harbors Board. These officers will come under the jurisdiction of a special branch of the Harbor Police Department. The employees of this department may not, of course, belong to any union or brotherhood."

STAR
MAR 24 1960

P. 15
Page

Jokes and Rumors

Yet Mr. Beaudet, when asked what he had heard about bridge skullduggery, said he had heard only jokes and rumors. One of the jokes must have alerted him to something more than petty speculation. A friend said, "Why are you driving an old Chevrolet? Why don't you get a job as a toll collector and drive a Cadillac?" Nobody seems to have inquired at that time as to whether any toll collectors were in fact driving Cadillacs or their equivalent, or living on the Cadillac scale. Their pay rate was \$1.58 an hour.

There is nothing in evidence so far to show that the R.C.M.P. or C.N.R. police ever went beyond investigation of the bridge operation itself. Nothing suggests investigation of the toll collectors themselves, their mode of living, their friends, political or otherwise. This is why committee members have asked for more detail about reports police made to the bridge authority.

STAR

MAR 24 1960

13
12
11

Vigilance Vital

This ends the union's role in the bridge operation. There will be no more grievance committees to come to the defence of men accused of breach of regulations, no more arbitration boards to order the reinstatement of men so accused. Presumably the two toll officers dismissed last month for putting money into their pockets and tokens into the toll box were sworn police officers. Their offence was therefore more serious than "breach of regulation."

These last cases point to difficulties even in the operation of automatic toll collectors. The Harbors Board chairman told the committee on Tuesday that the system was not perfect. Men could always beat the machine. He referred to an American magazine article describing thefts on U.S. turnpikes which have automatic toll collection.

The answer seems to be eternal vigilance, even after automatic collectors have been installed.

STAR

MAR 24 1960

MPs Are Critical Of Bridge Evidence

By TIM CREERY

Of The Star's Ottawa Bureau

OTTAWA, March 25 — National Harbors Board chairman Maurice Archer has told the Commons Railway Committee there were other reasons than previous dishonesty for the rise in revenues on the Jacques Cartier bridge.

In the six months since the installation of automatic toll collectors revenue is up \$530,000 over the same period the year before.

Mr. Archer maintained that, besides dishonesty, under the old manual collection system, this was due to: the opening of a new lane on the bridge, opening of new approaches to the bridge, and the normal increase in traffic.

He was immediately criticized by committee members Martial Asselin (PC—Charlevoix) and Georges Valades (PC—Montreal-St. Mary's). Mr. Asselin said it wasn't up to Mr. Archer to draw conclusions—that was up to the committee.

Mr. Valades said Mr. Archer's statement amounted to "giving judgment," and "that should not be tolerated."

Other Evidence

Other evidence put before the committee earlier, by the National Harbors Board showed that the new lane was opened June 10, but that toll revenues were actually less in the June-July-August period before the installation of the machines than they had been in the same period the year before.

The NHB had also told the committee that all the new approaches to the bridge were finally opened at the end of November 1958.

The revenue figures supplied to the committee by the board show that after the opening of the new approaches, and before the installation of the machines, revenues were lower than the year before in six months and up in three months.

Hence some committee members had concluded that the experience with both the new lane and the new approaches prior to the installation of automatic toll

collectors would not indicate that these factors on their own caused an increase in revenues.

Another factor which has as yet gone unexplained before the committee is the discrepancy between the monthly revenue figures which had been supplied earlier by the NHB in response to newspaper queries and the revenue figures supplied by the NHB to the committee.

At the request of Gordon Chown (PC—Winnipeg South) Montreal Port manager Guy Beaudet agreed to table annual reports of toll collection shortages and surpluses on the bridge as determined by accountancy checks.

Mr. Beaudet had explained that toll collectors' collections each day were supposed to tally with the value of numbered tickets and receipts issued. But with a man handling up to \$500 on an eight-hour shift under difficult working conditions it was expected that there would be some shortages and surpluses.

All discrepancies of \$5 or more per shift one way or the other had been investigated, he said. And if a man did not have a good explanation for a shortage, he had to make it up out of his own pocket.

If an employe were consistently short, that was taken as an indication of negligence and he was disciplined. Mr. Beaudet told Mr. Chown that the man would have been placed on night watch, suspended seven days to a month or, if he still failed to improve, dismissed.

He agreed to table for Mr. Chown the reports on the men who had been dismissed as a result of this procedure.

Next Hearing Set

As the committee rose — with the next hearing on the bridge slated for April 3 — it had still not been decided whether certain letters of cabinet ministers and MPs would be required.

The letters, seeking "reconsideration" of transferrals or dismissals of collectors due to infractions of regulations, were marked "personal and confidential" or "private and confidential," according to Mr. Beaudet. It was left to the full committee's smaller steering committee to decide whether the letters should be demanded.

Douglas Fisher (CCF—Port Arthur) maintained that the letters had an important bearing on determining whether political pressure influenced bridge personnel policy. He and Grant Campbell (PC—Stormont) held that they should be produced.

STAR

MAR 25 1960

P. L. C. Page

SATURDAY, MARCH 26, 1960

Rule Of Confidence Stymies Bridge Probe

EVERY time a member of the Jacques Cartier Bridge inquiry committee approaches the issue of political pressure on the bridge administration, someone else throws a block, to use a football term. The committee, in consequence, is in a fair way of having all political considerations swept aside.

It is by no means certain that political influence has been exerted beyond the recommendation of someone for a job on the bridge. But the committee as a whole doesn't seem disposed to find out.

So far two avenues of inquiry have been presented. Both have been closed off. It is in evidence that some Members of Parliament wrote the bridge authority to suggest reconsideration of dismissal or transfer of toll collectors for "breach of regulations." These may be merely attempts to say a kind word for a constituent previously recommended for a job. But they may also contain political threats. If they do they amount to condonation of the offences charged against the toll collectors.

The point here is that the committee, and the public, will never know unless letters marked "personal and confidential" are produced. A second attempt to have them produced was made yesterday on the ground that they relate to the use of public monies. Again the attempt was blocked.

There is some warrant for the second refusal to admit confidential documents. These are reports made by the Harbors Board to the Transport Minister. It is argued that these are departmental correspondence and are never made public. It is agreed that departments could not operate at all if departmental correspondence were to be made public, but the information sought in this instance could be obtained in another way. The committee shows no signs of trying another way.

A pattern of protection of political figures is developing. The committee stands adjourned until April 4. The interval should give members an opportunity to think through the problem the House has confided to them, remembering that they are trying to find out why large sums of money were kept out of the public purse. The rule of confidence should not be allowed to thrust the public interest aside.

STAR
MAR 26 1960

P. J. C.
P. J. C.

Enfin des accusations portées dans le scandale du Pont Jacques-Cartier

Des mandats d'arrêt seront émis, lundi à la requête de la Gendarmerie Royale du Canada, contre cinq anciens percepteurs du pont Jacques-Cartier.

La Gendarmerie Royale qui nous a confirmé cette affaire, nous a laissé entendre que d'autres accusations seraient portées par la suite contre 12 autres personnes.

Ces accusations découlent de l'enquête menée pendant plusieurs semaines par les policiers fédéraux par la suite de la découverte d'irrégularités dans le péage après qu'on a eu installé au pont un système de péage automatique et que soudainement les recettes se sont mises à monter en flèche.

On sait que cette affaire de scandale autour de la perception au pont Jacques-Cartier a non seulement été la cause d'une enquête policière, mais également d'une enquête qui se poursuit depuis maintenant plusieurs semaines devant un comité parlementaire.

Les mandats d'arrêt émis au tout début de la semaine le seront vraisemblablement en vertu de l'article 103 du code criminel ayant trait à la fraude et à l'abus de confiance d'un employé à l'endroit de son employeur en ne percevant pas les taux prévus.

DIMANCHE-MATIN
MAR 27 1960

Pub. f.c.
Page

LE PÉAGE AU PONT JACQUES-CARTIER

Accusation de fraude portée contre plusieurs percepteurs

Par Claude La VERGNE

Alors que l'enquête parlementaire sur les irrégularités dans le péage au pont Jacques-Cartier se poursuit, l'enquête policière a pris fin.

Dans quelques jours, plus précisément au tout début de la semaine, des mandats d'arrêt seront levés en Cour criminelle. Des accusations découlant du code criminel seront portées.

ARRESTATIONS

Nous avons appris de source digne de foi que des poursuites seront d'abord intentées contre cinq anciens percepteurs au pont, et que douze autres individus seront mis sous arrêt dans les semaines à suivre.

Depuis un certain temps, tout le dossier criminel de cette af-

faire a été remis entre les mains du procureur spécial du gouvernement fédéral dans cette affaire, Me Dollard Dansereau, avec instruction de prendre des poursuites en Cour criminelle.

On nous apprend, vendredi, que tout le travail préliminaire est terminé et que Me Dansereau se présentera devant la Cour, dès lundi, pour y demander l'émission de mandats d'arrêt.

ACCUSATION

L'accusation qui sera portée en marge de cette affaire de péage, le sera vraisemblablement en

vertu de l'article 103 du code criminel, ayant trait à la fraude et à l'abus de confiance d'un employé à l'endroit de son employeur, en ne percevant pas les taux prévus en faveur d'un particulier. La loi prévoit que toute personne trouvée coupable d'un tel chef d'accusation est passible d'un maximum de cinq années de pénitencier sans cependant faire mention du minimum.

Ceci peut donc vouloir dire que les suspects dans cette affaire ne seraient pas accusés de vol à leur profit, mais de vol au profit d'autres personnes, chose qui aurait pu être faite, par exemple, en permettant, à titre d'employés du pont Jacques-Cartier, ou à titre de préposés au péage, de laisser passer, gratuitement, des automobilistes ou camionneurs.

Il va sans dire que ces faveurs n'étaient pas faites sans certaine rétribution, mais l'accusation n'en fera aucune mention.

La preuve accumulée par la Gendarmerie royale du Canada, qui a mené l'enquête sur cette affaire, n'aurait donc pas conduit à la découverte des bénéfices de la part des suspects, mais seulement de leurs agissements faits directement au profit et bénéfice prouvables d'une personne autre qu'eux-mêmes.

LA PATRIE
MAR 27 1960