

D 780.21-12

(16 février 1962 -
5 mai 1963)

PONTS

VICTORIA

-12 Péage

Abolition du péage: 1er juin 1962.



archives
municipales

VOUS NOUS OBLIGERIEZ EN NOUS RETOURNANT

LE DOSSIER DANS LE PLUS BREF DÉLAI.

Ports
Victoria
Péage

/Le péage: un entretien (2) Drapeau-Saulnier-Balcer

Le maire Jean Drapeau et le président du comité exécutif, M. Lucien Saulnier, ont profité de leur séjour à Hull où ils assistaient, mercredi soir, au dîner en l'honneur du chef de police J.-Adrien Robert, pour rencontrer hier M. Léon Balcer, ministre des Transports, avec qui ils ont commencé à discuter du projet d'abolition des péages sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

C'est le bureau de M. Drapeau qui avait arrangé l'entrevue dès mercredi.

La réponse de la ville n'est pas encore affirmative, mais l'administration ne s'opposera pas au projet si la ville n'a plus aucune dépense à assumer dans l'avenir. Si elle avait encore des obligations à remplir, on est d'avis que la ville de Montréal les considérerait certainement comme une autre "subvention" aux municipalités de banlieue!

On sait que des rumeurs avaient circulé voulant que la réponse de la ville ait été "bloquée" par la question de l'entretien de ces ponts, mais qu'il semblait assuré qu'Ottawa et Québec se partageront ce fardeau financier.

Interrogé à Ottawa sur le même sujet, M. Balcer n'a pas fait de commentaire mais il a déjà dit que le gouvernement fédéral tente d'en arriver à un accord avec le gouvernement de Québec, avec Montréal et quel-

ques-unes de ses banlieues, sur un plan de partage du coût d'entretien des ponts, une fois le péage aboli.

On sait que le pont J.-Cartier est administré par le Conseil des Ports nationaux et que le pont Victoria est la propriété du Canadien National.

*Ponts
Victoria
Péage*

L'abolition du péage (7)

Le maire a un entretien avec M. Léon Balcer

OTTAWA. (PC) — Le maire de Montréal, Me Jean Drapeau, a rencontré hier le ministre fédéral des Transports, M. Léon Balcer.

Ni l'un ni l'autre n'ont voulu faire de commentaires à la suite de leur entretien qui a porté sur l'abolition prochaine du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

M. Balcer a cependant déclaré que le gouvernement fédéral tentait de conclure une entente avec le gouvernement provincial, la ville de Montréal et différentes villes de sa banlieue au sujet de la répartition du coût d'entretien des deux ponts, une fois que le péage aura été aboli.

L'abolition du péage a été annoncée dans le discours du Trône.

Le pont Jacques-Cartier est administré par le Conseil des ports nationaux, tandis que le pont Victoria est la propriété des Chemins de fer nationaux.

Points
Victoria
George

Bridge Tolls' Abolition Discussed in Ottawa

The Star's Ottawa Bureau

OTTAWA, Feb. 16 — Montreal Mayor Drapeau and Executive Committee Chairman Saulnier met with Transport Minister Balcer yesterday for talks on abolition of tolls on the Victoria and Jacques Cartier bridges.

No one would supply any details of the discussion at the noon meeting.

Mr. Balcer would say only that there had been a preliminary discussion of abolition of tolls on the bridges, and of a few other matters of common interest.

Mr. Drapeau and Mr. Saulnier had been in Hull the previous night to attend a testimonial dinner for Montreal's Police Chief Robert, formerly chief of the Hull police.

They stayed overnight in Ottawa to see Transport Minister Balcer.

The Government announced in the throne speech at the opening of Parliament that steps would be taken to remove tolls from the two bridges.

This involves discussions with both the City of Montreal and the government of Quebec.

The Jacques Cartier bridge is operated by the National Harbors Board, a federal

agency, in agreement with the city and the province.

Mr. Balcer said in the House of Commons last week that there had been an exchange of letters on the subject between the Government and the province, but at that time no reply had been received from Montreal to the Federal Government's original letter.

The Jacques Cartier bridge was in the news two years ago when revenue leaped by \$1,000,000 a year after automatic collection equipment was installed. A score of persons, mainly former collectors, was convicted of various irregularities at subsequent trials.

The Victoria bridge is owned by the CNR.

Removal of tolls has been a long-sought goal by citizens of the south shore and by members of Parliament from south shore ridings.

Thousands of people travel back and forth across the bridges daily on their way to and from work in Montreal.

The Jacques Cartier bridge is still something like \$30,000,000 in debt, though the Victoria bridge is debt-free.

Tolls collected on the Jacques Cartier bridge in 1961 amounted to \$3,435,757. Tolls at the Victoria bridge was \$1,109,200.

Post
Victoria
01/16

Drapeau Meets Balcer

Chairman Lucien Saulnier of Montreal's administration said yesterday on return from Ottawa that Major Jean Drapeau and he had called upon Transport Minister Balcer and had discussed with him the Diefenbaker Government's project to eliminate tolls on the Jacques Cartier and Victoria Bridges.

Mr. Saulnier said the federal minister had been informed that Montreal, in principle, had no objection to the move, provided that the city is not called upon to make up financially in any way for the loss of toll revenue.

Under a tripartite contract entered into at the time the Jacques Cartier Bridge was built, the city is responsible for one-third the operating deficit of the span, if any, to a maximum amount of \$150,000.

For several years now there has been no such deficit.

The two Montreal spokesmen stopped off in Ottawa on their way back from Hull, Que., where they attended a testimonial dinner Wednesday for Police Director J. Adrien Robert.

Post
Victoria
Cégep

Balcer dixit :

Entretiens "préliminaires" avec Drapeau et Saulnier sur l'abolition du péage

OTTAWA. (DNC) — Le ministre des Transports, M. Balcer, a dit hier aux Communes qu'il avait eu une conversation "tout à fait préliminaire" avec MM. Jean Drapeau et Lucien Saulnier, au sujet de l'abolition éventuelle du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Mais il n'a pas précisé de quelles nouvelles il s'agissait.

Le ministre répondait à une question de M. H. Pitt Lesard, député libéral de St-Henri, qui demandait des commentaires sur la rencontre de M. Balcer avec le maire et le président du Comité exécutif de la ville de Montréal.

"J'ai eu hier une conversation avec ces deux personnes, a dit M. Balcer, au cours de laquelle nous avons discuté, de façon tout à fait préliminaire, du projet de l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria."

— "A-t-il aussi été question des approches du pont Champlain?", a demandé M. Lesard.

"Nous avons discuté, a répondu M. Balcer, de plusieurs problèmes qui ont trait aux relations entre mon ministère et les autorités de la ville de Montréal. Et cette question a été discutée de façon générale."

Enfin, M. Balcer a dit qu'il avait reçu des nouvelles du gouvernement de la province de Québec au sujet du péage.

*Ponts
Victoria
Ottawa*

Deux précisions du maire Drapeau

"Le conseil municipal sera sûrement consulté au sujet du bill concernant le directeur de la police, M. J.-Adrien Robert, car il n'y a jamais eu d'amendements surprise au conseil, a dit en fin de semaine le maire Drapeau. C'est donc en toute connaissance de cause que le directeur sera assuré par le conseil de pouvoir jouir de la sécurité dans l'exercice de ses fonctions. Et nous espérons que tous les citoyens bien pensants reconnaîtront qu'ils doivent eux ainsi apporter leur contribution à l'exécution de sa tâche.

Le péage

"L'échange de pourparlers

entre Ottawa et Québec n'est pas terminé, au sujet de l'abolition du péage sur les ponts J.-Cartier et Victoria. Nous avons obtenu des documents, nous en recevrons d'autres et nous serons tenus au courant des discussions, en vue d'arriver à une solution dont les Montréalais ne seront pas les seuls à faire les frais."

"S'il y a des élections, cela hâtera sans doute le règlement de cette question? a-t-on demandé. Oui évita de répondre directement, en déclarant seulement que lui et M. Saulnier avaient tenu à rencontrer le ministre Balcer pour discuter divers aspects de la question.

Ponts
Victoria
Cinq

34/LA PRESSE, MONTREAL, LUNDI 19 FEVRIER 1962
Abolition du péage des ponts

Accord en vue d'ici un mois

par Teddy CHEVALOT

D'ici un mois, nous a assuré un informateur digne de foi, les gouvernements d'Ottawa et de Québec seraient en mesure d'annoncer conjointement la fin de l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria, et à cette occasion, ils pourront dévoiler l'entente qui aura été signée entre les deux parties.

Notre informateur nous a confirmé que, tel que l'annonçait LA PRESSE, cette entente porterait sur les points suivants : 1—La ville de Montréal, ainsi que les municipalités de la rive-sud, n'auront aucune responsabilité financière tant dans l'entretien du pont Jacques-Cartier, que dans l'absorption de la dette accumulée pour la construction de ce pont ; 2— Par Contre, Ottawa et Québec financeront conjointement tous les frais d'entretien des ponts Jacques-Cartier et Victoria, sur des bases qui restent à définir, et qui ont été données la semaine dernière dans une lettre de M. Léon Balcer à Me

Jean Lesage ; 3—Enfin, Ottawa absorbe en son entier la dette accumulée du pont Jacques-Cartier, et reste propriétaire des deux ponts, moyennant une redevance symbolique de \$1.

En ce qui concerne la rencontre entre M. Léon Balcer, ministre des Transports et MM. Jean Drapeau et Lucien Saulnier, il semble, selon notre informateur, que celui-ci a profité de cette rencontre du 15 février, pour annoncer à ces deux édiles de Montréal, que d'une part le pacte tripartite signé il y a 30 ans entre Ottawa, Québec et Montréal, serait abrogé, et que d'autre part, Montréal ne participerait pas financièrement à l'entretien du pont Jacques-Cartier.

En ce qui concerne l'entretien des ponts Jacques-Cartier et Victoria, notre informateur nous a assuré que la lettre du ministre des Transports au Premier ministre Jean Lesage, comportait le fait que la province supporterait le coût d'entretien du système de signalisation routière ainsi que celui de la

chaussée des ponts, tout en comptant celui du maintien d'un service de police routière pour ces deux ponts.

Le gouvernement provincial aurait jugé, dit-on, que ces propositions, ainsi que celles données plus haut, étaient loin d'être exagérées, et que de ce fait, l'accord pouvait se faire facilement entre Ottawa et Québec une fois éclaircis certains points mineurs.

Et si, comme nous le déclare notre informateur, Ottawa et Québec en arrivent à une solution rapide dans la question de l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria, étant entendu que, pour l'instant, le pont Champlain, lui, reste à péage, qu'arrivera-t-il du "Comité pour l'abolition du péage des ponts" créé il y a maintenant un mois et demi par M. Pierre Laporte, député de Chambly ?

Une fois obtenu l'abolition du péage des ponts, ce comité se muera en un organisme régional d'études des possibilités industrielles du comté de Chambly, a déclaré Me Pierre Laporte, au moment de la fondation dudit comité. Donc son rôle est loin d'être terminé.

Part
Victoria
Bridge

Councillor Wants City Freed of Bridge Costs

2

The Star's Ottawa Bureau

OTTAWA, Feb. 23 — Montreal City Councillor and Liberal Member of Parliament Gerard Loiselle said yesterday he is in favor of abolition of tolls on Jacques Cartier bridge if the city is relieved of any further financial responsibility for the bridge.

The Member of Parliament for Montreal St. Ann's said the bridge had cost Montreal taxpayers over \$3,000,000 to meet deficits since it was built.

If tolls are removed, he said, the bridge should be operated by the Federal and provincial governments jointly, instead of with the city as at present.

In his Commons speech on the Throne speech debate, Mr. Loiselle also criticized the negative and obstinate attitude of the Federal Government towards slum clearance in Montreal where 116,000 people are living in slums.

Asks Fast Decision

And he prodded the Government to make a quick decision on a related problem of aid to the city for an East End slum clearance project where the CBC plans to build a new headquarters.

Mr. Loiselle said very few persons were in possession of the facts about Jacques Cartier bridge, particularly in connection with the tripartite agreement among the federal, provincial, and municipal governments.

There has been a heightened interest, however, since the Throne speech announcement that steps would be taken to remove the tolls.

Mr. Loiselle said that Montreal had to pay \$150,000 annually towards bridge deficits, and from 1930 to 1951 the cost to Montreal taxpayers had been \$2,789,769.

The payments continued from 1951 to 1957, he said, and he thought that in that time the provincial government had never paid its share of the deficits.

Payed Its Share

He noted that in 1944 when the city decided to discontinue payments, a court case followed and Montreal had to pay its share of the deficits from 1944 to 1949.

He said it seemed like a good thing, especially on the eve of a general election to save some seats on the South Shore, to remove tolls from the two bridges.

But he would not approve of it unless the contract was modified so that the province and the Federal Government took over joint responsibility.

Up to now, deficits on the bridge had cost Montreal taxpayers \$3,003,738.

Mr. Loiselle also noted that in the past two years, Montreal citizens had paid out more than \$42,000 to go from Montreal to St. Helen's Island via the bridge.

"Why should Montrealers always be taxed when it's a question of giving service to surrounding municipalities?" he asked.

Mr. Loiselle invited Works Minister Walker to visit Montreal to see for himself "the inhuman and deplorable" conditions of working families in his riding of St. Ann's.

He asked the Works Minister,

who is responsible for the Government housing agency, Central Mortgage and Housing Corporation, to give "human attention" to the needs of Montreal's slum-dwellers who make up eight per cent of the city's population.

Mr. Loiselle also said he was in favor of abolition of tolls on the Jacques Cartier and Victoria bridges on one condition. That was that the Jacques Cartier bridge become the joint responsibility of the federal and provincial governments.

He said Montreal taxpayers had already paid out more than \$3,000,000 to meet the city's share of the bridge's deficits. If tolls came off, he wanted an arrangement whereby Montreal would no longer be called upon to pay for the deficits.

Project Successful

In the matter of slum clearance and low rental developments, Mr. Loiselle said he could not understand the Federal Government's attitude.

The Jeanne Mance project had been a "great success," he said, and there was a long waiting list of people who wanted to get into the low rental project.

He said the Government was turning a deaf ear to the requests of Montreal authorities because there were some unoccupied dwellings around the city.

"This negative attitude of the Government can not be justified," he said, "if one thinks of the fact that money has been provided by CMHC for the construction of dwellings far away from the working centres of Montreal."

Evaluation Freeze

"In the face of this obstinate attitude of the Federal Government, civic authorities are turning to the provincial government for support. The authorities are suggesting an evaluation freeze in particular districts for 10 years."

If the provincial government granted this, better dwellings could be constructed in the areas, while taxes would be more or less frozen for the 10-year period.

Mr. Loiselle said that the City of Montreal and the CBC agreed two years ago on a site in the East End for the new radio and television headquarters.

Ponts
Victoria
George

Un comité d'honneur pour l'abolition du péage sur les ponts

Le président du comité pour l'abolition du péage sur les ponts, M. Raymond Bériault, annonce la formation d'un comité d'honneur, formé des députés qui représentent, auprès des gouvernements fédéral et provincial, les comtés de l'île de Montréal de même que les 27 circonscriptions de la rive sud, qui dépendent directement des ponts Victoria et Jacques-Cartier pour accéder à la métropole.

Ont déjà accepté de faire partie de ce comité :

Au fédéral : MM. Pierre Sévigny, p.c., Longueuil ; Maurice Johnson, p.c., Chambly-Rouville ; Lionel Chevrier, l., Montréal-Laurier ; Lucien Cardin, l., Richelieu-Verchères ; Romuald Bourque, l., Montréal-Outremont ; Léon Cresthol, l., Montréal-Cartier ; Guy Rouleau, l., Montréal-Dollard ; Sam-Boulanger, l., Drummond-Arthabaska ; J.-P. Deschatelet, l., Montréal-Mercier ; Raymond Eudes, l., Montréal-Hochelaga ; Marcel Boivin, l., Shefford ;

Yvon Dupuis, l., St-Jean-Laprairie-Napierville.

Au provincial : MM. Pierre Laporte, l., Chambly ; François Boulais, l., Rouville ; Emilien Lafrance, l., Richmond ; Paul Dozois, UN, Montréal-St-Jacques ; Maurice Custeau, UN, Montréal-Jeanne-Mance ; Gérard Thibeault, UN, Montréal-Mercier ; Frank Hanley, ind., Montréal-St-Anne.

font
des ponts
Océage

Dix-neuf députés veulent l'abolition du péage

M. Raymond Bériault, président du Comité pour l'abolition des péages sur les ponts, annonce la formation d'un comité d'honneur dont font partie des députés des comtés desservis par les ponts Jacques-Cartier et Victoria, qui représenteront l'île de Montréal et 27 comtés de la rive sud, auprès des gouvernements fédéral et provincial pour plaider la cause de l'usage gratuit des ponts.

Ont accepté de faire partie de ce comité: (députés fédéraux) M. Pierre Sévigny, (P.C.) dép. de Longueuil et ministre adjoint de la Défense nationale; MM. Maurice Johnson (PC) Chambly-Rouville, Lionel Chevrier (L) Montréal-Laurier, Lucien Cardin (L) Richelieu-Verchères, Romuald Bourquo (L) Montréal-Outremont, Leon Cresthol (L) Montréal-Cartier, Guy Rouleau (L) Montréal-Dollard, Sam Boulanger (L) Drummond-Arthabaska, J.-P. Deschatelets (L) Montréal-Mercier, Raymond Eudes (L) Montréal-Hochelaga, Marcel Boivin (L) Shefford, et Yvon Dupuis (L) St-Jean-Napierville-Iberville.

MM. Pierre Laporte (L) Chambly, François Boulais (L) Rouville, Emilien Lafrance (L) Richmond, Paul Dozois (UN) Montréal-St-Jacques, Maurice Custeau (UN) Montréal-Jeanne-Mance, Gérard Thibault (UN) Montréal-Mercier, et Frank Hanley (Ind) Montréal-Ste-Anne.

Parti
Victoria
Cége

**A quand
l'abolition
du péage ?**

IL faut battre le fer pen-
dant qu'il est chaud.
C'est la consigne que
pourrait se donner le com-
ité, constitué de députés
tant fédéraux que provin-
ciaux de Montréal et de la
région voisine, qui vient
d'être formé pour presser
l'abolition du péage sur
les ponts Jacques-Cartier
et Victoria.

On dira que la suppression du péage est déjà chose certaine. N'a-t-elle pas été promise dans le discours du trône au début de la session fédérale ? Sans doute. Mais il y a certains accords à négocier entre Ottawa et Québec, pour ce qui regarde l'entretien des deux ponts, notamment. Combien de temps dureront ces consultations, on l'ignore. Il n'est pas sans exemple que les échanges de correspondance, à propos de problèmes de juridiction mixte, se soient prolongés pendant des mois, et même des années.

Ce sera le travail du comité de multiplier les représentations nécessaires auprès des deux gouvernements, pour empêcher que l'affaire ne s'enlise dans le bourbier des discussions interminables. Comme il groupe des députés des deux principaux partis, aussi bien à la Chambre des communes qu'à l'Assemblée législative québécoise, il possède toute l'autorité et les moyens qu'il faut pour agir efficacement auprès des deux gouvernements intéressés et accélérer la fin des négociations. L'abolition du péage ne doit pas rester indéfiniment à l'état de "promesse d'élection".

Et pendant qu'il est à la tâche pourquoi le comité n'interviendrait-il pas pour faire abandonner l'idée du péage sur le nouveau pont Champlain ? Après tout, les raisons d'ordre pratique dont on a tenu compte pour promettre la circulation gratuite sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria conservent toute leur valeur pour celui que les automobilistes pourront utiliser l'automne prochain. On sera bien forcé de l'admettre tôt ou tard. Il serait beaucoup plus simple de le reconnaître dès maintenant.

Marius GIRARD

Post
Victoria
Océan

8

Québec est d'accord pour discuter péage

QUEBEC — Le Québec accepte les suggestions de M. Léon Balcer, ministre fédéral des Transports, comme base de discussion en vue d'abolir le péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Le premier ministre a déposé hier à la chambre une lettre, datée du 13 février, où il fait part au ministre fédéral des Transports de son désir de fixer les conditions de l'entretien des ponts au cours

d'une rencontre prochaine.

Le représentant de la province sera M. Roger Labrèque, sous-ministre de la Voirie.

M. Balcer a, le 1er février dernier, proposé que les deux ponts soient entretenus par les gouvernements municipal, provincial et fédéral, le premier voyant aux abords, le second au tablier et le troisième à la structure.

Ce plan des responsabilités divisées convient à la province de Québec.

G. N.

Ponts
Victoria
Péage

Péage des ponts : Québec est disposé à négocier

QUEBEC (DNC) — Les négociations entre Québec et Ottawa relativement à l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria progressent.

Hier, à la Chambre basse, à la demande du député de Chambly, M. Pierre Laporte, le premier ministre, M. Jean Lesage, a fait part aux députés d'une lettre envoyée par lui au ministre fédéral des transports, M. Léon Balcer.

Dans cette lettre, M. Lesage déclare : "J'ai fait part à mes collègues du Conseil exécutif de votre lettre du 1er février au sujet de l'abolition du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, à Montréal.

"Nous sommes disposés à accepter vos suggestions comme base de discussion au cours d'une rencontre dont vous voudrez bien indiquer la date et l'endroit. C'est M. Roger Labrecque, sous-ministre de la voirie, qui représentera, à cette occasion, le gouvernement du Québec".

Cette lettre a été déposée sans autres commentaires. La Chambre a ensuite ajourné à mardi prochain, 2 h. 30, car cet avant-midi le Comité des bills privés s'ouvrira pour continuer l'étude du bill de Montréal.

pont
Victoria
Dingy

Sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier

Péage: les négociations commenceraient bientôt

par Jacques MONNIER

QUEBEC — Le commencement des négociations décisives en vue de l'abolition du péage aux ponts Victoria et Jacques-Cartier n'est plus qu'une question de jours si M. Léon Balcer, ministre fédéral du Transport, reste dans les mêmes dispositions qu'au début du mois de février.

M. Jean Lesage, chef du gouvernement provincial, a révélé à M. Pierre Laporte, député de Chambly, qu'il y a du nouveau en ce qui concerne le projet: M. Roger Labrègue, sous-ministre de la Voirie, est prêt à rencontrer les porte-parole des autorités fédérales à une date et à un endroit qu'il reste à déterminer.

Les suggestions faites par M. Léon Balcer serviront de base aux discussions.

Le premier ministre a annoncé la nouvelle au début de la séance de l'Assemblée législative en réponse à M. Pierre Laporte qui avait demandé des précisions sur les négociations entre Québec et Ottawa.

Propositions fédérales-provinciales

Il y a quelques jours, le député de Chambly avait averti M. Jean Lesage qu'il interpellerait à la Chambre basse sur la question. Le chef du gouvernement a remercié M. Pierre Laporte de ce procédé, car cela a permis au premier ministre d'envoyer à M. Léon Balcer la lettre suivante:

L'hon. Léon Balcer, C.P., C.R.
Ministre des Transports,
Ottawa, Ont.

Monsieur le ministre,
"J'ai fait part à mes collègues du conseil exécutif de votre lettre du 1er février au

sujet de l'abolition du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, à Montréal.

"Nous sommes disposés à accepter vos suggestions comme base de discussion au cours d'une rencontre dont vous voudrez bien m'indiquer la date et l'endroit. C'est monsieur Roger Labrègue, sous-ministre de la Voirie qui représentera à cette occasion le gouvernement du Québec.

"Veuillez croire, monsieur le ministre, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs".

Signé: Jean Lesage.

C'est mercredi le 7 février que le chef du gouvernement québécois avait rendu publiques les propositions de M. Léon Balcer dont voici la teneur:

"Tout en concevant que le projet devra être l'objet de consultations au palier technique, une division équitable du coût d'opération et d'entretien de ces installations — les ponts Victoria et Jacques-Cartier — pourrait s'exprimer de la façon suivante: le maintien de la responsabilité des autorités fédérales en matière de frais d'entretien des deux ponts et le partage entre les autorités provinciales et les autorités municipales concernées des frais inhérents à la circulation, tels les services de police, les feux, l'entretien des voies et chaussées, le nettoyage et le déneigement..."

*Ports
Victoria
Quebec*

Quebec Ready To Discuss Bridge Tolls

QUEBEC — (AP) — Premier Lesage disclosed yesterday Quebec is prepared to discuss the abolishment of tolls on Jacques Cartier and Victoria bridges in Montreal with federal authorities.

He tabled in the Legislature a letter to Transport Minister Balcer saying Quebec accepts Ottawa's proposals as a basis of discussion towards getting rid of the tolls.

Roger Labrecque, Quebec deputy roads minister, will represent the province.

Mr. Balcer proposed in January that tolls on the two bridges be abolished. The Federal Government would pay for upkeep of the bridges, the provinces and municipalities the costs of police and traffic services.

Mr. Lesage's letter read in part:

"We are disposed to accept your suggestions as a basis of discussion during a meeting if you would indicate the time and place."

Post
Victoria
Péage

2

Le péage sur le pont Jacques-Cartier

**Invitation à 100,000
CHEFS de FAMILLE**

Malgré le mauvais temps, près de 150 maires de municipalités de la rive sud ont répondu, hier soir, à une invitation que leur avait lancée le "Comité pour l'abolition du péage sur les ponts" et se sont réunis en l'hôtel de ville de Greenfield Park.

La réunion avait été précédée par une conférence de presse au cours de laquelle M. Raymond Bériault, président du comité, a annoncé les trois nouvelles suivantes :

Trois nouvelles
1) la formation d'un comité "politique" d'honneur groupant douze députés fédéraux et 23 députés provinciaux conservateurs, libéraux et de l'Union nationale, ainsi que deux ministres, MM. Pierre Sévigny et Lionel Chevrier;

2) la réponse reçue de 125 municipalités seulement après qu'une demande ait été faite à 1,300 municipalités d'adopter des résolutions demandant l'abolition du péage sur les ponts de la rive sud. M. Bériault dit qu'il s'attend que 500 à 600 municipalités poseront le geste.

3) l'invitation qui sera faite à 100,000 chefs de famille demeurant dans un quadrilatère borné par Sorrel, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean et Caughnawaga d'envoyer une carte de remerciement aux chefs des gouvernements du Québec et d'Ottawa pour avoir accepté de coopérer à l'abolition du péage sur les ponts.

Vingt-sept comtés
M. Bériault a déclaré, hier soir, que les citoyens de 27 comtés de la rive sud sont intéressés tout particulièrement à l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Ces comtés ont aussi l'appui des hommes publics et organismes industriels et commerciaux de l'île de Montréal.

Pont
Victoria
Péage

...pourquoi ne pas abolir tout de suite le péage sur les ponts ?

②

-- M. Raymond Bériault

par Laval Le BORGNE

"Puisque les deux gouvernements sont d'accord, pourquoi ne pas abolir tout de suite le péage sur les ponts ?" Cette question de M. Raymond Bériault, président du Comité pour l'abolition du péage sur les ponts, est au fait le but immédiat du comité : abolir le péage le plus rapidement possible. Le comité fait pression de toutes parts afin que Québec et Ottawa s'entendent sur les modalités administratives après l'abolition.

Le président de l'organisme a annoncé, hier, à Greenfield Park, que 100,000 cartes seront envoyées par la poste aux familles de la rive sud. Ces cartes demandent l'abolition du péage et chaque famille en recevra deux : une pour Québec, une pour Ottawa. Le comité espère par cette mesure faire comprendre aux gouvernements concernés la nécessité de l'abolition du péage et l'intérêt qu'y apporte la population.

Le député indépendant de Montréal-St-Anne, M. Frank Hanley, a déclaré pour sa part qu'il ne voyait aucune objection à l'abolition des péages. "Lorsqu'il y a un déficit au pont Jacques-Cartier, il en coûte \$150,000 à la ville de Montréal pour l'entretien et je ne peux

pas me souvenir d'une année où il n'y a pas eu de déficit. Si le gouvernement se charge de l'entretien, Montréal aura ça de moins à payer." M. Hanley est aussi conseiller municipal de Montréal pour St-Henri.

Selon un rapport du Comité pour l'abolition du péage sur les ponts, 117 municipalités de 27 comtés de la rive sud ont voté une résolution pour l'abolition du péage. Il est à remarquer toutefois que sur les quelque quinze municipalités que compte le comté de Chambly, il ne s'en est trouvé que trois pour voter cette résolution : St-Lambert, Longueuil et Laflèche. Le comté de Chambly est représenté à l'Assemblée législative par le député Pierre Laporte qui s'occupe "à l'occasion" de l'abolition des péages.

A cette réunion assistaient, outre MM. Hanley et Bériault mentionnés plus haut, M. Pierre Laporte, député libéral de Chambly, M. Marcel Boivin, représentant libéral du comté de Shefford, et M. Maurice Johnson, député progressiste-conservateur de Chambly-Rouville, tous deux au fédéral. Plusieurs maires, conseillers et commissaires d'écoles, siégeants et non-siégeants, étaient aussi présents.

Pas
Victoria
Océage

Pas d'abolition du péage sans l'appui des intéressés

GREENFIELD PARK — M. Raymond Bériault, président du comité pour l'abolition du péage sur les ponts, a suggéré que le péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria soit aboli immédiatement, quitte aux deux gouvernements à s'entendre sur les modalités par la suite.

M. Bériault parlait hier soir à l'hôtel de ville de Greenfield Park où s'est déroulé la réunion générale du comité pour l'abolition du péage sur les ponts.

Toutefois, même si les gouvernements provincial et fédéral semblent d'accord, le comité est d'avis que l'abolition du péage ne se fera pas tant et aussi longtemps que les autorités fédérales et provinciales ne sentiront pas qu'elles ont l'appui de la population dans le geste qu'elles se préparent à poser: abolir le péage.

En conséquence, le comité a décidé de s'adresser à 100,000 chefs de famille com-

pris dans le quadrilatère formé des villes de Sorel, St-Hyacinthe, St-Jean et Caughnawaga. Chacun recevra deux cartes de remerciements affranchies: une adressée au gouvernement fédéral et l'autre au gouvernement provincial.

De l'avis des membres du comité, ce sera la première fois que les gouvernements recevront des remerciements pour une mesure qu'ils s'approprient à adopter: abolir le péage.

Le comité pour l'abolition du péage sur les ponts, organisme qui n'est pas un ballon politique insiste son président, a reçu l'appui moral de 140 municipalités. 25 députés fédéraux et provinciaux en sont les patrons d'honneur.

Le pont Champlain

Au cours de la discussion, quelqu'un a demandé si le pont Champlain (en construction) sera payant.

Le député de Chambly-Rouville, M. Maurice Johnson, après que le président eut déclaré que le comité ne voulait pas prendre les bouchées trop grosses, a fait une suggestion.

Selon lui, il y a des chances qu'il n'y ait pas de péage, si l'on réussit à suggérer que le pont Champlain soit payé et par Ottawa et par Québec. C'est tellement vrai, dit-il, que le futur pont de Boucherville, parce que partie de la route Trans-Canada et construit conjointement, ne sera pas payant.

De son côté, le député de Chambly, M. Pierre Laporte, tout en faisant remarquer qu'il avait une solution beaucoup moins politique que celle-là, a émis l'opinion que lorsqu'il y aura cinq ponts pour desservir Montréal, dont quatre ne seront pas payants, les gens n'auront qu'à emprunter ces ponts pour que le péage sur le pont Champlain tombe automatiquement. Il s'agissait d'y penser...

'Thanks' In 100,000 Postcards

By WALTER TURNER

The Committee for Abolishing Tolls on Bridges last night took what it regarded as a revolutionary step — deciding to say "thanks" for efforts already made on their behalf rather than deciding to press their point.

Recipients of the resounding "merci" will be Hon. Leon Balcer, Federal Minister of Transport, and Premier Jean Lesage.

It is hoped the pair will receive postcards from 100,000 heads of families residing in 1,300 municipalities of 35 provincial counties and 40 federal counties, embraced in the quadrangle formed by Sorel, St. Hyacinthe, St. Johns and Caughnawaga.

It was announced by the committee last night that the 100,000 postcards, addressed to Messrs. Balcer and Lesage, will be placed in the hands of the 100,000 ratepayers between April 5 and 15, with a request to sign and mail them to the Federal minister and the provincial premier.

A campaign of newspaper advertising in South Shore journals will remind the recipients to mail the postcards.

The campaign by South Shore municipalities to bring about abolition of tolls of the Jacques Cartier and Victoria bridges has been a long one. It was a plank in the campaign of Associate Defence Minister Sevigny. And it was a plank in the platform of recently elected provincial deputy Pierre Laporte.

Willingness Expressed

The Federal Government's willingness to waive the tolls was signalled in the recent Throne Speech and confirmed in an address here by Prime Minister Diefenbaker. Premier Lesage has since expressed the willingness of his government to co-operate.

Presently, both governments are engaged in discussions on a basis that the provincial government will maintain the roadway over Jacques Cartier bridge as well as the operation of its traffic lights, and policing requirements. It's understood the CNR, operators of the Victoria bridge, have asked a lump sum as indemnity for recent work on the bridge, and for estimated loss of tolls.

Since the toll abolishing committee was formed it has met with considerable support. Numerous South Shore industries and businesses pledged financial aid.

Last night the hat was passed among mayors and councillors present, who agreed to place before their respective municipal councils an official request for financial aid to the committee.

It was announced last night by committee chairman Raymond Beriault that 12 Federal and 23 provincial deputies, representing not only South Shore but Island ridings, had joined the committee.

Poste
Centrale
Océano

Toll Removal Group Plans Big Campaign

A South Shore committee, urging the abolition of tolls on the Victoria and Jacques Cartier Bridges, will enlist the support of 100,000 area families early next month in a 'door-to-door' campaign.

Ald. Raymond Bériault of Candiac, committee chairman, announced last night that circulars on the subject will be mailed to all "heads of families" in the Sorel-St. Hyacinthe-St. Jean-Cauchonawaga district. They will include two postcards — one addressed to Transport Minister Leon Balcer in Ottawa and the other, to Premier Jean Lesage in Quebec — expressing the senders' "thanks for their willingness to co-operate in the abolition of the tolls."

"There is no reason to waste any more time over this, since both the Federal and Provincial Governments have expressed the opinion that the tolls should be removed," Ald. Bériault told a press conference in the Greenfield Park Town Hall.

The chairman said the committee had written to 1,300 communities in 35 provincial electoral districts 10 days ago requesting their councils to endorse the anti-toll drive. Already, he said, council motions to that effect have been received from 135 towns.

It was also reported 35 Members of Parliament, federal and provincial, have agreed to act as "honorary patrons" of the committee.

Ald. Bériault described the committee as "a permanent one, functioning with the blessings of Progressive Conservative, Liberal and National Union members."

He denied there was more than one committee working towards removal of the tolls. "There is only one and it was set up through the impetus given it by Pierre Laporte, Liberal MPP for Chambly," he said.

"It was also promised in 1958 by Associate Defence Minister Pierre Sevigny that the tolls would be abolished."

Pont
Victoria
Péage

Le public, invité à exprimer sa gratitude aux gouvernements pour l'intérêt qu'ils ont porté à l'abolition du péage sur les ponts

Le Comité pour l'abolition du péage sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier déclenche une campagne en vue d'amener le public à exprimer aux gouvernements provincial et fédéral sa gratitude pour l'intérêt qu'ils portent à l'abolition du péage sur les ponts entre la rive sud et la métropole.

M. Raymond Bériault, président du Comité pour l'abolition du péage sur les ponts, a expliqué à une réunion tenue à l'hôtel de ville de Greenfield Park que, du 5 au 15 avril prochain, 100.000 cartes-réponses affranchies seront distribuées dans tous les foyers de la rive sud. On demandera aux chefs de familles de les signer et de

les faire parvenir au premier ministre Jean Lesage et au ministre des transports, M. Léon Balcer.

Le gouvernement provincial, de même que le gouvernement fédéral ont promis, a rappelé M. Bériault, d'abolir le péage sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier, si l'on peut établir une mutuelle coopération.

Me Pierre Laporte, député de Chambly à Québec et Me Maurice Johnson, député de Chambly-Rouville aux Communes, ont tous deux affirmé que cette coopération était acquise.

Le Comité pour l'abolition du péage sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier organise également une campagne de souscription. Les municipa-

lités, les industriels, les chambres de commerce et autres associations, de même que le public en général seront invités à verser leur quote-part afin que le comité puisse poursuivre son action jusqu'au bout. Depuis le huit janvier dernier, le comité s'est réuni une fois toutes les deux semaines.

La réunion de lundi dernier à l'hôtel de ville de Greenfield Park était également sous les auspices des Conseils d'orientation économique des comtés de Chambly et de Verchères.

M. Bériault a souligné que les ponts devraient être de caractère provincial et interprovincial, demeurant propriété fédérale, alors que les feux

de circulation et la Sûreté provinciale seront mis à contribution pour faciliter la circulation.

Me Pierre Laporte a noté que le péage sur les ponts est devenu un handicap majeur qui entrave le développement industriel de la Rive sud. D'ailleurs, le pont de la route transcanadienne entre l'île de Montréal et Boucherville ou Varennes ne sera pas un pont à péage.

Me Maurice Johnson a abordé la question du péage au pont Champlain, dont l'inauguration aura lieu tout probablement en mai prochain.

Personne ne peut déterminer en ce moment si vraiment le pont Champlain sera un pont à péage; toutefois, Me Johnson a proposé une formule selon laquelle le péage pourrait être évité si le gouvernement provincial absorbait la moitié du coût de construction du pont Champlain. Le député de Chambly-Rouville a noté que le Québec présente un cas unique pour le gouvernement fédéral quand il s'agit de la construction de ponts. Ottawa a moussé aucune entreprise du genre en d'autres provinces, sauf quand il s'agit de relier deux provinces entre elles, comme le Québec et le Nouveau-Brunswick, à Campbelltown, de même qu'à Hull.

Post
Victoria
Cinq

L'actualité (V)

Mon, ton, son pont!

Le marchandage électoral aura fourni l'occasion de bien des fantaisies! Il fut un temps, pas tellement éloigné, où on se donnait des verges carrées d'asphalte, des frigidaires... Ça a peu changé! Aujourd'hui, on s'envoie par la poste 57 milles de rail de chemin de fer, des chèques bilingues, des promesses de drapeaux (un ou deux, à votre bon goût!)

Mais le plus gros cadeau est encore à venir! Un cadeau de milliers de tonnes de ferraille... Tout à l'heure, les voteurs de la rive sud pourront s'envoyer des ponts dans les goussets. Des ponts bien à eux! Des ponts qu'aucun gouvernement ne pourra jamais leur reprendre.

Car, enfin, on va les leur donner, ces ponts Jacques-Cartier et Victoria. Le gouvernement n'a d'ailleurs jamais osé les garder jalousement pour lui seul... Il a bien condescendu, depuis leur construction, à les louer à qui voulait s'en servir. Mais là ne s'arrête pas sa générosité. Il va les leur donner! Un jour viendra, bientôt, où toi, moi, même ce voisin qui

faisait le détour par le pont Mercier pour ne pas payer sa quote-part, nous les posséderons, ces ponts! Tu t'imagines?.. Ils seront à nous! Nous pourrons écrire dessus, comme sur les monuments, des slogans séparatistes! Même les Américains seront en droit de réclamer leur part de nos ponts! Ce sera notre chance de leur donner une leçon, une vraie leçon de générosité, eux qui nous louent 75 cents le passage sur le petit pont d'Ogdensburg...

Voter pour le gouvernement qui nous les aura données? Bah!... nous verrons! Il ne faut pas trop faire confiance à un gouvernement qui pousse l'injustice jusqu'à faire payer par un petit plombier de Vancouver l'entretien d'un pont qu'il ne verra jamais que sur des cartes postales!

GUSTAVE

West
Victoria

Pas de décision au sujet du péage sur les ponts

Le conseil de ville de Pointe-aux-Trembles est circonspect. Son adhésion au comité pour l'abolition des péages sur les ponts n'est pas emportée d'emblée. Il n'a pas dit non. Mais on ne l'a pas entendu dire oui.

Le conseil de ville de Pointe-aux-Trembles siégeait, hier soir, sous la présidence du maire Louis-Philippe St-Pierre. On a écouté avec la plus grande attention le secrétaire donner lecture d'une lettre du président du comité pour l'abolition des péages sur les ponts, M. Raymond Bériault. Également dans un silence méditatif on a entendu la lecture du mémoire accompagnant la lettre. Il était question naturellement des ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Puis, M. le maire déclara: "Je me permets de noter que la ville de Montréal pourrait être appelée à contribuer financièrement si les péages étaient abolis. Il faudrait s'attendre alors à ce qu'elle nous demande de faire notre part. On ne peut pas être toujours en désaccord avec Montréal. Admettons que dans un cas comme celui dont il est actuellement question, la demande de Montréal serait justifiée. On peut présumer que les sommes seraient considérables."

Chacun manifestant son accord par un silence profond, le secrétaire passa rapidement à autre chose.

Le maire St-Pierre a par ailleurs annoncé qu'une séance

spéciale du conseil aura lieu jeudi soir prochain.

Pas de décision au sujet du péage sur les ponts

Le conseil de ville de Pointe-aux-Trembles est circonspect. Son adhésion au comité pour l'abolition des péages sur les ponts n'est pas emportée d'emblée. Il n'a pas dit non. Mais on ne l'a pas entendu dire oui.

Le conseil de ville de Pointe-aux-Trembles siégeait, hier soir, sous la présidence du maire Louis-Philippe St-Pierre. On a écouté avec la plus grande attention le secrétaire donner lecture d'une lettre du président du comité pour l'abolition des péages sur les ponts, M. Raymond Bériault. Egalement dans un silence méditatif on a entendu la lecture du mémoire accompagnant la lettre. Il était question naturellement des ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Puis, M. le maire déclara: "Je me permets de noter que la ville de Montréal pourrait être appelée à contribuer financièrement si les péages étaient abolis. Il faudrait s'attendre alors à ce qu'elle nous demande de faire notre part. On ne peut pas être toujours en désaccord avec Montréal. Admettons que dans un cas comme celui dont il est actuellement question, la demande de Montréal serait justifiée. On peut présumer que les sommes seraient considérables."

Chacun manifestant son accord par un silence profond, le secrétaire passa rapidement à autre chose.

Le maire St-Pierre a par ailleurs annoncé qu'une séance

spéciale du conseil aura lieu jeudi soir prochain.

Pont Vél

(2)

Ponts Victoria et Jacques-Cartier

117 municipalités pour l'abolition du péage

117 municipalités des 27 circonscriptions de la rive Sud, dont les résidents doivent utiliser les ponts Victoria et Jacques-Cartier pour se rendre à Montréal, ont adopté une résolution priant les gouvernements d'abolir immédiatement le péage sur les deux ponts.

De plus, 35 députés provinciaux et fédéraux, appartenant à des partis politiques différents, ont accepté d'appuyer les municipalités ainsi que le

mouvement lancé sur la rive Sud depuis quelques mois déjà, pour l'abolition du péage.

C'est du moins ce que nous fait savoir un communiqué du "comité pour l'abolition du péage sur les ponts", présidé par M. Raymond Bériault. Le comité ajoute qu'il espère grouper plus de 500 municipalités dans sa campagne visant à faire pression auprès des gouvernements fédéral et provincial.

Il se dit aussi reconnaissant envers les gouvernements "pour l'attention qu'ils apportent dans la solution des problèmes".

Le communiqué donne ensuite la liste des 117 municipalités ayant adopté la résolution pour l'abolition du péage, à ce jour.

Outre M. Bériault, l'exécutif du comité est formé de MM. Lawrence Galletti, maire de Greenfield Park, vice-président; Marcel Robidas, échevin de Longueuil, secrétaire; Paul Martel, trésorier; Robert G. Baxter et J.-C. Roy.

Port
Péage
Victoria

**Négociations
ultimes pour
l'abolition ⁽²⁾
des péages**

OTTAWA. (DNC) — Nous apprenons du ministère des transports que les représentants du gouvernement central, du gouvernement provincial de Québec et de la cité de Montréal seront convoqués "incessamment", afin d'entreprendre les dernières négociations visant à l'abolition des péages sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Selon ce qu'on nous a affirmé, le ministère des finances est présentement à établir les données financières relatives au partage des responsabilités d'entretien de la structure et des voies sur les deux ponts.

Dès que cette étude aura été complétée, le dossier sera renvoyé au ministère des transports. M. Léon Balcer convoquera alors de façon officielle les représentants de la province et de la métropole. On s'attend que l'invitation soit faite au cours de la semaine prochaine et que la conférence tripartite soit tenue peu après.

Pont
Vict.

2

Le péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria Rencontre Ottawa-Québec, mardi

OTTAWA — (DNC) — Les représentants des gouvernements d'Ottawa et de Québec se rencontreront, mardi prochain, à Montréal, pour discuter de l'abolition des péages sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria et du partage des responsabilités financières de l'entretien des deux ponts, dans l'éventualité où les péages y seraient abolis. C'est ce qu'a fait savoir M. Léon Balcer, ministre des transports, en réponse à une question de M. Maurice Johnson, député conservateur de Chambly - Rouville. Ce dernier avait, en interrogeant

le ministre, tenu à féliciter le gouvernement Diefenbaker d'avoir pris l'initiative d'une conférence avec les autres parties intéressées en vue d'abolir les péages.

M. Balcer a déclaré qu'il a communiqué avec le gouvernement provincial dans le but d'organiser une rencontre entre le président du Conseil des ports nationaux et l'assistant sous-ministre du transport et les représentants du gouvernement provincial, dont le sous-ministre des travaux publics de la province de Québec. On y discutera, dit-il, des conditions relatives au projet du gouvernement fédéral de mettre fin aux péages sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria. M. Balcer ajouta plus tard, à une question de M. Pit Lessard, libéral de Saint-Henri, que le ministre avait aussi "échangé de la correspondance" avec les autorités municipales de Montréal, mais sans préciser si cette correspondance se rapportait à la rencontre de mardi prochain.

Quant à l'éventuelle abolition des péages sur le pont Champlain, actuellement en construction, le ministre des transports n'a pas voulu se compromettre. M. Lionel Chevrier, libéral de Laurier, lui avait posé la question suivante:

"Le ministre pourrait-il nous dire si, lors des pourparlers dont il a fait mention tout à l'heure, il sera aussi question du pont Champlain; dans l'affirmative, peut-il nous informer si c'est son intention bien arrêtée d'imposer un péage sur ce pont, lors de son inauguration?"

M. Balcer se contenta de répondre: "Les pourparlers qui auront lieu mardi prochain porteront exclusivement sur la question des péages sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria. Pour ce qui est du pont Champlain, pour le moment, il n'y a pas de changement dans les plans prévoyant des péages sur ce pont et nous suivons en cela la ligne de conduite tracée par le gouvernement précédent".

Les mots "pour le moment" signifient-ils que le gouvernement conservateur songe à dispenser de péages les usagers du pont Champlain? Rien ne l'indique avec précision mais c'est un secret de polichinelle que les députés conservateurs de la région de Montréal essaient d'obtenir du gouvernement qu'il n'impose pas, sur le pont Champlain, les péages prévus par les libéraux, qui ont pris l'initiative de construire le pont et en ont fixé les conditions de financement.

P
Jct.

Les péages

Mardi prochain, aura lieu une rencontre entre les représentants d'Ottawa et de Québec relativement au partage des frais d'entretien des ponts Jacques - Cartier et Victoria, dans l'éventualité de l'abolition des péages. Il faut souhaiter que les conditions faites de part et d'autre conviennent aux parties et que la population soit soulagée, enfin, de cette taxe vexatoire. Quant aux péages sur le pont Champlain, M. Léon Balcer, ministre des transports, n'a pas voulu se compromettre. Il a tout simplement déclaré que, jusqu'à présent, rien n'avait été changé dans les plans préparés par l'ancien gouvernement. C'était de bonne guerre politique mais cela ne règle pas le fond de la question. Les Québécois, en 1958, ont voté pour un changement et non pour le maintien du statu quo. Et cela vaut pour les péages comme pour le reste.

Clément BROWN

Book
List

A Ottawa, mardi

Conférence tripartite sur l'abolition du péage sur les ponts

OTTAWA. (DNC) — Des représentants des autorités fédérale, provinciale et montréalaises se réuniront à Ottawa, mardi prochain, afin d'étudier le mode d'abolition du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria.

C'est le ministre des Transports, M. Léon Balcer, qui a annoncé cette rencontre en réponse à une question que lui posait le député de Chambly-Rouville, M. Maurice Johnson.

Les représentants d'Ottawa à la réunion seront le président de la Commission des ports nationaux, M. Howard Mann, et le sous-ministre adjoint des Transports, M. George Scott.

De son côté, Québec déléguera son sous-ministre de la Voirie, M. Roger Labrègue. Le re-

présentant de Montréal n'a pas encore été désigné.

Au député fédéral de Montréal-Laurier, M. Lionel Chevrier, qui lui a demandé s'il serait question du pont Champlain à la réunion de mardi, le ministre a répondu négativement, en ajoutant qu'Ottawa maintenait sa décision d'instituer le péage au pont Champlain. "En cela, dit-il, nous suivons la ligne de conduite tracée par le gouvernement précédent."

Avant même l'ouverture du pont, on redoute l'effet du péage qui y sera imposé. Selon plusieurs, le péage au pont Champlain en limitera partiellement l'usage et il en résultera, aux heures de pointe, un embouteillage aux autres ponts semblable à celui qu'on déplore présentement.

Post
dict

Face-to-Face Discussion (2)
**Talks to Be Held
In Ottawa Tuesday
On Toll Abolition**

The Star's Ottawa Bureau

OTTAWA, March 30 — Officials from Montreal, Quebec, and Ottawa will meet here Tuesday to discuss abolition of tolls on the Jacques Cartier and Victoria bridges.

It will be the first face-to-face discussion of toll abolition by the parties involved in the operation of the two bridges.

There has been an exchange of correspondence on the subject, however, since the Federal Government announced its proposal to abolish tolls in the Throne Speech debate at the opening of Parliament in January.

Transport Minister Balcer told the Commons yesterday a meeting was arranged with George Scott, assistant deputy transport minister, R. J. Labreque, Quebec deputy minister of public works, and Howard Mann, chairman of the National Harbors Board.

Mr. Balcer said afterward that Montreal would also have a representative at the meeting.

In reply to a question by Maurice Johnson (PC—Chamblay-Rouville) Mr. Balcer said he had arranged the meeting "to discuss conditions relative to the Federal Government's proposal to abolish tolls on the Jacques Cartier and Victoria bridges."

Hon. Lionel Chevrier (L—Laurier) asked if the Government intended to impose tolls on the Champlain Bridge, the third bridge from Montreal Island to the South Shore which is scheduled to open soon.

Mr. Balcer said the meeting would discuss only tolls on the Jacques Cartier and Victoria bridges.

Following Precedent

"As far as the Champlain Bridge is concerned, for the moment there is no change in the proposal to have tolls on this bridge. We are following the same policy as the preceding government in this matter," said Mr. Balcer.

Mr. Balcer replied with a simple "yes" when asked by H. Lessard (L — St. Henri) if

there had been correspondence between the City of Montreal and the Federal Government on the matter.

The Jacques Cartier Bridge is operated under a tripartite agreement with the province of Quebec, the City of Montreal, and the National Harbors Board.

Victoria Bridge is operated by Canadian National Railways. This bridge is debt free while the debt on the Jacques Cartier Bridge is something like \$27,000,000.

The Jacques Cartier Bridge has only begun to show a profit in the past year or so, following installation of automatic toll collection facilities.

Gross revenue from the bridge rose by \$1,000,000 in the first year following automatic collection. A score of persons, mostly former collectors, were convicted of fraud following an investigation and trials.

In 1961, revenue from the Jacques Cartier Bridge was \$3,435,657, compared with \$2,078,767 in 1958, the year before automatic tolls were installed.

Victoria Bridge revenue in 1961 was \$1,109,200, a steady and moderate growth from the previous year and from preceding years. Automatic tolls are also in operation on Victoria Bridge.

A reply tabled recently in the Commons showed that Jacques Cartier Bridge toll revenues were \$2,703,155 more in the 27 months following installation of automatic connectors than in the 27 months preceding installation.

One of the subjects up for discussion will probably be the matter of a \$1,000,000 debt of the province to the National Harbors Board for back debts on the bridge.

Both the City of Montreal and the province stopped paying their share of deficits between 1944 and 1949. After a long court case, the city had to pay off \$744,426 plus interest.

Since the action was taken only against the city, however, the province did not pay up. Both the city and the province resumed paying their share of the deficits, but the province still owes \$744,426 plus interest.

Mr. Balcer said recently in the Commons that the provincial government had been approached often about payment of the debt, but no settlement had been made.

(2)

Balcer invite Québec à discuter du péage mardi

par Jean-Marc POLIQUIN
OTTAWA — Mardi prochain, Ottawa soumettra au gouvernement de Québec une formule tendant à l'abolition des péages sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

M. Léon Balcer l'a annoncé hier aux Communes en réponse à une question que lui avait posée M. Maurice Johnson, député conservateur de Chambly-Rouville.

Le ministre fédéral des Transports a déclaré hier après-midi qu'il venait d'écrire à M. Jean Lesage pour lui demander d'envoyer à Ottawa le sous-ministre provincial des Travaux publics, M. Labrecque, afin que celui-ci rencontre M. Howard Mann, président du

Conseil des ports nationaux, et M. G.A. Scott, sous-ministre adjoint (fédéral) des Transports.

A sa sortie de la Chambre, le ministre a déclaré au *nouveau journal* qu'il avait envoyé une lettre analogue au maire Jean Drapeau. Il prévoit que la ville de Montréal acceptera l'invitation et qu'elle enverra un délégué siéger avec M. Mann, Scott et Labrecque.

Les représentants du gouvernement fédéral soumettront à leurs collègues de Québec et de Montréal une formule déterminant les modalités de l'abolition des péages sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Interrogé par les journalistes sur la nature de cette formule,

M. Balcer n'a rien voulu divulguer.

M. Lionel Chevrier a demandé, à la Chambre, si le gouvernement fera installer des dispositifs automatiques de péage sur le pont Champlain qui s'ouvrira bientôt à la circulation. Le ministre a répondu: "A cet égard, on n'a pas modifié les plans dressés par les libéraux du temps où ils formaient ici le gouvernement."

M. Pit Lessard, député libéral de Saint-Henri, a demandé si le ministère fédéral des Transports avait échangé de la correspondance avec la ville de Montréal au sujet des ponts à péages. M. Balcer a répondu par un simple oui.

Pont
Victoria

Le CN n'abandonne pas ses droits sur le pont Victoria

OTTAWA. (DNC) — Les Chemins de fer nationaux ne comptent pas abandonner leur droits de parcours ou de passage sur le pont Victoria à l'abolition du péage.

Voilà ce qu'a répondu hier M. Quinto Martini, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, à une question de M. Douglas Fisher.

Les négociations préliminaires sur l'abolition du péage ne laissent rien prévoir de la sorte, a dit M. Martini. Les Chemins de fer nationaux ont cependant fait connaître à Ottawa quel montant ils exigent pour renoncer aux recettes qu'ils touchent au pont Victoria, montant que M. Martini n'a pas révélé.

Rappelons ici que les négociations relatives au péage reprendront lundi prochain à Ottawa.

Port
Page
victor

(2)

Abolition Ottawa Topic

Bridge Toll Talks Scheduled Monday By Three Groups

By JAMES STEWART
Of The Star's Ottawa Bureau

OTTAWA, April 5 — Officials of the Federal and provincial governments and the City of Montreal meet here next Monday to discuss abolition of tolls on the Jacques Cartier and Victoria bridges.

Transport Minister Balcer told the House yesterday that the meeting, which had been set for Tuesday of this week, would now be held next Monday.

The Commons also learned that the CNR does not contemplate relinquishing its running rights on Victoria Bridge.

Quinto Martini, Parliamentary Secretary to the Transport Minister, said that in preliminary negotiations the CNR had indicated the financial basis on which it would give up its running rights and income from Victoria Bridge.

"Preliminary negotiations with the CNR do not contemplate the railway relinquishing its running or railway right of way on Victoria Bridge," added Mr. Martini.

Both Mr. Balcer and Mr. Martini gave the information in reply to questions from Douglas Fisher (CCF-NDP-Port Arthur).

Meantime, some Quebec members of Parliament had interesting little postcards designed to promote the cause of toll abolition.

The three-piece cards, put out by the Committee For Abolition of Tolls, invite people to send one of the pieces to Ottawa, and one to Quebec. The cards, already stamped, express approval for abolition of tolls.

Not Too Anxious

Some of the Conservative members, however, are not too anxious about distributing the cards.

The Quebec section is addressed to the honorable Jean Lesage, Premier of Quebec, in care of Pierre Laporte, MPP.

Mr. Laporte, Liberal member of the Legislature for Chambly, has headed activities to abolish tolls. Some of the Federal Conservative members believe he had a lot to do with preparing the cards.

The Ottawa section of the mailing piece is addressed simply to Transport Minister Balcer.

Quebec Conservatives, such as associate Defence Minister Sevigny, and Maurice Johnson (Chambly-Rouville), like to think they can take some of the credit for the Government de-

cision to propose abolition of tolls.

Both these men also represent South Shore ridings which overlap Mr. Laporte's provincial riding.

Mr. Balcer has said earlier that the discussions on Monday will be held by officials of the Department of Transport, the National Harbors Board, the Provincial Department of Public Works, and the City of Montreal.

Pont
Victoria
péage

②
Péage:
la réunion est
remise à demain

M. Gerry Snyder, vice-président de l'exécutif, qui s'est rendu hier à Ottawa pour conférer avec le sous-ministre fédéral adjoint des Transports, le sous-ministre provincial des Travaux publics et le président du Conseil des ports nationaux, M. G. A. Scott, M. Labrecque et M. Howard Mann, au sujet de l'abolition des péages sur les ponts Victoria et J.-Cartier, devra vraisemblablement y retourner demain car la réunion a été remise à ce jour-là.

**La question du
péage sur les
ponts discutée
à Ottawa,
aujourd'hui**

QUEBEC — Une réunion au niveau administratif réunit les représentants provinciaux et fédéraux pour discuter la question du péage sur les ponts Jacques Cartier et Victoria, aujourd'hui à Ottawa. Le premier ministre de la Province a déclaré hier à l'Assemblée législative que le sous-ministre de la voirie, M. Labrecque, se rend à Ottawa à la suite d'entretiens téléphoniques entre les deux capitales.

« Pourquoi tout ce mystère, à Ottawa, au sujet des péages? »

OTTAWA. (M.C.) — De quel mystère entoure-t-on, à Ottawa, la rencontre au sujet de l'abolition des péages sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier? Il ne s'agit tout de même pas des pourparlers d'Evian.

Deux fois retardée, cette rencontre prévue pour 3 h., hier après-midi, a finalement eu lieu secrètement hier matin, alors que jusqu'à la dernière minute, au bureau du ministre des Transports, on affirmait aux journalistes qu'elle aurait bel et bien lieu à l'heure prévue.

Les représentants de la presse qui se présentèrent au rendez-vous se virent remettre un communiqué disant qu'il n'y aurait pas de déclaration émise à l'issue de la rencontre qui avait eu lieu dans la matinée.

Pendant ce temps, aux Communes, comme pour achever de bafouer la presse, le ministre des Transports, M. Balcor, répondant au député de Chambly-Rouvilla, M. Johnson, a déclaré simplement que la rencontre du matin réunissait MM. Roger Labrecque, sous-ministre de la Voirie du Québec, Jerry Snyder, vice-président du comité exécutif de la ville de Montréal, ainsi qu'un certain nombre de fonctionnaires fédéraux des Transports, du Trésor et du Conseil des ports nationaux.

Il est par trop évident que de tels procédés ont pour but de déjouer la curiosité des journalistes, mais pour quelle raison?

Ne va-t-on pas abolir les péages? Alors, qu'est-ce qu'on attend?

Si l'on en est encore à chercher d'autres sources de revenus pour le paiement des ponts, l'annonce de l'abolition des péages dans le discours du Trône était pour le moins prématurée.

P. Sévigny

Pierre Sévigny:

Abolition du péage sous peu

"Nous avons pris l'initiative d'abolir les péages sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier et grâce à la collaboration qui existe entre les autorités provinciales et fédérales, ce qui fut un rêve sera, très, très bientôt une éclatante réalité".

C'est ce qu'a déclaré hier soir le ministre associé de la Défense nationale, M. Pierre Sévigny, conférencier invité au dîner-causerie de la Chambre de Commerce de Boucherville.

D'autre part, le ministre a déclaré qu'un pont serait construit dans l'est de Montréal et conduira les voyageurs sur la rive-sud à proximité de Boucherville. "Il semble, a-t-il dit, que ce pont ait déjà dépassé le stage de projet et que les plans en soient déjà commencés". Il a ajouté qu'il espérait que la réalisation de ce projet serait chose faite dans un avenir rapproché et qu'alors un avenir brillant s'ouvrirait, se-

lon lui, à la rive-sud et que celle-ci deviendrait "pour Montréal ce qu'est Brooklyn pour New York".

Formule mitigée

Parlant des problèmes auxquels doivent faire face nos gouvernements modernes, M. Sévigny a déclaré que "le monopole des connaissances économiques n'appartenait pas aux politiciens" et que le dialogue entre l'entreprise privée et l'Etat devenait de plus en plus nécessaire. "Ceux qui s'occupent de l'avancement de l'industrie et des affaires dans leurs domaines respectifs doivent conseiller et diriger le travail de ceux dont c'est le devoir d'administrer la chose publique", a-t-il dit.

"Le socialisme est une formule qui a du bon, a-t-il expliqué, et il est nécessaire de respecter les principes d'une justice sociale bien pensée. Mais, il faut éviter les excès qui con-

duiraient à un totalitarisme dictatorial".

Commentant le budget présenté mardi soir par le ministre des Finances, M. Donald Fleming, M. Sévigny a déclaré que les perspectives économiques du Canada étaient excellentes et que grâce "aux efforts conjugués de l'entreprise privée et de l'Etat, nous sommes maintenant sortis des trois années d'une récession qui aurait facilement pu se transformer en dépression".

Selon le ministre, dans un pays comme le nôtre il est essentiel d'aller de l'avant et d'augmenter notre production. "En vendant davantage, le nombre d'emplois disponibles augmentera et il y aura conséquemment plus d'argent en circulation".

Il a précisé que les mesures préconisées par M. Fleming sont des mesures progressistes qui préviendront un recul qui serait désastreux pour l'économie nationale.

Pont V&V

LE PÉAGE

Réunion à huis clos

OTTAWA. — Une rencontre a eu lieu, hier matin, à Ottawa entre les représentants des trois parties intéressées au problème des péages sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria. Répondant en Chambre à une question de M. Maurice Johnson, conservateur de Chambly-Rouville, le ministre des transports a fait savoir que les discussions se sont déroulées entre le vice-président du Conseil des ports nationaux et le sous-ministre des transports, pour le fédéral, le sous-ministre de la voirie comme représentant du gouvernement de Québec, M. Gerry Snyder, membre du Comité exécutif de Montréal qui représentait cette ville ainsi qu'un haut fonctionnaire du Conseil du trésor d'Ottawa. Le ministre a manifesté son intention de ne pas faire de déclaration à ce sujet tant que les discussions ne se dérouleront pas au niveau des autorités politiques qui seules peuvent prendre une décision relative aux questions en litige.

Port
Victoria

Abolition Of Tolls Discussed

The Star's Ottawa Bureau

OTTAWA, April 12—Officials of the Federal and Quebec government discussed abolition of tolls on the Jacques Cartier and Victoria bridges yesterday, but refused comment after the two-hour meeting.

The officials will report on the discussion to their respective governments—to Quebec Premier Lesage and Transport Minister Balcer—and negotiations are expected to continue on that level.

A terse written statement following yesterday's meeting said that any announcement would be made by the Federal or provincial ministers concerned.

Transport Minister Balcer, in reply to a question in the House of Commons yesterday, said he had not yet received a report on the meeting from his officials.

The meeting was attended by George Scott, Assistant Deputy Minister of the Transport Department, Roger Labreque, Quebec's Deputy Minister of Highways, Gerry Snyder, vice-chairman of the City of Montreal Executive Committee, J. A. MacDonald from Treasury Board, Louis Talbot, vice-chairman of the National Harbors Board, P. D. Williams and Roger St. Jean, both from the National Harbors Board.

The officials discussed methods of abolishing tolls on the two Montreal bridges—a proposal that was made in the Throne speech at the opening of Parliament in January.

The meeting had been set up at least twice before but had been postponed.

Bridge Upkeep

It is thought that one of the major matters for negotiation is the question of dividing cost of bridge upkeep, and cost of paying off the debt on the Jacques Cartier Bridge. This debt is believed to amount to something like \$27,000,000 incurred over a long period.

The Jacques Cartier Bridge consistently lost money until automatic tolls were installed in late 1959.

Sharp jumps in revenue from automatic collection led to investigation, prosecution and conviction of about 20 former employes of the bridge.

The Jacques Cartier Bridge is operated under a tripartite agreement by Ottawa, Quebec, and Montreal.

Port
Victoria-bridge

Meeting, Held On Toll Removal

OTTAWA — **C** — Officials Jerry Snyder, vice-chairman of the city's executive committee, from the City of Montreal, the Province of Quebec and the Federal Government met yesterday to discuss removal of tolls on the Jacques Cartier and Victoria Bridges at Montreal but no announcement was made of the result.

The participants said they would have no statement to make and any announcements would have to come from the Federal or Provincial ministers concerned.

Montreal was represented by

THURSDAY, APRIL 12, 1962

Pont
Victoria

Abolition du péage

Attendre quelque temps encore

— M. Balcer

par Jean-Marc POLIQUIN

OTTAWA — On devra attendre quelque temps avant de voir régler la question de l'abolition du péage sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier.

Lhon. Léon Balcer l'a signalé hier aux communes en répondant à une question de M. Maurice Johnson.

Chacune des trois autorités en cause, prendra d'abord connaissance du rapport que leur soumettront les hauts fonctionnaires qui ont participé mercredi aux entretiens tripartites d'Ottawa, a dit M. Balcer.

Après quoi, le gouvernement fédéral, le gouvernement du Québec et le Comité exécutif de la ville de Montréal "entreront en contact entre eux".



M. PIERRE LAPORTE :

Abolition du péage d'ici douze mois

M. Pierre Laporte, député libéral de Chambly, a déclaré à Greenfield Park que les citoyens de la rive sud peuvent s'attendre à l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria d'ici, au plus, 12 mois.

M. Laporte a aussi annoncé que la première pelletée de terre en vue de la construction d'un hôpital régional serait levée d'ici trois mois et que la construction d'une nouvelle école régionale devrait débuter très bientôt. En outre, deux nouvelles industries viendront s'établir prochainement dans la région.

Le député de Chambly parlait à l'occasion de la réunion annuelle de l'Association libérale du comté de Chambly, qui a procédé à l'élection de ses officiers.

Le nouvel exécutif est composé de MM. Paul-André Leroux, président, Tancrède Marcil, vice-président et secrétaire; Elphège Saint-Germain, trésorier, Robert J. Baxter, et Mme G. Beattie, conseillère.

Les directeurs élus sont MM. J. P. Belansky, de Saint-Basile; J.-P. Côté, de Longueuil; Gérard Labelle, de Saint-Bruno; Roland Bédard, de Chambly; Dr E.-T. LeTallier, de Longueuil; Alcide Champagne, de Lemoyne; Dr A. Pelletier, de Greenfield Park; Charles Réchon, de Jacques-Cartier, et A. Racicot, de Boucherville.

Pont
Victoria

Les ponts

Jacques-Cartier et Victoria

Péage aboli le 1er juin?

Le péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria sera aboli dès le premier jour de juin... si la cité de Montréal et le gouvernement de la province acceptent les propositions d'Ottawa.

C'est du moins ce qu'a déclaré aux Communes le ministre du Transport, M. Léon Balcer, en réponse à une question que lui avait posée M. Maurice Johnson, député progressiste-conservateur de Chambly-Rouville. Il a précisé que les pourparlers entre les trois gouvernements se poursuivent toujours.

Pont
Victoria

Le péage, aboli le 1er juin?

OTTAWA. — Le ministre des transports, M. Léon Balcer, a exprimé l'espoir que les péages sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria seront abolis le 1er juin. Nous continuons les discussions avec les autorités de la province de Québec et celles de la ville de Montréal, a-t-il répondu à une question de M. Maurice Johnson, conservateur de Chambly-Rouville. Si les propositions du fédéral sont acceptées, les péages seront abolis le 1er juin.

Post
Victoria
Page

Up to City, Province

Ottawa Ready to Lift Jacques Cartier Tolls

The Star's Ottawa Bureau

OTTAWA, April 18—Tolls on the Jacques Cartier and Victoria bridges will be removed June 1 if the Province of Quebec and the City of Montreal accept the Federal Government's proposals.

Transport Minister Balcer gave the June 1 date in the Commons yesterday, a few minutes after Prime Minister Diefenbaker announced the general election for June 18.

The relationship among removal of tolls, the dates, and the garnering of votes in the election was not lost on Opposition members.

Mr. Balcer made the statement in reply to a question by Maurice Johnson (PC-Chambly-Rouville), who asked if the Transport Minister could give a precise date for the removal of tolls.

Mr. Balcer said discussions were continuing with Montreal and Quebec on the subject. "If the proposals of the Federal

Government are accepted, tolls will be removed from the Jacques Cartier and Victoria bridges on June 1."

Studying Proposals

Quebec and Montreal are studying the Federal proposals made following a meeting of officials here last week.

No formal announcement of the proposals has been made, but it was understood the Federal Government is willing to turn the Jacques Cartier Bridge over to the province for \$1 if the province and the city agree to maintain the bridge in the future.

Another matter at stake is a back debt of the province of more than \$1,000,000 for a period when the province refused to pay its share of the deficit of the bridge.

There is also the question of an outstanding debt against the bridge of about \$27,000,000 which will have to be taken up if tolls are removed.

①

Pont
Vict

(2)

Péage aboli le 1er juin si . . .

OTTAWA — L'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria est pour "le 1er juin" si "les propositions du gouvernement fédéral sont acceptées" par la province de Québec et la Ville de Montréal, dit le ministre des transports.

Répondant à une question à la chambre des communes, M. Léon Balcer a dit: "Nous continuons nos discussions" avec les autorités du Québec et de Montréal. Une voix de l'Opposition a suggéré comme date de l'abolition, le 17 juin, veille des élections générales que venait d'annoncé le premier ministre Diefenbaker.

Pont
Victoria
péage

Proposition de M. Balcer :

Le pont Jacques-Cartier au Québec tandis qu'Ottawa garde le Victoria

par Teddy CHEVALOT

En matière d'abolition du péage des ponts Jacques-Cartier et Victoria, M. Léon Balcer, ministre du Transport, au cours de la rencontre des représentants d'Ottawa, de Québec et de Montréal, aurait fait, avons-nous appris de bonne source, les propositions suivantes.

En premier lieu, la ville de Montréal serait dégagée de toutes responsabilités quant à sa quote-part sur la dette due pour le pont Jacques-Cartier.

En deuxième lieu, Ottawa garderait la possession du pont Victoria, et son entretien serait assumé par le Canadien National.

Enfin en troisième lieu, Ottawa vendrait le pont Jacques-Cartier à la province de Québec, pour \$1.00 et autres considérations.

Quelles sont ces considérations ? Tout d'abord, Ottawa assumerait la totalité de la dette du pont Jacques-Cartier, laquelle s'élève à environ \$21.524.000, ainsi que le total des intérêts dus sur les déficits accumulés soit la somme approximative de \$600.000.

Pour sa part, Québec s'engagerait à rembourser sa quote-part des déficits accumulés, lesquels s'élèvent à \$774.000, et prendrait à sa charge tout l'entretien du pont, lequel coûte par année approximativement : \$300.000 répartis comme suit : \$225.000 pour l'entretien de la chaussée, des feux de circulation et le maintien d'un corps de police, et \$75.000 pour l'entretien de la superstructure.

Cette offre faite, par Ottawa n'a pas encore reçu de réponse de la part du premier ministre Jean Lesage.

Mais on sait d'autre part que le ministre du Transport, M. Léon Balcer, a déclaré qu'il espérait que l'abolition du péage des ponts Jacques-Cartier et Victoria deviendrait réalité pour le 1er juin.

Il en est de même pour le député de Chambly, Me Pierre Laporte, lequel a déclaré le 12 avril, que selon toute probabilité, le péage des ponts serait aboli dans les trois mois à venir.

LA PRESSE, MONTREAL, JEUDI 19 AVRIL 1962

Pont
Victoria
péage

(2)

PÉAGE : propositions du fédéral VICTORIA, à Ottawa J.-CARTIER, à Québec

OTTAWA (DNC) — Selon des informateurs fiables, voici quelles sont les propositions faites par le gouvernement Diefenbaker au gouvernement Lesage en vue d'abolir les péages sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Ottawa prendrait à sa charge les \$23 millions de dettes sur les deux ponts, et paierait également les \$600,000 d'intérêts dus sur les déficits accumulés. Le pont deviendrait propriété exclusive du fédéral qui en assumerait l'entretien, par l'entremise des Chemins de fer nationaux.

D'autre part, Ottawa aurait demandé à Québec d'acquiescer, pour la somme de \$700,000, le pont Jacques-Cartier et de défrayer naturellement les frais d'entretien du pont.

Hier après-midi, le gouvernement Lesage n'avait apparemment pas encore fait connaître sa réponse à cette proposition.

M. Léon Balcer, ministre des transports, a refusé de commenter les chiffres qui lui ont été soumis. Il a confirmé que Québec avait été saisi de l'offre

d'Ottawa. "Notre désir, dit le ministre, est de faire bénéficier les Montréalais de l'abolition des péages dès le 1er juin de cette année, et non de retarder cette réforme d'une année, comme en a exprimé l'espoir M. Pierre Laporte, député libéral provincial de Chambly.

Pont Victoria

L'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria

L'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria deviendrait une réalité d'ici peu. L'hon. M. Balcer, ministre du Transport dans le cabinet Diefenbaker, aurait parlé de confier le pont Jacques-Cartier au gouvernement provincial tandis que le gouvernement fédéral conserverait le pont Victoria. Ce serait la solution la plus adéquate dans les circonstances.

Les députés conservateurs de la province de Québec, en particulier ceux de la région de Montréal, s'intéressent depuis longtemps à l'abolition des taux de péage sur ces deux ponts. Ils méritent de voir leurs efforts récompensés.

Il convient sans doute de signaler que l'un d'entre eux, M. Georges Valade, représentant de Ste-Marie aux Communes, soumettait une résolution, vers la fin de la session, l'an dernier, suggérant précisément la vente du pont Jacques-Cartier au provincial. L'idée aurait fait merveilleusement son chemin.

P. Vot

Le péage n'a-t-il pas assez duré ?

CE que l'on sait des propositions présentées par le gouvernement fédéral, en vue de faire disparaître le péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, paraît tout à fait raisonnable. Ottawa prendrait à son compte la dette du premier pont ainsi que les intérêts imputables aux déficits, ce qui porterait ses engagements à une vingtaine de millions de dollars, et assumerait l'entretien du deuxième par l'intermédiaire du Canadien National. Le gouvernement provincial, de son côté, n'aurait à intervenir que dans le cas du pont Jacques-Cartier; il se chargerait de l'entretien et paierait une partie des déficits encourus avant l'installation des portiques de perception.

On voit que Montréal resterait totalement à l'écart de la répartition des charges. Et ce n'est que justice. Pourquoi la métropole devrait-elle être tenue de verser quoi que ce soit pour le paiement et l'entretien d'un pont utilisé non seulement par sa population, mais encore par un nombre considérable de voyageurs de la banlieue, du reste de la province, et d'ailleurs ?

Il n'y a rien d'anormal, d'autre part, à ce que le

gouvernement provincial assume les frais d'entretien d'un pont qui peut être considéré comme faisant partie du réseau routier de la province, au même titre que nombre d'autres ponts qu'il a pris entièrement à sa charge. Il y aurait même profit pour Québec, puisque le coût de construction englobé dans la dette est assumé par Ottawa.

Il faut cependant déplorer que ce projet d'entente soit présenté à la veille des élections. Tout se passe comme si le gouvernement fédéral cherchait à se gagner les bonnes grâces des électeurs par une libéralité dont les autorités provinciales feront en partie les frais. N'est-ce pas demander aux libéraux de financer dans ce cas la campagne électorale des conservateurs ?

Ce serait dommage cependant que la politique vienne compromettre le sort de ces propositions. L'abolition du péage est une chose bonne en soi. On la réclamait depuis longtemps. Il n'y a personne qui puisse raisonnablement s'y opposer. Cela devrait suffire pour assurer le succès des consultations ouvertes il y a quelques semaines dans le but de libérer de cette sorte d'impôt la traversée des ponts Victoria et Jacques-Cartier.

Marius GIRARD

Pont
Victoria



OBJECTIF : L'ABOLITION DU PÉAGE— Le Comité pour l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria a pris l'initiative d'envoyer au premier ministre de la province des cartes postales remerciant d'avance le gouvernement provincial pour l'abolition du péage. Plus de 25,000 cartes signées sont déjà parvenues au Parlement depuis trois semaines. Elles étaient adressées à M. Lesage, aux soins du député de Chambly, Me Pierre Laporte, que nous voyons ci-haut.

Pont
Victoria

L'ABOLITION DU PÉAGE

25,000 cartes pour remercier M. Lesage

QUEBEC. — Le comité pour l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria a pris l'initiative d'envoyer au premier ministre de la province des cartes postales remerciant d'avance le gouvernement provincial pour l'abolition des péages.

Plus de 25,000 de ces cartes sont arrivées au parlement québécois depuis environ trois semaines.

On y lit: "Devant la volonté de votre gouvernement de collaborer avec le gouvernement fédéral à l'abolition du péage sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier, je tiens à vous exprimer mon appréciation".

Chacune des cartes est signée.

Pont
Victoria

Avant même que le péage soit aboli sur les ponts des remerciements à Lesage

QUEBEC — Le comité pour l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria a pris l'initiative d'envoyer au premier ministre de la province des cartes postales remerciant d'avance le gouvernement provincial pour l'abolition des péages.

Plus de 25,000 de ces cartes sont arrivées au parlement québécois depuis environ trois semaines.

On y lit ceci: "Devant la volonté de votre gouvernement de collaborer avec le gouvernement fédéral à l'abolition du péage sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier, je tiens à vous exprimer mon appréciation".

Chacune des cartes est signée.

Cent mille de ces cartes ont été distribuées dans toute la région économique affectée par les péages sur ces deux ponts. Que vingt-cinq pour cent des gens aient répondu est une indication de l'importance qu'ils attachent à la disparition des péages. C'est une proportion qui dépasse sensiblement celle d'autres consultations de ce genre.

Pont
Victoria

Sur les ponts VICTORIA et JACQUES-CARTIER

ABOLITION DU PEAGE LE 1er Juin

(DERNIERE HEURE)

QUEBEC, (J.M.) — Le premier ministre du Québec, M. Jean Lesage, a annoncé à l'Assemblée législative, cet après-midi, l'achat par le gouvernement provincial, du pont Jacques-Cartier au coût de \$1.00

Québec assumera, par ailleurs, sa part du rem-

par Teddy CHEVALOT

Il est à peu près assuré qu'aujourd'hui même, l'hon. Léon Ballez, ministre fédéral des Transports, annoncera au moins l'abolition du péage sur le pont Victoria, pour le premier juin. L'information est de source sûre, et provient de divers milieux politiques fédéraux et provinciaux.

En ce qui concerne le pont

Jacques-Cartier, le cabinet provincial devait se réunir à 11 h., aujourd'hui, pour prendre une décision sur les propositions faites par Ottawa, il y a maintenant un mois.

On se rappelle que LA PRESSE annonçait il y a trois semaines, les conditions posées par Ottawa pour abolir le péage sur les deux ponts. Nous les redonnons ici rapidement.

Le pont Victoria deviendrait

boursement des déficits passés qui s'élèvent à \$744,426.00. Le premier ministre a également souligné que le coût annuel de l'entretien du pont Jacques-Cartier sera de \$300,000 à \$500,000. Le péage sera aboli sur ce pont, en même temps que sur le pont Victoria.

la propriété d'Ottawa, et le gouvernement fédéral assumerait totalement les frais de son entretien. Toutefois, il resterait toujours administré par les Chemins de fer nationaux.

Par contre, en ce qui concerne le pont Jacques-Cartier, les dernières propositions sont de l'ordre suivant : premièrement, Ottawa assume entièrement la dette totale qu'il reste à payer

pour le coût du pont et de ses abords, soit tout près de \$22 millions; deuxièmement, Québec devient propriétaire du pont Jacques-Cartier, moyennant quoi il s'engage à l'entretenir à ses frais. Ceci est une dépense fixe annuelle d'environ \$325,000; troisièmement, Québec s'engage à rembourser à Ottawa la somme de \$774,000 environ, dette due sur les déficits accumulés du pont en vertu des accords conclus dans le passé; quatrièmement, Ottawa fait don à Québec d'une somme approximative \$550,000, somme qui représente les intérêts dus sur les déficits accumulés.

Au cas où les exigences de la ville de Montréal ne pourraient être acceptées par le cabinet provincial, et que conséquemment, M. Lesage serait obligé de déclarer qu'il n'a pu arriver à aucun accord avec Ottawa sur la question du pont Jacques-Cartier, il est à peu près assuré de toutes façons, que le péage sur le pont Victoria serait lui, aboli pour le premier juin.

Ottawa, en assumant l'entretien du pont Victoria, payerait aux Chemins de fer nationaux une somme globale variant entre \$600,000 et un million. Quant au pont Jacques-Cartier, il apparaît que si Québec en devient propriétaire, à part les frais d'entretien mentionnés plus haut, il n'y aurait à peu près pas d'autres déboursés à accomplir pour le maintenir en bon état.

Ponts

Balcer et Sévigny annonceraient aujourd'hui l'abolition du péage
Victoria: c'est décidé---Jacques-Cartier: oui attendu de Québec

Le nouveau journal a appris hier de sources très bien informées qu'une conférence de presse serait convoquée conjointement par les ministres Sévigny et Balcer, à 2:30 cet après-midi, au cours de laquelle les deux ministres directement intéressés auraient l'intention d'annoncer officiellement l'abolition du péage sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier.

Il nous a été impossible d'obtenir une confirmation définitive, mais il semble bien qu'une entente sera ratifiée dès ce matin entre le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral au sujet du péage, selon les termes proposés par le ministre fédéral des Transports, M. Léon Balcer, il y a déjà quelques semaines.

Ce qui apparaît désormais comme certain, c'est que le gouvernement fédéral est fermement décidé à abolir le péage sur les ponts et, si le provincial refuse sa collaboration, Ottawa n'hésitera pas, nous a-t-on confié, à abolir le péage sur le pont Victoria, où l'approbation provinciale n'est pas requise.

On se souvient que vers la mi-avril, des représentants des gouvernements du Québec et d'Ottawa et des hauts fonctionnaires de Montréal se sont réunis dans la capitale du pays pour discuter des diverses façons de procéder à l'abolition du péage sur les ponts. A ce moment, M. Pierre Sévigny avait déclaré: "Nous avons pris l'initiative d'abolir les péages sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier et grâce à la collaboration qui existe entre les autorités provinciales et fédérales, ce qui fut un rêve sera bientôt une réalité".

Une semaine plus tard, M. Balcer déclarait que le gouvernement fédéral désirait faire bénéficier les Montréalais de l'abolition des péages dès le 1er juin et n'entendait pas reporter à plus tard cette réforme.

le nouveau journal / Montréal, 8 mai 1962

Revue Victoria

Tout le laisse prévoir...

Ottawa abolira le péage sur les ponts d'ici le 1er juin

Le péage des ponts Jacques-Cartier et Victoria serait-il aboli plus vite que certains ne le pensaient? Divers indices, recueillis ce matin, le laissent prévoir.

Tout d'abord, cet après-midi, M. Léon Balcer,

De plus, Me Pierre Laporte, député de Chambly, a été convoqué d'urgence par le premier ministre Jean Lesage, et sa présence est requise à Québec pour ce matin, 11 heures.

Dans les deux cas, nous avons appris qu'il s'agissait de la question de l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

En outre, de source sûre, nous avons appris que les négociations qui avaient été entreprises entre Ottawa et Qué-

bec sur cette question, viennent d'aboutir partiellement.

On va même jusqu'à déclarer qu'il ne reste plus que quelques points mineurs à régler entre ces deux gouvernements. Ces points doivent être discutés et réglés ce matin même.

En outre, lors d'un discours qu'il a prononcé hier à Granby, M. Léon Balcer a souligné que cette abolition du péage ne saurait plus trop tarder.

Si l'on croit certaines ru-

ministre fédéral des Transports, doit donner une conférence de presse au Reine-Elisabeth, afin d'informer les journalistes "d'une importante nouvelle".

meurs, il semble donc que c'est aujourd'hui même que les accords entre Québec et Ottawa seraient conclus dans la matinée, de manière à les mettre en vigueur pour le 1er juin. Là, encore, une parole de M. Léon Balcer, advenant le cas où cet accord serait fait, se trouverait confirmée, puisque tout dernièrement encore il déclarait que toute la question serait définitivement réglée pour le 1er juin.

Enfin, il ne faut pas oublier

que tant à cette conférence de presse, convoquée par M. Léon Balcer, qu'au discours de ce soir de Me Pierre Sévigny dans Longueuil, les deux seront présents.

Tous ces faits semblent donc confirmer que c'est dès aujourd'hui que la nouvelle sera annoncée aux habitants de Montréal et de sa banlieue, savoir: le péage des ponts Jacques-Cartier et Victoria sera aboli d'ici peu.

1961 1971 8 1020 1021

Pont
Victoria

Les péages seront abolis le 1er juin

sur les ponts Victoria et J.-Cartier

Les péages sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria seront abolis à compter du 1er juin prochain, à trois heures. Le ministre des transports M. Balcer, qui a annoncé la nouvelle hier, a précisé que le gouvernement du Québec a accepté la proposition que lui a faite le gouvernement fédéral.

Les péages seront toutefois maintenus sur le nouveau pont Champlain, "conformément aux plans établis à l'origine par l'ancien ministre des transports (libéral), M. Marier", a dit M. Balcer.

Ottawa gardera la responsabilité du pont Victoria et dédommagera les Chemins de fer nationaux du Canada de la perte du revenu résultant de l'abolition des péages. Le gouvernement fédéral cédera le pont Jacques-Cartier au Québec pour la somme nominale de \$1.00, et s'engage à combler la dette impayée qui s'élève à \$21,835,206. Le gouvernement provincial, pour sa part, comblera sa quote-part impayée des déficits antérieurs, laquelle s'élève à \$744,428, mais ne sera pas tenu de payer au gouvernement fédéral l'intérêt sur cette dette, soit \$556,720.

Le gouvernement fédéral a consenti, selon M. Balcer, à libérer le Québec de cette obligation, de sorte qu'il aura à combler une dette impayée de plus de \$22 millions tandis qu'il en coûtera trois-quarts de million au gouvernement provincial.

Le pont Victoria, dont la construction remonte à plus

de cent ans, a d'abord été conçu pour servir de pont-rails. Il a été ouvert à la circulation routière en 1898 et est exploité par le Canadien National, comme un chaînon de son réseau. Le pont Jacques-Cartier n'est pas vieux. Il aura 32 ans lundi prochain. Sa construction et son exploitation résultent d'une entente entre trois parties, le Conseil des ports nationaux, dans le temps, les Commissaires du port de Montréal, la province de Québec et la cité de Montréal. Il a coûté dix-huit millions et demi de dollars.

"Le grand responsable"

M. Balcer a présenté le député-ministre de Longueuil, M. Pierre Sévigny, comme "le grand responsable de cette décision du gouvernement fédéral". M. Sévigny a pour sa part avoué que rien n'aurait probablement été possible, "sans la précieuse collaboration de ses collègues et amis Maurice Johnson, député de Chambly-Rouville et Georges Valade, député de Montréal - Sainte-Marie".

Pas une seule fois le nom de Me Pierre Laporte n'a été mentionné au cours de la conférence de presse, pas plus d'ailleurs qu'il n'a été question des nombreuses sociétés, associations et municipalités de la Rive-Sud, qui ont appuyé le projet et dont les dirigeants ont multiplié les démarches pour obtenir ce résultat. M. Balcer a toutefois un mot gentil pour le maire de Montréal, M. Drapeau, "qui a fourni sa précieuse collaboration..."

Pont Victoria

Sur un air bien connu

"Sur les PONTS de Montréal, le monde passera sans PAYER!"

Le péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria sera aboli à compter du 1er juin prochain. La nouvelle a été annoncée hier après-midi par le ministre fédéral des Transports et Communications, l'hon. Léon Balcer.

En même temps que l'hon. Balcer faisait cette déclaration, en présence d'un groupe de journalistes à l'hôtel Reine-Elizabeth, le premier ministre Jean Lesage annonçait à l'Assemblée législative que le gouvernement de la province de Québec fera l'acquisition du pont Jacques-Cartier pour la somme nominale de \$1.00.

Pour ce qui est du pont Victoria, le gouvernement fédéral en garde-

Les banlieusards de la rive sud ne seront pas pris avec une réserve de jetons le 1er juin quand on abolira le péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Les automobilistes pourront s'en servir sur le pont Champlain ou pourront les revendre au bureau des péagers.

Les jetons se vendaient à raison de 50 pour \$1.

ra la responsabilité et dédommagera les Chemins de fer nationaux de la perte résultant de l'abolition du péage.

Le 1er juin

L'abolition du péage sur les deux ponts entrera en vigueur à compter de 3 h. de l'après-midi, vendredi le 1er juin.

L'hon. Balcer a dévoilé que la cession du pont Jacques-Cartier au gouvernement du Québec nécessite l'adoption de certaines mesures, en plus de l'abolition du péage. Le gouvernement fédéral se charge de combler la dette impayée relative au pont, dette qui s'élève à \$21,835,

206. De son côté, le gouvernement provincial fera sa part pour le paiement des déficits antérieurs impayés. Cette part est de \$744,426. Cependant, le gouvernement du Québec n'est pas obligé de payer au fédéral les intérêts sur cette dette, c'est-à-dire la somme de \$551,720. Le gouvernement fédéral assume donc la dette impayée à l'égard du pont Jacques-Cartier, soit plus de 22 millions de dollars.

Le fédéral a pris la décision d'assumer la responsabilité du pont Victoria parce que celui-ci ne sert pas seulement à la circulation routière mais aussi à la circulation ferroviaire exploitée par les Chemins de fer nationaux.

Promesse

Le ministre des Transports et Communications a rappelé que cette mesure d'abolition du péage fait suite à une déclaration contenue dans les discours du Trône prononcés au début de la session fédérale qui vient de se terminer.

Lors de la conférence de presse d'hier après-midi, le ministre était accompagné du ministre associé à la Défense, l'hon. Pierre Sévigny.

A l'issue de la conférence de presse d'hier après-midi, l'honorable Léon Balcer a déclaré que rien n'est changé en ce qui a trait au péage sur le pont Champlain, actuellement en construction. Le péage sera donc en vigueur sur ce pont, tel que prévu au début de sa construction.

du député fédéral de Montréal-St-Marie, M. Georges Valade, et celui de la circonscription Chambly-Rouville, M. Maurice Johnson. Il a tenu à témoigner des efforts de ces trois membres des Communes qui ont travaillé depuis quelque temps pour que l'abolition du péage soit promulguée. L'hon. Balcer s'est dit fier et heureux d'annoncer cette nouvelle en raison des avantages d'ordre économique qui résulteront de l'abolition du péage. Ces avantages économiques se feront sentir bien au-delà de la région immédiate du Montréal métropolitain.

En réponse à une question d'un journaliste, le ministre a affirmé que les personnes qui seront sans emploi à la suite de l'abolition seront, pour la grande majorité, engagées par le Conseil des ports nationaux.

Dief aura
"SCOOPÉ"
Jean Lesage!

Québec. (MB) — Au début de la séance d'hier après-midi, à l'Assemblée législative, le premier ministre, M. Jean Lesage, a confirmé une nouvelle déjà lancée par des journaux à Montréal: l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

D'un air triomphant, le chef du gouvernement a déclaré qu'il avait le plaisir d'informer la Chambre qu'à compter du 1er juin prochain, le péage disparaîtra sur ces deux ponts.

C'est le résultat d'un projet d'entente soumis par les autorités fédérales et que la province a accepté.

Les conditions

Les conditions de l'entente sont: 1—Le gouvernement fédéral devient propriétaire du pont Victoria et l'entretient à ses frais;

2—La province paie une dette de \$744,426 qu'elle doit pour sa part des déficits accumulés sur l'entretien du pont Jacques-Cartier, achète le pont au prix d'un dollar et l'entretient ensuite exclusivement à ses frais. L'entretien de ce pont variera en moyenne entre \$300,000 et \$500,000 par année.

Le gouvernement fédéral absorbe la dette qui hypothèque le pont Jacques-Cartier.

M. Lesage a fait observer que le gouvernement provincial rend ainsi un immense service à toute la région métropolitaine. La plupart des régions de la province en profiteront, aussi.

Tous les membres de l'Opposition ont applaudi la conclusion de cette entente. En réponse aux questions de M. Daniel Johnson, le premier ministre a déclaré que le gouvernement a acquis le pont Victoria du C.N.R. et qu'il absorbe un solde de dette de \$20 millions. Et il a ajouté que le gouvernement de l'UN a refusé de payer ce qui lui revenait, dans le passé.

"L'Union nationale refusait de faire des cadeaux à Ottawa," a commenté M. Johnson.

— "Dans ce cas-ci, a repris M. Lesage, le cadeau est fait aux usagers."

Lesage: "L'UN a toujours refusé de coopérer..."

par Marcel Thivierge

QUEBEC — Le premier ministre, M. Jean Lesage, a annoncé à l'Assemblée législative en même temps que M. Balcer le faisait à Montréal, que le péage disparaîtra, le premier juin prochain, sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Des applaudissements des deux côtés de la Chambre ont accueilli cette nouvelle.

Le chef de l'opposition n'est dit très heureux de ce geste qui, a-t-il ajouté, permet au premier ministre d'aider le député de Chambly, M. Pierre Laporte à remplir une promesse qu'il a faite au cours de sa campagne électorale. D'ailleurs, en 1949, M. St-Laurent avait fait la même promesse...

M. Paul Gérin-Lajoie: "C'est l'Union nationale qui n'a jamais voulu s'entendre avec Ottawa..."

M. Lesage: "L'Union nationale a toujours refusé de payer la dette que la province devait à Ottawa pour l'entretien du pont Jacques-Cartier, c'est pourquoi le gouvernement fédéral n'a pu abolir le péage..."

M. Johnson: "L'Union nationale a toujours refusé de faire un cadeau à Ottawa".

M. Lesage: "Ce n'est pas un cadeau à Ottawa, c'est un cadeau à la population métropolitaine de Montréal et de toute la province!"

"Le gouvernement provincial, a dit M. Lesage, rend ainsi un immense service à toute la région métropolitaine. Du point de vue domiciliaire et du point de vue économique, c'est la disparition d'un obstacle certain et d'une

taxe indirecte qui affectait particulièrement le budget des usagers à revenus modestes et celui des commerçants et industriels. La plupart des régions de la province profiteront du geste que le gouvernement québécois pose, car rares sont ceux qui n'utilisent pas, fréquemment ou non, les ponts qui enjambent le Saint-Laurent à Montréal.

Déclaration de M. Laporte

M. Pierre Laporte, dans une déclaration faite aux journalistes, a remercié toutes les personnes qui avaient collaboré à sa campagne pour l'abolition du péage.

"Au cours de la campagne électorale dans le comté de Chambly, en décembre dernier, a déclaré M. Laporte, j'ai annoncé la reprise de la lutte pour l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

"Elu le 14 décembre, je convoquais dès le 22 décembre une réunion des maires du comté de Chambly. Elle eut lieu à la mairie de Longueuil le 4 janvier 1962. Un comité provisoire, composé de M. Marcel Robidas, de M. Jean-Charles Roy et de moi-même, fut formé pour suggérer les noms des autres membres d'un comité permanent.

"Je convoquai une autre assemblée des maires pour le 22 janvier, à la mairie de Saint-Lambert cette fois. Le comité permanent fut ainsi composé: président, M. Raymond Bériault; secrétaire, M. Marcel Robidas; membres, MM. Robert Baxter, Lawrence Galletti, Jean-Charles Roy et Paul Martel.

"Ce comité a tenu plusieurs séances, il a, entre autres choses, invité les députés fédéraux et provinciaux de la région de Montréal à lui donner leur appui; invité plusieurs centaines de municipalités à voter des résolutions en remerciant d'avance les autorités du geste qu'elles allaient poser en abolissant le péage.

"En janvier 1962 le discours du Trône, à Ottawa, annonçait qu'on songeait à abolir le péage. Le 2 mars le premier ministre du Québec, M. Jean Lesage, déclarait que la province était disposée à négocier avec Ottawa.

"J'avais promis de poursuivre la lutte jusqu'à la victoire finale. C'est maintenant fait. J'en remercie ceux qui sont responsables de ce succès et spécialement les personnes, de plus en plus nombreuses, qui nous ont accordé leur concours.

"Cela couvre le cas de ponts Jacques-Cartier et Victoria. Je rappelle que le futur pont de Boucherville, qui sera construit par la province de Québec dans le cadre d'un plan conjoint fédéral-provincial pour la route Trans-Canada, ne sera pas un pont à péage. Les guérites de péage qu'on installe actuellement à l'entrée d'un autre pont, le pont Champlain, qui sera bientôt ouvert à la circulation, indiquent qu'il s'agira d'un pont à péage. La province n'a rien à voir à ce pont, construit entièrement par le gouvernement fédéral".

Ponts
Jacques-Cartier
Victoria
Péage

Le CarNET de CHASSE

D'un pont à l'autre

Dix-sept jours avant les élections, le péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria sera aboli. Moi, ce qui m'intéresse, c'est: qui a obtenu l'abolition?

C'est M. Léon Balcer qui a annoncé la nouvelle, mais qui l'a rendue possible? Est-ce M. Pierre Sévigny ou M. Pierre Laporte? Tous les deux font partie du Comité pour l'abolition du péage sur les ponts, mais M. Sévigny est drôlement mieux placé que M. Laporte auprès du gouvernement fédéral pour obtenir une chose de ce genre. Il arrive en effet que M. Diefenbaker écoute ce que M. Sévigny a à dire, et ne prenne pas nécessairement de décisions contraires.

D'autre part, c'est probablement surtout à Pierre Laporte qu'on doit l'espèce de mouvement anti-péage qui s'est créé sur la Rive-Sud, et qui a dû finir par influencer les gouvernements, ou du moins par les gêner.

Disons, pour mettre tout le monde d'accord, que M. Pierre Laporte a rendu possible l'abolition, et que M. Sévigny ne l'a pas rendue impossible.

Moi, ce qui me fait un peu peur pour M. Sévigny, c'est que son rôle dans cette affaire a été quand même assez évident pour lui faire du tort. Je crains que ses électeurs s'imaginent que, maintenant qu'il leur a obtenu l'abolition du péage, il a eu son utilité, et qu'ils n'ont plus besoin de lui.

Ce serait mal récompenser un homme qui est, et qui s'est, si souvent injustement accusé, et de qui dépendra peut-être un jour l'abolition du péage du pont Champlain.

Dans les milieux un peu cyniques, on avait pensé que le gouvernement profiterait des élections pour annoncer qu'il n'y aurait pas non plus de péage sur le pont Champlain; les deux premiers ponts ayant profité à M. Sévigny, on aurait fait profiter M. Balcer du troisième, pour lui assurer son élection. Il n'en est rien. Le gouvernement a préféré garder le pont Champlain pour une autre élection.

Peut-être fallait-il d'ailleurs le conserver pour justifier la survivance du Comité permanent pour l'abolition du péage sur les ponts. Ce Comité s'est constitué dès le début d'une façon tellement peu provisoire qu'on s'est demandé s'il n'avait pas prévu le coup; on est allé jusqu'à se demander si ce n'est pas le Comité permanent qui a insisté pour qu'on n'abolisse pas le péage du pont Champlain, afin de

se garder un peu de pain sur la planche, et de permettre à M. Laporte de rencontrer à l'occasion M. Sévigny.

Tout ce qu'il reste à déterminer, c'est ce que fera le Comité permanent une fois le péage du pont Champlain sera aboli. Peut-être qu'à ce moment-là il aura évolué vers les tunnels, et qu'il demandera tout simplement l'abolition des ponts?

Grâce à l'abolition du péage sur les ponts

Economie de \$160,000 par an pour 4 compagnies d'autobus

L'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria a été évidemment accueilli avec enthousiasme pour tous les usagers et particulièrement par les compagnies de transport pour lesquelles cela représente une économie considérable.

Mais, on peut se demander ce que signifient ces économies. Il est encore difficile d'établir un chiffre total, surtout en ce

Pour les usagers de la Commission de transport de Montréal, ceux qui voyagent entre Longueuil et Montréal, il y a tout lieu de croire que l'abolition du péage sur le pont Jacques-Cartier représentera une économie de .0125 par voyage.

Les autorités de la CTM n'ont pas encore étudié la question, mais doivent le faire bientôt.

Pour les usagers des autres compagnies, il est fort possible que l'abolition du péage évite une augmentation du prix des billets, envisagée par certaines compagnies affectées par l'imposition de la taxe de 5 1/2 cents sur l'huile servant de carburant pour les moteurs Diesel.

Les dépenses du péage sur le pont, dit-on, constituent une faible partie du budget d'opération, qui comprend les taxes. "L'abolition du péage permettra d'équilibrer le coût d'opération affecté par la nouvelle taxe.

Les compagnies interrogées sont, outre la CTM, la compagnie de Transport Provincial, la compagnie d'autobus Chambly et Inter-City Bus Line.

Il est certain que sur une courte période, les compagnies

de camionnage ne réduiront pas leurs tarifs, mais elle pourront assurer à la rive sud un meilleur service. Rien ne sera changé pour les voyages au long cours, mais le "ramassage", comme on dit dans le milieu, sera désormais possible à un tarif raisonnable pour les villes de la banlieue sud.

Jusqu'à maintenant, plusieurs compagnies refusaient carrément d'assurer le transport de marchandises en petites quantités entre Montréal et la rive sud, prétextant que le seul péage sur le pont était suffisant pour nécessiter un tarif prohibitif. Ou alors, le service ne pouvait être assuré que de façon très relâchée. On attendait d'avoir plusieurs demandes pour les satisfaire toutes à la fois, et c'étaient les clients qui attendaient.

Tandis que maintenant, plusieurs compagnies songent à fournir un meilleur service à la rive sud.

Par ailleurs, des représentants de compagnies de transport ont déclaré que si l'abolition du péage ne signifiait pas une diminution des tarifs, elle

qui concerne les compagnies de transport, autobus ou camionnage, qui utilisent les ponts.

Cependant un bref sondage nous permet d'établir que les quatre principales compagnies d'autobus "affectées" épargneront environ \$160,000 par année. Tandis que l'économie réalisée par les entreprises de camionnage d'une certaine importance atteindra quelque \$10,000 par année.

pouvait parfaitement finir par se présenter aux routiers, sous forme d'augmentations de sa-

lares.

Il est d'ailleurs certain que les camionneurs feront valoir

cet aspect de la question dans leurs demandes d'augmentations de salaires.

Paul
Vachon

par Teddy CHEVALOT

Même si une entente s'est conclue hier entre Ottawa et Québec, et que de cet accord un résultat positif a été défini quant à l'abolition du péage des ponts Jacques-Cartier et Victoria, il n'en reste pas moins vrai que la délaissée dans toute cette affaire fut bien la cité de Montréal.

Celle-ci, pour donner son accord à l'abolition du péage sur le pont Jacques-Cartier, exigeait, dit-on, d'une part le remboursement total des intérêts qu'elle avait été obligée de payer sur les déficits accumulés dus par elle, et d'autre part, la prise en charge financière de Québec, de la construction d'un deuxième accès du pont Jacques-Cartier à l'île Ste-Hélène.

En ce qui concerne sa première exigence, Montréal la délaissa rapidement. Mais il n'en fut pas de même, nous a-t-on assuré, pour ce qui est de sa deuxième prétention.

Il semble même qu'hier encore, il n'était pas assuré qu'un accord intervienne entre Québec et Ottawa, étant donné que M. Jean Lesage se refusait énergiquement à déboursier la moindre somme d'argent pour la construction de cette deuxième voie d'accès à l'île Ste-Hélène.

Qu'en est-il advenu de cette prétention montréalaise, puisque tant Ottawa que Québec ont tous deux refusé de la prendre en considération?

On sait qu'actuellement c'est le Conseil des ports nationaux qui voit à la construction de cette deuxième rampe d'accès à l'île Ste-Hélène. Mais puisqu'il est définitivement, par les accords passés hier, éliminé de

la responsabilité financière du pont Jacques-Cartier, accepterait-il encore de terminer ces travaux à ses frais?

Mais il n'y a pas que Montréal qui ait fait preuve de prétentions financières.

Au tout début des négociations qui conduisirent à l'abolition du péage des ponts, les Chemins de fer nationaux réclamèrent d'Ottawa la somme de \$12 millions, laquelle somme devait être déposée en banque. L'intérêt de cette somme devait servir les Chemins de fer nationaux à se rembourser des bénéfices qu'ils perdaient par l'abolition du péage sur le pont Victoria.

Là aussi il semble qu'Ottawa demanda timidement à Québec

de bien vouloir participer pour moitié à cette mise monétaire (à fonds perdus). Toutefois, devant les représentations faites par M. Jean Lesage, Ottawa retira bien vite sa demande.

De même, lorsque, l'année dernière, le premier ministre John Diefenbaker demanda aux deux compagnies de la Couronne, soit les Chemins de fer nationaux et le Conseil des ports nationaux, un rapport sur leurs ponts respectifs, ainsi que leur opinion sur la possibilité d'abolir le péage des ponts, il apparut bien vite que ces deux compagnies formulèrent de nombreuses raisons pour s'opposer à une telle exigence gouvernementale.

Sur le plan gouvernemental, le premier qui attacha le grelot sur cette question fut M. Georges Valade, député de Montréal-Ste-Marie. Il déposa l'année

Sévigny: si j'avais su

"Mesdames et Messieurs, orateurs de marque, ministres... etc, j'ai un aveu à vous faire. Si j'avais su réellement à quel je m'engageais en 1957 jamais je n'aurais fait une telle promesse..."

M. Pierre Sévigny, ministre associé de la Défense, passait donc aux aveux en regard de l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria. "Il m'a fallu faire tant de démarches! Et j'avais de plus promis de ne jamais me représenter devant vous, si je ne pouvais honorer cette promesse, faite un peu à la légère."

dernière une résolution pour demander une étude de la question.

Il fut d'ailleurs puissamment soutenu dans sa demande par

MM. Pierre Sévigny, député de Longueuil, et Maurice Johnson, député de Chambly-Rouville.

Sur le plan provincial, ce fut Me Pierre Laporte qui, au cours de sa campagne électorale de décembre dernier, proclama qu'il réaliserait, dans le cours de son mandat, l'abolition dudit péage.

Au lendemain de son élection, il organisa un comité pour l'abolition du péage des ponts. A ce comité, participèrent de nombreux députés fédéraux et provinciaux qui venaient de tous les horizons politiques.

Enfin, une fois le discours du trône lu le 18 janvier, les négociations véritables débutèrent entre Ottawa, Québec et Montréal. Dès le début, il fut convenu que Montréal n'aurait plus rien à voir financièrement dans le pont Jacques-Cartier.

Restait à clôturer les négociations. Par un télégramme expédié le 7 mai à M. Jean Lesage, le ministre fédéral des Transports, M. Léon Balcer, réitérait les propositions fédérales.

Restait par contre un point à préciser. Combien Québec serait-il obligé de déboursier pour les dix années à venir en réparations majeures pour l'entretien du pont Jacques-Cartier.

Selon les précisions données

dans son télégramme, il appert que le coût annuel n'excéderait pas la somme de \$150,000, et ce pendant 10 ans, étant entendu qu'on ne devait envisager que le remplacement de la dalle de béton des trois allées originales du centre du pont.

Quant aux frais d'entretien du pont Jacques-Cartier, ils étaient évalués à la somme annuelle de \$400,000, somme qui était répartie comme suit: \$76,500 pour la superstructure et la sous-structure, et \$324,000 pour les chaussées et le contrôle électrique de la circulation.

Mis en présence de ces chiffres, Québec n'hésita plus à donner son accord. On sait le reste.

Sans la coopération qui a existé à tous les plans gouvernementaux fédéraux, provinciaux et municipaux, cette abolition du péage des ponts Jacques-Cartier et Victoria resterait encore à l'état de désir.

Il est enfin à considérer que, grâce à cette abolition de péage, la rive-sud montréalaise entre dans une nouvelle ère.

Il ne fait de doute pour personne qu'elle va maintenant connaître un véritable essor industriel, économique et social, essor qui profitera en premier lieu aux nombreuses cités et villes sises de l'autre côté des ponts Jacques-Cartier et Victoria.

L'abolition du péage: Montréal est le perdant

pour Vancouver

L'abolition du péage Avantages économiques bien au-delà de Montréal M. Balcer

Le ministre fédéral des transports a annoncé hier à Montréal que le péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria sera aboli à partir du 1er juin, à 3 h. de l'après-midi.

M. Léon Balcer a déclaré que son gouvernement est persuadé que des avantages d'ordre économique résulteront de cette abolition et qu'ils se feront sentir bien au-delà de la région du Montréal métropolitain.

Cependant, le péage sera en vigueur sur le pont Champlain. Ottawa n'a pas non plus l'intention de l'abolir.

Pont Victoria

En ce qui a trait au pont Victoria, le gouvernement fédéral en gardera la responsabilité et dédommagera les Chemins de fer nationaux de la perte de revenu résultant de l'abolition du péage.

Le député de Trois-Rivières a dit qu'Ottawa avait pris cette mesure parce que le pont Victoria ne sert pas seulement à la circulation routière mais aussi au réseau ferroviaire exploité par le Canadien National. D'abord conçu pour servir de pont-rails, le pont Victoria a été ouvert à la circulation routière en 1898.

Pont Jacques-Cartier

Le ministre des Transports a expliqué que le gouvernement fédéral cédera le pont Jacques-Cartier au gouvernement du Québec pour la somme nominale de \$1.

Ottawa se chargera de combler la dette impayée relativement au pont Jacques-Cartier et qui s'élève à \$21,835,206.

Le gouvernement provincial comblera sa quote-part impayée des déficits antérieurs, laquelle s'élève à \$744,426, mais ne sera pas obligé de payer à Ottawa les intérêts sur cette dette, qui représentent \$356,720.

En somme, le gouvernement fédéral se charge de combler une dette impayée de plus de \$21 millions pour le pont Jacques-Cartier et le Québec s'acquittera de son obligation de payer sa part d'environ trois-quarts de millions.

La construction et l'exploitation du pont Jacques-Cartier résultent d'une entente, datée du 5 mai 1928, entre les commissaires du port de Montréal (conseil des ports nationaux), la province de Québec et la ville de Montréal.

Il y aura 32 ans lundi que le pont Jacques-Cartier a été ouvert à la circulation. Son coût s'est élevé à environ \$18 millions et demi. Depuis sa construction, des voies de circulation supplémentaires y ont été ajoutées et d'autres améliorations ont été apportées.

Pont Champlain

En ce qui concerne le pont Champlain, M. Balcer a souligné que le gouvernement suivra la politique de M. Marler et qu'il n'a pas l'intention d'abolir le péage.

Lorsque M. Marler a annoncé la construction du pont Champlain, ce pont devait être à péage.

Discours du trône

Dans le discours du trône prononcé le 13 janvier dernier, le gouverneur général disait: "Mon gouvernement est entré en pourparlers avec les autorités provinciales et municipales en vue d'abolir le péage sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier, à Montréal. Si ces entretiens sont couronnés de succès, vous serez invités à adopter une mesure législative à cette fin."

"Le gouvernement fédéral a entamé sans délai les pourparlers mentionnés dans le discours du trône et qui ont, de fait, été couronnés de succès", a dit le ministre des Transports.

Ottawa a discuté avec M. Jean Lesage des moyens à adopter pour abolir le péage sur les deux ponts et la province a accepté la proposition du gouvernement fédéral.

M. P. Sévigny

Prenant la parole, le ministre associé de la Défense a remercié M. Balcer et MM. Maurice Johnson et Georges Valade (député de Chambly-Rouville et de Ste-Marie) ainsi que les autorités provinciales et municipales de Montréal de leur collaboration.

M. Pierre Sévigny avait été auparavant l'objet de l'éloge du ministre des Transports.

Selon M. Sévigny, l'abolition du péage entraînera des développements industriels, commerciaux et résidentiels très importants sur la rive sud.

Pont
Victoria

Lesage: disparition d'une taxe indirecte

QUEBEC—Le péage sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier disparaîtra le 1er juin prochain.

M. Jean Lesage, premier ministre de la Province, a déclaré hier, à l'Assemblée législative, que le Québec avait rendu la chose possible en acceptant un projet d'entente soumis par les autorités fédérales.

M. Lesage a précisé que la levée du péage fait disparaître une taxe indirecte qui frappait les usagers, les commerçants et les industriels.

Le coût d'entretien du pont Jacques-Cartier que paiera Québec, variera en moyenne entre \$300,000 et \$500,000 par année.

Pont
Victoria

Confirmation officielle de l'abolition du péage

par Teddy CHEVALOT

"Il me fait plaisir d'annoncer, au nom du gouvernement fédéral, que les péages sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria seront abolis à compter du 1er juin, 3 h. de l'après-midi."

C'est par ces mots que M. Léon Balcer, ministre fédéral des Transports, accueillait, hier après-midi, les représentants de la presse, de la radio et de la télévision.

De son côté, M. Jean Lesage, premier ministre de la province, annonçait à peu près vers la même heure, cette même nouvelle aux députés en session.

Ils ont donc tous deux, par leurs déclarations conjointes, entièrement confirmé les "primeurs" de LA PRESSE qui, depuis cinq mois, paraissaient sur ce sujet. On se souvient que la première des primeurs parue sur la question l'était en date du 15 janvier dernier.

En vertu des accords intervenus entre Québec et Ottawa, il appert que le pont Victoria appartiendra entièrement au fédéral, alors que le pont Jacques-Cartier sera la propriété du gouvernement provincial.

En prenant possession du pont Victoria, Ottawa s'engage à assumer la totalité des frais d'entretien de ce pont, ainsi qu'à dédommager annuellement le Canadien National de la perte du revenu qui résulte de l'abolition du péage. Ce revenu varierait entre \$500,000 et \$650,000 annuellement.

En ce qui concerne le pont Jacques-Cartier, il sera vendu au gouvernement provincial pour la somme nominale d'un dollar, étant entendu que Québec s'engage à respecter diverses clauses attachées à cette vente symbolique.

Ces conditions sont les suivantes : 1 — Le péage doit être aboli ; 2 — Ottawa se charge de combler la dette impayée relative au pont Jacques-Cartier, et qui se monte à \$21,835,206 ; 3 — Québec paiera sa quote-part des déficits antérieurs, laquelle s'élève à \$744,426 ; 4 — Par contre, Ottawa n'exigera pas de Québec, le remboursement des intérêts dus sur ces déficits accumulés, lesquels intérêts se montent à \$556,720 ; 5 — Enfin, Québec s'engage à entretenir le pont Jacques-Cartier, et cet entretien lui coûtera annuellement une somme qui variera entre \$300,000 et \$500,000.

Et voilà donc, qu'avec cet accord qui satisfait toutes les parties en cause, qu'une "malédiction" pour les résidents de la rive-sud sera définitivement devenue chose du passé.

Du moins ceci est vrai pour les ponts Jacques-Cartier et Victoria, car, en ce qui concerne le pont Champlain, actuellement en finition, lui, à son tour, sera à péage.

Pont
Victoria

Les jetons?

Le CN remboursera les automobilistes

Les usagers des ponts Victoria et Jacques-Cartier ne sont apparemment pas intéressés à garder les jetons de péage comme souvenirs d'une époque révolue.

Depuis l'abolition du péage, une foule d'automobilistes veulent échanger leurs jetons contre de l'argent comptant.

Un porte-parole du Canadien National a dit que les autorités cherchent un moyen

de dédommager tous ceux qui resteront avec des jetons lors de l'abolition du péage, le premier juin. Il a laissé entendre que la compagnie publiera d'ici quelques jours un communiqué à ce sujet.

Les jetons se vendent à raison de 50 pour \$4. Depuis quelque temps, un grand nombre préfèrent payer en argent, c'est-à-dire la somme de 25 cents pour une traversée.

Pub
Victoria

Tolls End On Bridges June 1st

Quebec Reveals Agreement First

Tolls will be abolished on both the Jacques Cartier and Victoria bridges on June 1.

Official word of this decision, planned as a "simultaneous" announcement from Quebec City and Ottawa late yesterday, fell Premier Lesage's provincial Liberals winners by better than 15 minutes.

Both sides were eager to claim as much credit as possible for removal of the tolls, but Transport Minister Leon Balcer's announcement at a press conference in Montreal came a quarter of an hour "late."

The tolls will be dropped at 3 p.m. on June 1. Bridge officials have assured commuters that they will be given refunds for any toll tokens left over at that time.

The "simultaneous announcement" made it clear that the plan to charge tolls on the new Champlain Bridge still stands.

Essentially, the Federal Government will become the proprietor of Victoria Bridge and will pay for its upkeep. The bridge now belongs to the Canadian National Railways.

The province will pay a debt of \$744,426 it owes for past upkeep of Jacques Cartier Bridge, and will buy the span from the National Harbors Board for \$1 and pay for its future upkeep. The Federal Government will absorb the mortgage on the bridge at the moment.

Cost of upkeep of the bridge is expected to be between \$300,000 and \$400,000 a year.

Balcer Explains

Mr. Balcer was accompanied at the Montreal press conference, where he made the statement, by Associate Defence Minister Pierre Sevigny, Federal representative for Longueuil, Georges Valade, (Montreal-St. Marie) and Maurice Johnson, (Chambly-Rouville).

He said that Federal, provincial and municipal governments spent weeks in active negotiations to bring about the abolition of tolls on the Montreal-South Shore spans. They were initiated by the January 18 speech from the Throne in Ottawa which invited all three to come to an agreement.

He said the Federal Government is retaining responsibility for Victoria Bridge and will compensate the CNR for its loss of revenue because the span is not only a facility for road traffic but a rail link as well.

In assuming the mortgage on Jacques Cartier Bridge, the Federal Government will pick up a bill for \$21,835,206. The province will not be required to pay interest charges of \$556,720 on its current debt.

He lauded the spirit of cooperation that prevailed throughout the negotiations.

Premier Lesage said the provincial government was rendering an immense service to the whole metropolitan region. From the point of view of homeowners and of the economy, the toll had been an obstacle and an

(Concluded from Page One)

indirect tax which had particularly affected the budget of people of modest means, as well as those of merchants and industrialists.

Most regions of the province would benefit by the move because there were few people who did not use the link between Montreal and the south shore at one time or another.

Pierre Laporte, Liberal MPP for Chambly, gave newspapermen a press release after Premier Lesage made his announcement in the House.

This recalled steps he had taken which had resulted in removal of the tolls.

On January 4, he said, he met with Chambly County mayors in Longueuil which resulted in the setting up of a study committee which held a number of meetings. Various municipal councils approved resolutions calling for removal of the tolls and Federal and provincial Members of Parliament were invited to give their support.

In January, 1962, the Throne Speech in Ottawa announced abolition of tolls was being considered.

On March 2, Premier Lesage announced Quebec was willing to negotiate with Ottawa and the agreement was announced today.

Controversy

The bridge tolls have been a subject of controversy almost from the time they went into effect in 1899 on Victoria Bridge, and in 1931 on Jacques Cartier Bridge.

Collection procedure — or the lack of it — caused a national scandal in 1959-60, when revenues on the Jacques Cartier span jumped almost \$1,000,000 a year after the replacement of employees by automatic units.

Twenty-six former collectors, living beyond the means afforded by their wages of \$1.64 an hour, were arrested and found guilty of fraudulent procedure. Their sentences ranged from fines to six months in jail.

At one point, five members of the Privy Council were interrogated in the probe which reached into the highest echelons of Parliament. They were the men who had been responsible for the National Harbors Board — operator of the bridge — since the board's establishment in 1936.

A Star editorial for March

17, 1962, after the sentencing of the ex-collectors, noted an increase of \$2,703,155 collected in the first 27 months of the automatic units. "This," said the editorial, "was not so much due to an increase in traffic, but due mainly to the sterling honesty of the new toll booths."

Threat to Kill

During the investigation, Montreal Port Manager Guy Beaudet, was placed under police protection when his wife received an anonymous telephone call to the effect there was a bar-room plot to kill him for his part in the probe.

Over the years all manner of citizens' groups and industrial and political organizations called for the abolition of tolls on the bridges — but Montreal, the province and the Federal Government, could not come together on terms that met unanimous approval.

As recently as 1954, Ottawa sources were quoted as saying that removal of the tolls was

"still far away" because none of the three main parties to such an agreement was willing to assume the financial burden of operating the bridges.

Pont
Victoria

Tolls lifted on June 1 for two main bridges.

Announcement Made By Balcer, Lesage

By ROBERT HAYES

Tolls on both the Jacques Cartier and Victoria Bridges will be abolished as of June 1, Transport Minister Balcer announced here yesterday. Similar announcement was made in Quebec by Premier Lesage.

As has been proposed, however, tolls will be collected on the new Champlain Bridge, due to be opened to traffic later this year, the federal minister told a press conference in the Queen Elizabeth Hotel.

Mr. Balcer described the tolls' removal as "a most successful culmination" of negotiations that have taken place during recent months between federal, provincial and municipal authorities.

He said the Federal Government will transfer the Jacques Cartier Bridge to the Province of Quebec for the nominal sum of \$1, "dependent upon a number of actions which must be taken."

These are:

The tolls must be abolished.

The Federal Government will assume responsibility for the outstanding debt on the bridge, amounting to \$21,835,206.

The province will pay its share of past deficits, totalling \$744,426, which is still outstanding, but will not be asked to pay federal authorities the interest on the debt, which amounts to \$568,720.

"We are retaining our responsibility over the Victoria Bridge and will compensate the Canadian National Railways for the loss of revenue from the tolls," Mr. Balcer declared.

"We have taken this action because the bridge is not a pure highway facility, but also serves as a link in the rail system operated by the CNR," he added.

At the same time that the federal transport minister was announcing removal of the tolls in Montreal, Quebec Premier Lesage reported the agreement to the Legislative Assembly and said the province will pay for the upkeep of the Jacques Cartier span, to cost between \$300,000 and \$500,000 annually.

Continuing, Mr. Balcer said, "We are certain the economic effects following the tolls' removal will be beneficial and these benefits will extend far beyond the immediate area of Greater Montreal."

Hinted in Speech From Throne

Removal of the tolls was hinted last January in the Speech from the Throne when it was announced that the Government "is initiating negotiations with provincial and municipal authorities . . . and should these be successful, you will be asked to approve legislation for this purpose." This disclosure brought about

Redemption Of Tokens Promised

Commuters won't be stuck with pocketsful of tokens when the tolls are removed from the Jacques Cartier and Victoria Bridges on June 1.

A spokesman for the CNR said that "although it hasn't been worked out yet, no one will be penalized if he has tokens left over." An official announcement is expected in the next couple of days.

"As a result of the rumors about the abolition of the tolls, there has been an abnormal number of motorists cashing in their tokens recently," the CNR reported. "I guess they don't want them for souvenirs."

The tokens sell at 50 for \$4. Without tokens, one-way passage costs 25 cents.

the formation of a 'Committee for the Abolition of Tolls' on the two bridges. The group was composed of representatives of municipal councils along the South Shore and adjacent areas.

The Jacques Cartier Bridge, built at a cost of about \$15,500,000, was opened to traffic exactly 32 years ago next Monday. An agreement signed May 5, 1928, by the Montreal Harbor Commissioners (now the National Harbors Board), the province, and the City of Montreal, provided that the bridge should be operated as a toll bridge.

The Victoria Bridge was primarily constructed as a railway span in 1860 and was opened to other vehicle traffic in 1893.

With the addition of new traffic lanes and other improvements, Mr. Balcer said the Jacques Cartier structure could now be considered as "one of the best facilities of its kind on the North American continent."

Part
Victoria

Less An Island

The removal of tolls from the Jacques Cartier and Victoria bridges is one of the best things that has happened for Montreal in many a year.

The move is a good one in a number of ways. First of all, the removal of tolls should do much to help speed the traffic. Though methods had been devised to reduce the delays in toll-paying as far as possible, tolls remained a hindrance at those very points where the free flow of traffic ought to be assisted as much as possible.

Secondly, experience proved that the collection of tolls had been, over the years, an inefficient operation, with cases of theft and indications even of gangsterism. Though these conditions have no doubt been cleared up, it cannot be forgotten that they had existed for years without the public's knowledge, and at great public loss.

Thirdly, the tolls were a form of tax that fell heaviest upon certain localities, especially upon those communities on the South Shore. The daily use of these bridges, in going to work and coming home, became for many people a considerable increase in the cost of living.

Though it could be argued that those who used the bridge most should pay for it the most, yet the fact remained that people living on the South Shore were paying a heavy share of the costs of maintaining a bridge that was for the general welfare of the city and neighborhood.

This method of abnormally heavy taxes on certain localities was scarcely in accordance with the sound idea that the broad region in and around Montreal should be considered as a whole, and that the cost of its necessary facilities should be generally shared.

The fourth benefit from removing the tolls is the most important of all. It helps to lift from Montreal one of the penalties of being an island. The purpose of building bridges is that they should, as far as possible, make Montreal part of the mainland, for all purposes of transportation.

It has never been reasonable to regard the costs of bridge building or operation as something that must be charged to travellers in particular. For the creation of easy transportation to Montreal has become something of

the widest provincial and national importance.

To recognize Montreal's liability in being an island, to erect bridges to overcome that liability, and then to tax those who use the bridges is to go round in a circle, rather than to follow a straight line of policy.

The negotiations needed to bring about the abolition of tolls have not been easy, as there have been many parties involved. But the very fact that a spirit of co-operation has been shown indicates a general recognition that the idea of a toll bridge has something rather ancient and medieval about it. It belongs to the past. Though some new roads are toll roads, these do not take advantage of impassable rivers to exact payment. They are, in fact, alternatives to other highways.

The one contradiction in yesterday's announcement is the intention to collect tolls on the Champlain Bridge, now under construction. If there are good reasons for taking tolls off the other two bridges, there are good reasons for not putting them on the Champlain Bridge.

If there are any general principles involved, they must surely apply equally. It is not logical that a person who crosses the river at one point should be taxed, while he has no tax to pay if he crosses a little distance away.

It also means that those who live in communities reached by the Champlain Bridge will have a higher cost of living than those who live in communities served by the other bridges.

An inconsistency such as this shows that a want of general planning is still seen in considering matters of this kind. General planning is also needed if the removal of tolls stimulates new housing developments on the South Shore. Care has to be taken that these developments are in areas where residential prospects are reasonably permanent, and which will not be soon confused with expanding industry.

Though the removal of tolls leaves certain questions unanswered and raises new ones, it is still an important step towards removing a delay, an irritant, an unequal tax, and an obstruction to the general growth and freedom of Montreal, of its area, and beyond.

port
victoria

End to Tolls Won't Ruin City Stores

City Executive Committee Chairman Lucien Saulnier said yesterday he did not foresee any appreciable loss to Montreal merchants by the abolition of tolls on Jacques Cartier and Victoria bridges.

There would be no great rush by Montrealers to take advantage of lesser sales tax on the south shore, he predicted.

"Sales tax in Montreal is six per cent. On the other side of the river it is four per cent. I don't believe," he said, "that with the abolition of the 25-cent toll, Montreal shoppers in any great numbers will consider making the trip across the St. Lawrence to take advantage of the two per cent difference."

Pont
Victoria

L'abolition du péage: M. Saulnier satisfait de la décision prise

"A tout considérer, c'est là une bonne décision", a déclaré, hier après-midi, à l'hôtel de ville, M. Lucien Saulnier, président du comité exécutif, à qui les chroniqueurs municipaux venaient de demander s'il avait des commentaires à formuler concernant l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

"Je ne crois pas que cette décision peut nuire aux marchands de Montréal, au contraire", ajouta-t-il lorsqu'il lui fut demandé s'il pensait que l'absence de péage sur ces deux ponts allait porter les Montréalais à accroître leurs emplettes dans des municipalités de la rive-sud où, dans cer-

tains cas, la taxe de vente est moindre qu'à Montréal même. "Au contraire, dit-il. Les résidents de la rive-sud seront plus enclins à venir faire leurs achats à Montréal, où le choix est considérable."

M. Saulnier a d'autre part souligné qu'il se peut que l'on ait à faire face à des problèmes de circulation aux abords montrealais des ponts Victoria et Jacques-Cartier.

Aussi interrogé au sujet du nouveau règlement des heures de fermeture des établissements commerciaux relativement à toute l'île de Montréal, un règlement qui ne s'applique donc pas aux municipalités avoisnantes de la rive-sud, M. Saulnier a rappelé qu'il a déjà préconisé qu'un ministère provincial en vienne à procéder à ce sujet par décrets concernant des régions économiques.

Pont
Victoria

Les péages abolis

Les préoccupations électorales ont joué un rôle évident dans la suppression du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria annoncée pour le 1er juin; au moins pour la date, car la coïncidence avec le scrutin fédéral est éloquent. L'on doit tout de même constater que de vieux problèmes, qui paraissaient difficiles à résoudre puisqu'ils avaient résisté à tant d'assauts antérieurs, deviennent moins insolubles devant des pressions économiques et politiques plus impérieuses qu'autrefois.

Les hommes politiques se heurtent à des difficultés toujours plus complexes à la mesure des obligations croissantes des Etats. Parce qu'ils se sentent impuissants à formuler des solutions rapides et efficaces pour l'essor économique, la lutte contre le chômage ou les besoins du commerce extérieur, ou encore parce qu'ils n'osent pas prendre carrément parti sur des questions litigieuses comme la réforme constitutionnelle ou les armes nucléaires, ils cherchent des moyens de plaire aux électeurs, et la gratuité des deux ponts va réjouir toute la région métropolitaine.

Les commentateurs politiques se plaignent que les deux grands partis évitent de s'engager à fond sur les problèmes les plus importants de l'heure; ces partis doivent donc faire leur campagne sur des thèmes généraux et des promesses vagues, et donner satisfaction au public sur les sujets plus modestes mais d'un rendement électoral tangible. Il en fut sans doute toujours ainsi. Mais comme les budgets et l'envergure des tâches gouvernementales grandissent, de même les hochets électoraux sont plus gros et plus coûteux.

Le pont-route

Cela n'empêche pas que la décision annoncée a son importance, qu'on aurait dû depuis longtemps supprimer ce double obstacle à la circulation entre les deux rives du Saint-Laurent qui font partie de la même région métropolitaine. Il fut un temps où les péages semblaient justifiés et tout à fait tolérables. Mais la vogue de l'automobile et l'importance de la circulation routière exigent désormais des communications faciles, sans entrave artificielle.

Or on sait, au moins depuis le rapport Tremblay, que les ponts doivent faire partie des routes. La solution adoptée pour les deux ponts en cause paraît logique. L'autorité d'Ottawa sur certains cours d'eau a comme conséquence que le gouvernement central assume le coût de la construction, qu'il paiera dans le cas de Jacques-Cartier sans exiger le remboursement du public. Il est vrai que les carences désormais prouvées dans la perception du péage ont maintenu une dette qui aurait été depuis longtemps effacée par une perception moins déficiente.

Toutefois, indépendamment des circonstances particulières, le principe posé pour résoudre la question devrait être appliqué de façon courante. Il est normal que les ponts relèvent de l'Etat provincial car ils font partie des routes qui sont de juridiction provinciale. Une fois qu'Ottawa a payé le coût d'un pont qui franchit un cours d'eau relevant de la juridiction fédérale, il est normal que l'entretien soit à la charge du trésor provincial.

Cela permettrait de résoudre tous les cas analogues. Pour le pont qui passera par Eoucheville il n'y aura pas de difficulté, parce que c'est un cas spécial, ce pont étant une entreprise conjointe qui fait partie de la route transcanadienne où il n'y aura aucun péage. Mais le problème va se poser pour le pont Champlain. Pourquoi ne pas tout de suite prévoir la même solution?

Ahuntsic et Cartierville

Si les péages ont suscité de vives réactions de la part du public, un autre aspect du problème est moins visible; c'est le cas des autres ponts qui sont à la charge de Montréal. Le rapport Tremblay y

BLOCS
NOTES

voyait une anomalie et concluait que ces ponts, notamment ceux d'Ahuntsic et de Cartierville, devraient normalement relever de l'Etat provincial car ils font partie des routes provinciales et pas du tout de la voirie montréalaise.

Là aussi la situation évolue. La métropole doit faire face à des besoins plus exigeants et voit ses dépenses monter en flèche. La question s'est posée de façon pratique à cause de la réfection nécessaire du pont d'Ahuntsic. La solution logique a été adoptée. C'est avec un octroi de l'Etat provincial que Montréal réparera le pont pour le céder ensuite à Québec qui désormais l'entretiendra. Il faudrait adopter la même solution pour le pont de Cartierville.

L'on a pu dire qu'avec la suppression du péage sur les deux ponts du Saint-Laurent Montréal devient un peu moins une île; c'est-à-dire que son insularité n'a plus cette sanction économique imposée à toute la population qui traverse plus ou moins fréquemment le fleuve. Même si c'était moins visible pour la population, les autres ponts à la charge de Montréal imposaient tout de même aux contribuables de la métropole un fardeau aussi peu justifié que le péage des ponts du Saint-Laurent.

Que des autoroutes rapides soient financées par le péage, c'est justifiable, car alors les automobilistes qui les utilisent y trouvent un avantage direct, cependant que les autres peuvent utiliser les routes ordinaires. Mais les ponts qui font partie des routes ordinaires ne doivent pas faire l'objet d'un péage, que ce soit un péage direct imposé à l'automobiliste, ou un péage collectif comme celui des ponts payés jusqu'ici par les Montréalais.

P. S.

L'abolition des péages sera avantageuse pour Montréal

—L. Saulnier

Du point de vue commercial, je vois dans l'abolition des péages un avantage de plus pour Montréal, car la métropole continue d'exercer un grand attrait sur les acheteurs, a déclaré M. Saulnier alors qu'on lui demandait quelles sont ses réactions, à la suite des décisions prises par Ottawa au sujet des ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Du point de vue municipal, je crains cependant un problème d'aménagement de la circulation à la sortie du pont J.-Cartier, car il y aura peut-être une affluence plus considérable, à des heures où précédemment, le flot des véhicules était plus lent.

Croyez-vous que les Montréalais seront tentés d'aller faire leurs emplettes "de l'autre côté" puisque les règlements de la CMM concernant les heures de fermeture des magasins ne s'y appliquent pas et que le taxe de vente est moins élevée demandait-on au président.

Non, je ne le crois pas. Comme je le disais, Montréal offre un plus grand choix à la clientèle et ce seront plutôt les résidents des petites villes d'alentour qui seront tentés de venir à Montréal plus souvent. Nous avons déjà dit qu'il serait préférable que les heures d'ouverture et de fermeture soient réglementées par un décret régional émanant du gouvernement provincial (comme il y en a un pour le salaire minimum), mais nous expérimentons le règlement de la CMM pendant un certain temps avant de songer à un autre plus efficace.

Et M. Saulnier poursuit: "Je suis d'avis qu'il s'agit là d'une bonne décision. De plus en plus, la métropole a besoin, d'une circulation libre et toute décision visant à assurer cette circulation et à faciliter les

allées et venues du grand public est reconnue comme une injection (a shot in the arm), favorable à la vie économique.

Craignez-vous que certaines industries de Montréal n'aient l'intention d'aller, par exemple, s'installer sur la rive sud, à la suite de cette décision?

D'après tous les rapports que j'ai étudiés, la tendance des industries montréalaises est nettement en faveur de l'acquisition de terrains supplémentaires là où elles sont, a répondu le président de l'exécutif, qui semble très satisfait de la nouvelle situation.

LE PONT CHAMPLAIN

Quant à la prorogation des approches du pont Champlain jusqu'au centre de la ville, projet de \$12 millions qui doit être payé "moitié-moitié" par le Conseil des Ports Nationaux et par la ville, (soit de la sortie du pont jusqu'à la moitié du canal Lachine par le CPN et le reste par la ville), il semble bien, a dit le président, que les plans préparés par le CPN et le service d'urbanisme de Montréal, soient finalement adoptés dans un avenir prochain par les deux parties.

Pont
Victoria

M. Saulnier est satisfait

Le président du comité exécutif de Montréal, M. Lucien Saulnier, a exprimé sa satisfaction hier de l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

M. Saulnier s'est dit convaincu que cette mesure profitera tout autant aux automobilistes de Montréal qu'à ceux des municipalités de la banlieue sud.

Interrogé sur les effets probables de l'abolition du péage sur le commerce, M. Saulnier a déclaré que dans son opinion, c'est Montréal qui en profitera. Il ne craint pas, pour le moment du moins, que les Montréalais se précipitent sur la rive sud pour aller faire leurs emplettes. Toutefois, si l'établissement de centres d'achats de l'autre côté du Saint-Laurent devenait une menace, M. Saulnier dit qu'il faudra probablement en venir à l'opinion qu'il a déjà émise que les heures de fermeture des magasins doivent être régies par décret provincial englobant toute une région économique.

Le seul problème que pourrait créer l'abolition du péage sur les ponts serait l'affluence. "Peut-être, a dit M. Saulnier, qu'il nous faudra hâter le réaménagement des abords nord du pont Jacques-Cartier si le fait d'abolir le péage incitait les automobilistes à faire des détours pour venir emprunter ce pont."

Pont
Victoria

En faisant disparaître le péage sur les ponts

le ministre Balcer
(dans le cas de J.-Cartier)
a "forcé la main" au
gouvernement Lesage

par Gilles NERON

QUEBEC — Le péage sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier disparaîtra le 1er juin.

Ceci c'est le résultat, mais il y a derrière ce fait une histoire intéressante qui n'est pas complètement à l'honneur du ministre fédéral des Transports, M. Léon Balcer.

On s'est demandé souvent comment il se faisait que les négociations entre le fédéral et le provincial traînaient en longueur au sujet du péage. La raison vient de ce que la province de Québec ne consentait pas à payer les \$744.426, considérés comme la quote-part du Québec restée impayée des déficits passés.

La province disait au fédéral qu'il devait absorber ce montant avec la dette du pont Jacques-Cartier, qui s'élève à \$21.835.206.

Mais le gouvernement fédéral refusait pour une raison assez nébuleuse. La campagne électorale approchait et le provincial ne bronchait pas.

La situation devenait tragique pour certain ministre canadien-français. S'il fallait qu'il n'y ait pas d'accord sur le péage avant les élections le parti conservateur en serait certainement puni par l'électorat.

C'est alors que M. Balcer a pensé à un stratagème. Il a averti Québec que le fédéral abolissait le péage sur le pont Victoria et conservait le péage pour le pont Jacques-Cartier, pendant quatre mois encore, afin d'être payé de la dette de la province.

On le voit, la province n'a pas eu le choix et a dû céder. C'est ainsi, que le gouvernement fédéral trouve d'excellents moyens pour faire dépenser le gouvernement provincial, alors que le tiers de ses revenus vient du Québec. Si seulement le ministre des transports avait été un homme de l'extérieur du Québec...

Pont Victoria

Remerciements du
Comité pour
l'abolition du péage

M. Raymond-J. Bériault, président du Comité provisoire pour l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria, a exprimé hier son appréciation et ses remerciements dans une lettre au ministre fédéral des Transports, M. Léon Boleer et au premier ministre du Québec, M. Jean Lesage, pour avoir rendu possible la réalisation du désir du Comité. Par ailleurs, le secrétaire, M. Marcel Robidas, invite les maires et les échevins des municipalités touchées par l'abolition du péage à assister à un assemblée du Comité, le 17 mai, à 8 h. du soir, à l'hôtel de ville de Greenfield Park.

Pont
Victoria

Le péage, injustice criante

Monsieur le Rédacteur,

Si le péage doit disparaître bientôt aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, puis vers 1963 à Terrebonne avec la construction du nouveau pont, cela ne dépend pas uniquement du parti conservateur ou du parti libéral, comme certains politiciens voudraient nous le faire croire en ce moment.

La question fut soulevée dans son ensemble et étudiée, à la fois, par tous les intéressés : Chambres de Commerce, villes, municipalités, associations, députés et ministres au fédéral et au provincial. Devant l'injustice criante créée par l'imposition de cette taxe indirecte "sans limite de temps", les intérêts politiques divergents firent l'union autour de la question parce qu'il s'agissait de rendre justice.

N'eût été l'unité qui groupa toutes les bonnes volontés en vue de servir d'abord le bien commun, comme l'exige notre devoir de charité, tout le monde serait encore assis chacun dans son coin à épier l'autre : le député libéral surveillerait le député conservateur (ou vice versa), l'un blâmant l'autre de son inaction, les maires de nos municipalités se plaindraient chacun dans leur coin, les usagers pesteraient à leur tour au moment de payer, mais tout le monde paierait quand même pour des années à venir...

L'unanimité autour de cette question et la solution actuelle qui s'ensuit auraient dû se réaliser il y a au moins 15 ans, si au lieu de diviser les problèmes et les autorités entre elles, on avait cherché plutôt à les réunir dans une même ligne de pensée.

Soyons heureux du résultat qui permet aux Canadiens français de constater que même dans la diversité politique, il vaut mieux chercher ce qui unit que ce qui divise.

Fernand Champagne
Terrebonne

Pont
v.

2

"Abolition" du comité pour l'abolition du péage sur les ponts

par Teddy CHEVALOT

Il n'y aura pas que le péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria qui, le 1er juin, sera aboli. En effet, ce même jour, le "Comité pour l'abolition du péage sur les ponts" sera lui aussi aboli, et il prendra un autre titre, celui de: "Conseil d'orientation économique et touristique des comtés-Sud."

Cette décision a été prise hier soir, alors que le comité rendait compte de son activité aux maires de la rive sud, au cours d'une réunion qui s'est tenue à Greenfield Park.

On sait que ce comité a été formé grâce à l'initiative de Me Pierre Laporte, député de Chambly, au lendemain de son élection. Il comprenait au départ tous les maires de la rive sud ainsi que, dans son comité d'honneur, une quarantaine de députés fédéraux et provinciaux auxquels appartenaient aux divers partis politiques fédéraux et provinciaux.

Dans son rapport moral, M. Marcel Robidas, secrétaire du comité, a fait ressortir le fait que 235 municipalités avaient

appuyé les démarches que ce comité avait entreprises pour obtenir l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Outre cet appui moral provenant des municipalités, il a aussi été établi qu'environ 30,000 cartes ont été expédiées par des particuliers, tant à M. Léon Balcer, ministre fédéral des Transports, qu'à Me Jean Lesage, premier ministre de la province.

Par contre, si sur le plan publicitaire, la campagne menée par le comité a été un succès, il n'en a pas été de même sur le plan financier.

En effet, le déficit enregistré par le comité pour le financement de toutes ses opérations publicitaires s'élève à \$10,758.43, puisque des dépenses totales de \$15,301.43 ont été effectuées par ce comité, alors qu'il n'y a que \$4,543 en caisse.

Pour combler ce déficit, le comité envisage une série de mesures, dont la plus importante consistera à demander aux municipalités, il y en a 235, qui l'ont appuyé moralement, de compenser financièrement cette balance défavorable.

En outre, le comité a décidé temporairement de ne rien faire pour demander et obtenir l'abolition du péage sur le pont Champlain.

Enfin, à partir du 1er juin, ce comité n'existera plus légalement, et il sera remplacé par un conseil économique et touristique.

La charte d'incorporation est déjà obtenue, et il y est prévu que les activités dudit conseil économique pourront englober, outre tous les comtés sis dans ce qu'on appelle "Le Triangle d'or", soit la région Sorel-Valleyfield-St-Jean, ceux de Stanstead, Sherbrooke, Richmond, Arthabaska et Drummond.

Le but de ce conseil économique sera d'entreprendre des enquêtes, des recherches, des examens, des analyses et des études sur le milieu physique, le milieu humain, l'aménagement économique et la conjoncture économique de la région ainsi englobée dans ladite charte.

Toutefois, cette question sera plus amplement étudiée à une prochaine réunion des maires de la rive sud, laquelle doit se tenir après le 1er juin.

Park
V.

Toll Body Changes Its Name

The Committee for the Abolition of Tolls on the Jacques Cartier and Victoria Bridges — its mission successful — has now become the South Shore Economic and Tourist Development Council.

This was agreed last night at a general meeting of the Committee held in the Greenfield Park Town Hall. The name-change follows the recent announcement that tolls on the two bridges will be abolished as of 3 p.m. on June 1.

The Committee, however, decided to carry out two projects in connection with the tolls' removal. Whether it does or not, though, depends on the Federal and Provincial Governments.

First, the Committee will ask permission to organize the end-of-tolls celebrations on June 1 "in order to eliminate any controversies which may result between political parties."

It is feared that politicians representing federal and provincial parties will try to outdo one another in taking credit for the abolition of tolls.

Declared Committee Chairman Raymond Beriault: "We would work in collaboration with the governments, but it would be better if we did the organizing since we are a non-political group."

The Committee executive also wants to set up collection depots on both bridges to pick up unused tokens during the week of June 1. The money would be used to help erase the committee's \$10,758.43 deficit.

L'abolition des péages

L'abolition des péages sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier est une excellente chose. C'est un obstacle à la circulation et au progrès économique qui disparaît. Les communications et les transports entre l'île de Montréal et la Rive-Sud s'en trouveront facilités d'autant, et il en résultera certainement des avantages à tout point de vue. Nous devons donc nous réjouir de la collaboration fédérale-provinciale qui, pour une fois, a permis de régler un problème épineux.

En principe, les péages sont une nuisance; on devrait chercher à les supprimer partout où c'est possible. Et il faudrait adopter la même attitude à l'égard de toutes les restrictions au libre mouvement

des gens et des marchandises d'un endroit à un autre.

Il est vrai que, de nos jours, on a de nouveau recours aux péages pour le financement des autoroutes, mais il s'agit d'un problème différent. Ceux qui préfèrent utiliser les chemins gratuits peuvent le faire et se rendre quand même à destination, car généralement les deux genres de voies carrossables sont parallèles.

Le cas des ponts est tout autre. Il n'est pas juste, par exemple, de songer à imposer le système des péages sur le pont Champlain, alors qu'on l'a aboli sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier. Il faut donc espérer que les autorités fédérales changeront d'idée au sujet du nouveau pont qui sera terminé prochainement.

Améliorations urgentes

Au moment où il a fallu procéder à des travaux d'aménagement aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, pour les accommoder aux besoins de la circulation maritime dans le nouveau canal du Saint-Laurent, on ne s'est pas limité à faire le strict nécessaire; on a donné de plus à ces deux ponts, sur la rive-sud, des approches conçues de façon à faciliter le plus possible l'entrée et la sortie des automobiles.

Malheureusement on n'en a pas fait autant du côté de l'île de Montréal. Ceux qui passent sur ces ponts ne savent que trop dans quels embouteillages ils risquent de se jeter, en les abordant par le nord. Il a été question, il y a plusieurs années déjà, de construire des voies d'accès plus commodes au pont Jacques-Cartier, rue Lafontaine. Mais tout s'est borné à des réaménagements de la circulation qui sont loin d'avoir écarté les entassements de véhicules à l'entrée même du pont et dans les rues voisines.

On dit que des plans ont été préparés pour donner aux ponts Victoria et Jacques-Cartier des approches qui conviennent mieux aux courants intenses du trafic. Ce qui retarderait la mise à

exécution, c'est que l'administration montréalaise aurait à en faire tous les frais, alors que du côté sud le coût des travaux similaires a été porté au compte de la Voie maritime du Saint-Laurent. On comprend que Montréal hésite à se charger seul de ces dépenses. Mais est-il impossible de compter sur l'aide du gouvernement provincial? Ces ponts s'intègrent logiquement dans le réseau routier de la province; de ce fait il paraîtrait normal que Québec accepte de payer au moins une part du coût des travaux.

Il faudrait pourtant que ce problème soit réglé avant que la circulation soit devenue telle sur les deux ponts que les embouteillages s'y produisent presque fatalement aux heures de pointe, le matin et l'après-midi, ainsi que le dimanche. On ne devra pas trop compter sur le pont Champlain pour améliorer les choses, car il sera à péage, ce qui n'est pas de nature à lui attirer la clientèle de bien des gens, celle des camionneurs en particulier.

Marius GIRARD

Port
Victoria
piège

Le péage peut-il être rétabli après le 18?

Il y a des gens méfiants qui se demandent si l'abolition des péages sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier n'est pas quelque chose de trop beau pour être vrai. Sans doute, passera-t-on gratuitement sur ces ponts à partir du premier juin, mais certains se demandent si les pauvres citoyens ne pourraient pas être de nouveau obligés de payer comme avant une fois que les élections auront eu lieu. Cela démontre que nos gens n'ont guère confiance aux politiciens et il ne faut pas s'en étonner.

Mais rétablir les péages aussitôt après les élections, ce serait vraiment pousser trop loin le mépris de l'opinion publique et de la parole donnée. Nous ne croyons pas qu'aucun gouvernement oserait aller jusque là. Ni les conservateurs, ni les libéraux, ni aucun autre parti n'irait jusqu'à ressusciter des péages déjà abolis.

Que chacun n'hésite donc pas à se faire rembourser le prix des jetons. Même si les péages étaient rétablis un jour, il sera toujours temps de se procurer d'autres jetons.

Pont
Victoria
péage

Péage aboli sur deux ponts

Et le pont Champlain?

Quand on a décidé de faire des cadeaux, il ne faut pas s'arrêter en chemin! En abolissant le péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria, le gouvernement fédéral a déjà mis l'eau à la bouche des futurs usagers du futur pont Champlain, qui lui sera à péage et ce, en fort mauvaise compagnie. Evidemment ce n'était pas prévu, mais pour plusieurs le "cadeau" tourne à la persécution: "Dites donc, ils ne vont pas l'user bien vite, leur pont neuf!", s'est exclamé un citoyen de Laprairie!

Interrogé à ce sujet, le maire de Laprairie, M. Rosaire Circé, a réagi assez vigoureusement. "Evidemment, nous sommes flattés de ce qu'on ait aboli le péage sur deux ponts. Mais de là à le laisser en vigueur sur un troisième, juste à côté, ce n'est pas

normal! Il va y avoir d'autres "pressions" tout à l'heure!"

"Cet état de choses ne nuira-t-il pas au développement de la région de Laprairie?"

— Ça ne le favorisera sûrement pas! Le pont Champlain sera pour nous le plus utile. Et il devrait tomber dans la même catégorie que les deux autres!

— Y aura-t-il une résolution du conseil municipal sur ce sujet?"

— C'est à l'agenda!"

Embouteillages?

Des citoyens de Laprairie philosopht.

"On continuera à passer par le pont Victoria, c'est pas très loin..."

— Mais si tout le monde se précipite par-là, il va y avoir des embouteillages terribles!

— Oh!... ça pourra jamais être pire que dans l'passé!"

De l'autre côté du fleuve, à Verdun par exemple, on s'estime aussi lésé. Le maire de Verdun, M. George O'Reilly, ne ménage pas ses mots.

"C'est de la discrimination!"

Mais le maire de Verdun demeure pessimiste. Les derniers événements le portent à penser que le pont Champlain restera à péage.

"Nous avons envoyé une résolution à M. Balcer, il y a deux mois. Il nous a répondu qu'il la "prenait pour étude". Drôle d'étude! Evidemment, il n'a pas expressément refusé, mais maintenant, je crois qu'il faudrait un ordre en conseil pour changer cela... non, je pense qu'il faudra que nos gens paient, à moins de faire le détour..."

M.L.

Pont
Victoria
page

Bridge Ceremony On Friday To Mark Toll Abolition

The Federal and Quebec Provincial governments will be the "sponsors" of a brief ceremony at the south shore end of Jacques Cartier Bridge on Friday at 3 p.m., to mark the abolition of tolls on that bridge and Victoria Bridge.

No ceremony will take place on the CN owned Victoria Bridge.

It has not yet been announced by the governments which or how many of its ministers, MLAs and MPs, will attend the Jacques Cartier Bridge ceremony although it is generally expected "there will be many on hand who will try to outdo one another in taking credit for the abolition of tolls."

Pont
Victoria
passage

Où revendre les jetons

Après l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria, les jetons non employés seront acceptés au pont Champlain, selon une décision du Conseil des ports nationaux et de chemins de fer nationaux du Canada.

Par ailleurs, à partir du 4 juin et jusqu'au 3 juillet inclusivement, (un mois), du lundi au vendredi, ces jetons seront rachetés aux bureaux suivants:

Montréal: 35 rue McGill. La Gare centrale.

Longueuil: 1005, rue St-Laurent, à l'ancienne salle du mess de l'armée.

St-Lambert: à la gare du Canadien national.

Les jetons pourront être aussi échangés par la poste à: Trésorier régional, 369 de la Commune, Montréal 1, P.Q. On ne rachètera pas plus de 50 jetons par personne.

On sait que c'est à partir de demain que les usagers cesseront de verser leur obole aux ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Pont
Victoria
péage

Vendez vos jetons

Par suite de l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria, le Conseil des ports nationaux et les Chemins de fer nationaux du Canada annoncent que les jetons seront acceptés au pont Champlain.

D'autre part, pendant une période d'un mois, à partir du 4 juin jusqu'au 3 juillet 1962 inclusivement, du lundi au vendredi, ces jetons pourront être échangés pour du comptant aux bureaux suivants:

Montréal: 35, rue McGill; Gare centrale.

Longueuil: 1005, rue St-Laurent, (ancienne salle de mess de l'armée).

St-Lambert: Gare du Canadien National.

Ces bureaux seront ouverts entre 9 h. du matin et 8 h. du soir. Ils seront toutefois fermés les lundis 25 juin et 2 juillet.

Les jetons pourront aussi être échangés par la poste à:

Trésorier régional,
369, rue de la Commune
Montréal 1, P.Q.

On est prié de prendre note que les jetons ne seront rachetés qu'au nombre maximum de 50 par personne.

Pont Victoria
Péage

Une cérémonie marquera demain l'abolition du péage sur les ponts

Une cérémonie marquera demain à trois heures de l'après-midi, la fin du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Le ministre des transports, M. Léon Balcer, la présidera, près des boîtes de perception du pont Jacques-Cartier. Une réception suivra à l'hôtel de ville de Longueuil.

Le Conseil des ports nationaux a fait parvenir un communiqué au sujet du rachat des jetons qui ne seront pas utilisés sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier avant trois heures, demain.

Le Canadien National et le Conseil des ports nationaux soulignent que les mêmes jetons seront acceptés au pont Champlain quand il sera ouvert à la circulation des automobiles, le mois prochain.

Pendant une période d'un mois, du quatre juin au trois juillet, du lundi au vendredi, les jetons pourront être échangés pour de l'argent comptant aux endroits suivants:

MONTREAL: 35, rue McGill et à la gare centrale.

LONGUEUIL: 1005, rue St-Laurent, (ancienne salle du mess de l'armée).

ST-LAMBERT: Gare du Canadien National.

Ces bureaux seront ouverts entre 9h. du matin et 8h. du soir. Ils seront toutefois fermés les lundis 25 juin et 2 juillet.

Les jetons pourront aussi être échangés par la poste à l'adresse suivante: **TRESORIER REGIONAL**, 369, rue de la Commune, Montréal 1, P.Q.

On est prié de prendre note que les jetons ne seront rachetés qu'au nombre maximum de 50 par personne.

Pont
Vieux
péage

Seuls les conservateurs fêteront

Québec refuse de célébrer l'abolition du péage sur le pont Jacques-Cartier

QUÉBEC (J.M.) — MM. René St-Ferre, ministre des Travaux publics, et Bernard Pinard, ministre de la Voirie, ont déclaré ensemble hier soir que les porte-parole du gouvernement provincial ne peuvent participer aujourd'hui à la cérémonie qui marquera

au pont Jacques-Cartier la disparition du péage: le cabinet a pris cette décision parce que le "Comité pour l'abolition du péage" a décidé de ne pas prendre part à la manifestation, ce qui fait perdre tout caractère d'impartialité.

Les députés de St-Hyacinthe

et de Drummond tiennent néanmoins à souligner que l'esprit de collaboration des autorités actuelles du Québec a été un facteur déterminant pour la suppression des droits qu'on devait payer jusqu'à ce jour :

— "A trois heures cet après-midi le péage disparaîtra sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria. Le gouvernement provincial, qui a largement aidé à rendre la chose possible, est heureux de contribuer ainsi à augmenter le bien-être d'un large secteur de la population québécoise.

Le pont Jacques-Cartier, comme chacun le sait, appartient à la province de Québec. C'est le ministère de la Voirie et le ministère des Travaux publics qui seront chargés de son entretien, au coût de près d'un demi-million de dollars par année. Le gouvernement provincial doit en outre payer une somme de \$743,00, sa part des déficits accumulés pour le pont Jacques-Cartier.

"On nous avait invités à participer à une manifestation conjointe fédérale-provinciale pour marquer la disparition du péage. Le Comité pour l'abolition du péage avait été chargé d'organiser et de diriger la manifestation, qui aura lieu à trois heures cet après-midi. Le ministère fédéral des Transports, M. Léon Balcer, et le ministre provincial de la Voirie, M. Bernard Pinard, devaient pronon-

cer des discours au pont même. Au cours d'une réception à la mairie de Longueuil, sous la présidence d'honneur du maire Paul Pratt, on devait entendre deux discours, ceux de M. Pierre Sévigny, député fédéral de Longueuil, et de M. Pierre Laporte, député provincial de Chambly. Le Comité pour l'abolition du péage a décidé de ne pas participer à la manifestation. Il est maître de sa décision, mais son abstention enlève à la cérémonie son cachet d'impartialité et elle prend alors une allure purement politique. Les représentants du gouvernement provincial ne sauraient y prendre part.

"Un grand nombre d'industriels et de commerçants de la province, et plus particulièrement de la rive sud, ont exprimé au gouvernement provincial leur satisfaction. Plusieurs n'ont pas hésité à dire que son rôle dans l'abolition du péage aura été décisif. Nous savons également que la population n'ignore pas quelle part importante le gouvernement québécois a prise dans l'événement d'aujourd'hui et qu'elle lui en est reconnaissante. Ces témoignages sont éloquentes: ils nous suffisent."

M. Pierre Laporte, député libéral de Chambly, a dit de son côté :

— "J'ai pris grand soin que toutes les démarches relatives à l'abolition du péage soient strictement non-politiques. Je suis heureux de savoir qu'on ne percevra plus de droits aux ponts. J'en remercie le gouvernement provincial. J'avais espéré que la trêve politique durerait jusqu'à la fin. J'approuve entièrement la décision prise par les ministres des Travaux publics et de la Voirie".

Le "comité" s'abstient

par Teddy CHEVALOT

Le "comité pour l'abolition du péage des ponts" a décidé que, malgré ce qu'il avait été convenu précédemment, il ne présiderait pas la cérémonie qui doit se dérouler cet après-midi à 2 h. sur le pont Jacques-Cartier, en vue de fêter l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

Par voie de conséquence, les autorités provinciales ont-elles aussi décidé de se retirer de ces manifestations qui devaient comprendre, sous l'égide du "comité pour l'abolition du péage des ponts", deux ministres fédéraux, soit MM. Léon Balcer, ministre des Transports, et Pierre Sévigny, ministre associé de la Défense, deux ministres provinciaux, soit MM. René Saint-Pierre, ministre des Travaux publics, et Bernard Pinaud, ministre de la Voirie, ainsi que M. Pierre Laporte, député de Chambly.

Cette décision, prise par le "comité pour l'abolition du péage

des ponts" a été annoncée hier au cours d'une conférence de presse que l'exécutif de cet organisme donnait à Saint-Lambert.

Selon M. Raymond Bériault, échevin de Candiac et président du comité, cette décision est motivée pour plusieurs raisons.

"D'une part, a-t-il déclaré, nous avons pris cette décision, car nous nous sommes rendu compte que, même si deux hommes politiques, divers maires et échevins, ainsi que plusieurs industriels et commerçants, nous avaient placés à la tête du comité, pour voir à obtenir l'abolition du péage des ponts, il n'en reste pas moins vrai, qu'on nous a toujours ignorés chaque fois qu'il s'agissait, soit de recueillir le mérite de l'affaire, soit encore d'être présents, à titre d'observateurs, lorsque les discussions se sont engagées entre Ottawa, Québec et Montréal.

"D'autre part, a-t-il ajouté,

pour obtenir le résultat auquel nous sommes parvenus, nous avons été obligés de nous endetter d'une somme d'environ \$10,000. De fait, le comité a reçu \$4,543, alors qu'il en a été dépensé \$15,301.43. Or, la campagne de souscription auprès des municipalités et des industries qui nous avaient mandatés à ce poste n'a presque rien rapporté. Pourtant, le travail que nous avons accompli a été immense. Environ 269 municipalités ont répondu à notre appel, et quelque 30,000 cartes ont été expédiées à MM. Léon Balcer et Jean Lesage.

"Mais il semble que mainte-

nant que la bataille est gagnée, plus personne ne veut s'occuper de nous. Or ce 10,000, il nous faut le trouver, sinon nous serons tous conjointement et personnellement responsables de cette dette.

"Et les municipalités, les commerces, les industries, les hommes politiques enfin, qui nous ont donné un mandat clair et précis, ne veulent plus nous aider à régler ces problèmes.

"Enfin, il était convenu que le comité devait présider la cérémonie d'aujourd'hui sur le pont Jacques-Cartier. Or un fait nouveau vient de se produire. Non seulement les invitations ont été envoyées au nom du ministre des Transports, M. Léon Balcer, mais en plus, l'exécutif de notre comité n'y

a pas été invité comme tel, et chacun de ses membres, sauf un, l'échevin A. Baxter, y a été invité à titre personnel. Ceci fait bien voir que notre présence n'est pas agréée à cette cérémonie, et que de plus, encore une fois, on ne tient pas, en certains milieux politiques, à reconnaître les mérites de notre comité. Pour toutes ces raisons, nous avons décidé de ne pas assister à la cérémonie d'aujourd'hui."

Pour sa part, le maire Lawrence Galetti, de Greenfield Park, qui est en même temps vice-président du comité, a déclaré: "Nous avons la preuve que certaines sommes d'argent qui devaient nous être remises par des industries, ont été données, non à notre comité, mais bien à la caisse électorale de M. Pierre Sévigny. Dans un cas précis, je peux dire qu'une compagnie nous avait promis un montant d'argent assez substantiel. Or, elle ne nous en a donné qu'une certaine partie, le reste ayant été aux fonds électoraux du candidat progressiste-conservateur."

Et de terminer M. Raymond Bériault: "Dorénavant, les industriels et hommes politiques de la rive-sud qui voudront avoir la participation des citoyens pour défendre de bonnes causes, ne devront pas s'étonner, devant l'apathie qu'ils ont manifestée dans notre cas, que ces mêmes citoyens refusent à l'avenir de s'engager dans ces luttes civiques."

Enfin, les membres de ce comité ont laissé entendre que très bientôt, il allait convoquer à nouveau tous les maires et échevins de la rive-sud, afin de leur remettre leurs démissions.

Pont Victoria
péage

L'autoroute au bord du fleuve

La "rive sud" — expression géographique qui embrasse les municipalités installées le long de la rive sud du Saint-Laurent dans la zone métropolitaine — a progressé à un rythme qui tient de l'explosion. On y trouve en outre un contraste flagrant entre des villes qui ont poussé dans le désordre et l'improvisation, et d'autres qui, au contraire, sont au-dessus de la moyenne quant à l'urbanisme. Il n'est pas étonnant que la coordination de cet ensemble hétéroclite pose des problèmes difficiles.

Ces jours derniers, la crise politique qui sévissait à Jacques-Cartier a provoqué une intervention salutaire et énergique du gouvernement provincial, dont on s'est hâté de dire qu'elle a un caractère tout à fait exceptionnel.

Aujourd'hui même, à 3 heures, prendra effet l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria, une autre conséquence de l'expansion démographique — et politique — de cette zone. Ces péages érigeaient une barrière économique artificielle entre la métropole et l'une de ses banlieues. Les réclamations des gens qui voyagent matin et soir ont fini par gagner une bataille qui durait depuis des années; l'élection fédérale en cours a été l'occasion propice d'une réforme qui s'imposait.

Mais les problèmes de croissance de ce secteur sont nombreux, et voici que la rive sud est menacée d'une barrière bien plus redoutable que le péage des deux ponts. C'est le tracé de l'autoroute au bord du fleuve. Le Conseil d'expansion économique de la rive sud récemment créé va demander au ministre de la voirie un nouvel examen de la question.

Ce débat n'est pas nouveau; il a été soulevé aussitôt après que le gouvernement eut annoncé, l'automne dernier, son projet de boulevard à six voies, installé au bord du fleuve. Tout d'abord, il faut bien admettre le caractère anachronique d'un tel tracé. Car depuis longtemps les grandes routes contournent et évitent les villes et passent à travers les champs; les liaisons nécessaires de ces autoroutes avec les centres urbains sont assurées par des voies secondaires, comme on peut le voir le long de notre autoroute des Laurentides.

Ce tracé étonnant de la rive sud contredit non seulement un usage déjà général, mais même la formule qui domine tout le long de la grande voie dont ce boulevard sera le prolongement. Il s'agit en effet de l'autoroute américaine no 9, qui relie New-York à la base militaire de Plattsburg; or, cette route évite non les villes importantes qu'elle rencontre, comme Albany, mais même les petites municipalités.

Cette autoroute américaine se prolonge chez nous par la route no 9 du Québec qui, elle aussi, file à travers champs jusqu'à Laprairie. Et tout à coup, à partir de Laprairie, c'est-à-dire en entrant dans la zone métropolitaine, on aurait un boulevard à six voies, le long du fleuve jusqu'à Longueuil, c'est-à-dire un tracé qui aurait convenu aux usages du XIXe siècle, mais qui étonne aujourd'hui.

L'aspect le plus grave c'est que cette grande route va traverser le territoire de sept villes entre Laprairie et Longueuil. Si certaines parties de la rive sud se sont développées sans programme, comme Jacques-Cartier, d'autres municipalités avaient au contraire établi leurs plans en fonction du fleuve. Or, ce boulevard menace de tout changer. Car il ne s'agit pas d'une route secondaire, mais d'une grande route à accès limité, qu'on ne pourra pas traverser. C'est l'équivalent d'une muraille, ces villes seraient privées tout à coup de l'accès à la rive et au fleuve, donc de parcs et de plages sur lesquels on comptait et sans lesquels les plans d'urbanisme sont gâchés et sabotés.

Comment expliquer qu'un programme qui paraît si contestable soit officiellement annoncé et sur le point d'être mis à exécution? Cela tient peut-être en partie à la situation paradoxale de la rive sud. Le gouvernement a pu dire que certaines villes intéressées avaient accepté ce tracé au bord du fleuve. On répond maintenant que les représentants de ces villes ont acquiescé parce qu'on ne leur offrait pas de choix alternatif. De plus, les administrateurs politiques sont des profanes en urbanisme et ne voyaient probablement pas du premier coup d'oeil les conséquences redoutables de cette barrière qui couperait les villes de leur plan d'eau.

Une autre circonstance a contribué à cette situation. Le gouvernement n'a pas publié de projet préliminaire mais a fait préparer les plans et les a tout de suite annoncés comme définitifs. La raison c'est qu'on voulait empêcher des spéculations immobilières. Mais en même temps les villes intéressées se trouvaient devant une décision et sans possibilités de présenter leurs objections.

Le gouvernement a cru agir pour le mieux en suivant les recommandations de ses ingénieurs qui jugeaient ce tracé moins coûteux. Mais tout n'est pas de construire une route, il faut penser aux conséquences sociales. De plus en plus, les villes modernes qui ont accès à des plans d'eau s'efforcent d'y aménager des parcs ou des promenades; les Mont-réalais déplorent de n'avoir guère l'occasion de voir le fleuve, et la métropole a entrepris un programme de promenades en bordure de la rivière des Prairies et du Saint-Laurent.

Dans le cas du péage des deux ponts, il a suffi d'une décision administrative pour supprimer une barrière économique qui était du reste relativement minime. Mais quand un grand boulevard à six voies sera construit et causera des dommages à sept villes riveraines du fleuve, ce sera une barrière peu facile à déplacer. L'erreur sera là pour longtemps. Tout ce que le Conseil d'expansion économique de la rive sud demande pour le moment, c'est que les travaux soient retardés et qu'on reprenne l'étude de la question. Cela paraît raisonnable, car il vaut mieux différer cette entreprise de quelques mois que de risquer une erreur irréparable.

Paul SAURIOL

Pont
Victoria
péage

Cérémonie à l'occasion de l'abolition du péage boycottée par les "Six"

MM. Pinard, St-Pierre et Laporte
déclinent l'invitation parce que
la fête a été organisée d'Ottawa

Plusieurs invités brilleront par leur absence à la cérémonie organisée directement d'Ottawa pour marquer l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria, cet après-midi.

L'absence des membres du comité pour l'abolition du péage et de représentants du gouvernement provincial accentuera le caractère électoral de cette manifestation, que l'on aurait voulu plus discret.

Le comité des six a choisi de boycotter la cérémonie dans le but de porter à la connaissance du grand public les difficultés financières dans lesquelles ses membres se débattent présentement: un déficit de \$10,000 à combler à brève échéance.

Le ministre de la Voirie, M. Bernard Pinard, le ministre des Travaux publics, M. René

St-Pierre et le député Pierre Laporte s'abstiendront de participer à la cérémonie parce qu'elle n'a pas été organisée par le comité et qu'elle perdra ainsi le cachet d'impartialité politique qu'elle devrait avoir.

Mandatés par les maires des municipalités de la Rive sud, les membres du comité ont travaillé en toute confiance pour

finalement être ignorés par les autorités fédérales lorsqu'ils annonceront la décision de retirer les barrières, a déclaré M. Raymond Bériault, président du comité.

A moins de recevoir l'aide des autorités et d'industriels qui profiteront de l'abolition du péage, les six membres du comité devront vider leurs goussets en guise de récompense pour les démarches faites et le temps qu'ils ont consacré à cette cause.

M. Bériault a dit que les autorités avaient reconnu le comité puisqu'une trentaine de députés ont accepté d'en devenir membres honoraires.

Un membre du comité a raconté qu'une entreprise s'était engagée à donner une certaine somme en trois versements. "Le comité a reçu un premier versement, dit-il, et je puis prouver que la balance a alimenté la caisse électorale conservatrice.

On ignore ce que sera le programme de la manifestation. Normalement, M. Picard devait adresser la parole avec M. Léon Balcer, et M. Laporte et M. Seigny devaient parler à la réception qui devait suivre la cérémonie, à l'hôtel de ville de Longueuil.

Pont
Victoria
péage

DERNIER ACTE : UN MELO!

Il en a roulé, des véhicules, en 30 ans, sur le pont Jacques-Cartier. Et de toutes sortes! Mais aucun d'eux n'aura jamais possédé le charme ni l'attrait de la belle limousine qui, suivie d'un cortège approprié, devait se présenter à 3 h. cet après-midi, à la barrière de péage.



La limousine devait stopper. Et de l'intérieur, tendant le bras dans le geste rituel, dans le geste familier à tous les automobilistes qui ont emprunté le pont depuis un quart de siècle, M. Pierre Sévigny devait payer! Il devait projeter un jeton, l'ultime jeton — le jeton qui devait faire allumer le feu vert... pour la dernière fois.

Et par cette cérémonie symbolique, le ministre associé de la Défense devait marquer — enfin! — l'abolition du péage sur les deux ponts de la rive sud. On ne peut être partout à la fois! Mais le péage devait tout aussi bien cesser sur le pont Victoria, et simultanément.

Notez que j'ai rédigé "devait". C'est que ces lignes ont été écrites la veille — hier soir — et qu'il faut être prudent; on ne sait jamais ce qui peut survenir entre le temps où l'on annonce une nouvelle et l'instant où elle se produit vraiment — surtout quand des hommes publics y sont impliqués. Mais enfin, je ne vois pas pourquoi la cérémonie n'aurait pas eu lieu aujourd'hui telle que prévue.

Autour de M. Sévigny devaient se grouper, pour la cérémonie historique, d'autres personnalités politiques: notamment MM. Léon Balcer, ministre fédéral des Transports; M. Bernard Pinard, ministre provincial de la Voirie; et M. Pierre Laporte, député de Chambly à Québec.

Et là, je m'aperçois que j'ai rudement bien fait d'écrire "devaient": car une dépêche vient tout juste de nous arriver, à l'instant, de Québec, nous annonçant que le gouvernement provincial se désistait, et ne participerait pas à ce lancement mémorable (un lancement de jeton, ça fait changement des lancements de livres, pour une fois, mais cela semble plus compliqué...).

On aura d'ailleurs lu la nouvelle là-dessus en page 1 de LA PRESSE, aujourd'hui.

Cette marche-arrière résulte donc du fait qu'un groupe de citoyens de la rive sud ont protesté hier contre la façon dont le péage était aboli. Il s'agit précisément du "Comité pour l'abolition du péage", qui avait fait campagne pour que l'on arrive au résultat d'aujourd'hui; mais il prétend qu'on lui a joué un sale tour; il prétend que les politiciens



l'ont abandonné là, avec une dette de \$11,000; et que certain organisme avait promis de lui fournir une forte somme, mais que la plus grande partie du magot a été "détournée" pour alimenter la caisse de l'un des partis, durant la campagne électorale actuelle.

• • •
Tout cela crée une bien navrante situation, en vérité!

D'autant que ledit Comité avait été établi, tout justement, avec l'appui de MM. Sévigny et Laporte. Cela c'était l'an dernier. Mais ces deux hommes politiques auraient empêché "que nous combions notre déficit". Cela, du moins, c'est ce que prétend le comité, ce n'est pas moi qui le dis.



Triste!

Voilà des citoyens qui s'unissent pour réclamer l'abolition du péage sur les ponts; voilà qu'on annonce l'abolition; voilà que ces mêmes citoyens, qui ont dépensé de l'argent dans l'intervalle, ne peuvent plus se faire rembourser. Même qu'ils craignent d'avoir à payer ça de leur poche.

Il y a certes quelque chose qui ne tourne pas rond là-dedans, quelque part.

Enfin, ce n'est pas à moi de juger. Qui a raison? Qui a tort? On le saura peut-être plus tard.

C'est quand même dommage que le système de taxation directe, sur nos deux ponts, soit enfin aboli dans une ambiance aussi troublée. On ne pourra donc jamais réussir quelque chose, chez nous, sans que cela comporte un aspect déplaisant, et que la politique y montre son nez jusqu'à l'ultime limite?

Point
Victoria
Bridge

\$11,000 in the Red

Bridge Toll Group Plans to Boycott Abolition Ceremony

Charges that they were double-crossed and left holding the bag for almost \$11,000 were made today by members of the Committee for the Abolition of Tolls on the Jacques Cartier and Victoria Bridges.

"We have been used for selfish political purposes. And I doubt very much that in future any such groups as ours will be willing to stick its necks out as we did."

So said committee member Mayor Lawrence Galletti of Greenfield Park today, referring to the committee's decision to boycott a toll abolition ceremony on Jacques Cartier Bridge later in the day. Federal Transport Minister Leon Balcer was to be the host.

And from Quebec City came word that provincial government leaders said they would stay away, too, in sympathy with the committee.

Specifically, the committee which was set up before Christmas as a strictly non-partisan organization at the instigation of Associate Defence Minister Pierre Sevigny, seeking re-election in Longueuil, and Pierre Laporte, Liberal MPP for Chambly, charges that expense money it was promised has been put to use in the federal election campaign.

It says that as result it has been left holding a bagful of personal expenditures. To be exact, \$10,733.43 worth.

Mayor Galletti said the committee was formed after Mr. Laporte called on various business and political leaders in South Shore municipalities to form a group that would "start the ball rolling" toward eventual abolition of tolls on the two spans across the St. Lawrence River.

"Mr. Laporte showed up at our first meeting shortly before Christmas," he said, "but Mr. Sevigny did not, although he let it be known to us that he was in full accord with the aims of the committee to be formed."

"A second meeting was held under Mr. Laporte's auspices in January and this time Mr. Sevigny attended. It was understood by all concerned that the committee was to be non-political, for its results would be a boon to everyone. It was at this meeting that the six men were named as members."

It was to be under the chairmanship of Raymond Beriault, an alderman of Candiac, and was comprised of Mayor Galletti, Ald. Marcel Robidas of Longueuil, Jean Charles Roy and Ald. Robert Baxter of St. Lambert, and Paul Martel.

Additional meetings were held throughout the winter and spring and there was never a question of political connotations, Mayor Galletti pointed out.

"Soon, expenditures began mounting. But pledges were made to us to cover them by 253 municipalities and various

business organizations—as well as by one political organization (he would not identify which one) which promised to back us financially without strings."

He said that when the announcement was made May 8 that the campaign to abolish tolls had been successful, the pledges were rescinded.

"We have collected only \$25 since then," he explained.

Chairman Beriault charged that the money that should have been forthcoming from the political organization was re-directed into the federal election campaign.

The announcement of the toll abolition caught the members of the committee "completely by surprise." One member said he learned that Mr. Balcer was about to make the announcement in the Queen Elizabeth Hotel May 8 when he happened to be in that building on other business.

"I went into the room and was ignored by the politicians," he said.

"It was a real insult to us," Mayor Galletti complained.

He said the committee would have been able to cover its expenses — for which it is legally responsible—if it had been given half a chance. The money would have been collected from the firms and municipalities which pledged money.

"After the announcement of the abolition was made," he said, "they lost interest."

He said he and other members of the committee felt they should have been given some say in the matter, inasmuch "as we did all the work."

When invitations were sent out for today's bridge ceremony by Mr. Balcer, Mayor Galletti pointed out, some of the members were invited, others weren't.

"But," he said, "the committee was not invited as such." It decided to boycott the ceremony as a result.

Said Chairman Beriault: "A great deal of time, money and energy was spent by the committee in the tolls fight. It is inconceivable that the municipalities, the citizens and the politicians could let us fall flat."

The group sent out 93,000 mailing pieces to families on the south shore urging them to forward attached "tolls" post-cards to Mr. Balcer in Ottawa and to Premier Lesage in Quebec.

Pont
Victoria
Péage

MONTREAL-MATIN, SAMEDI, 2 JUIN 1963

3

Le gouvernement Diefenbaker l'a aboli

FINI LE PÉAGE!

(Par ALBERT OSTIGUY)

"Les ponts sont libres. The bridges are free", s'est exclamé, hier après-midi, l'hon. Pierre Sévigny, ministre associé de la Défense et député de Longueuil, au cours de la cérémonie qui a marqué la fin du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria.

La cérémonie se déroulait devant la bâtisse située aux côtés des postes de péage.

ROUTE LIBRE

"Dans une minute, je jetterai le dernier jeton dans une boîte de péage, et une minute après, le maire de Longueuil, M. Paul Pratt, pourra retourner chez lui sans qu'il lui en coûte un seul sou", a déclaré le ministre.

C'est d'ailleurs à l'hôtel de ville de Longueuil qu'avait lieu la réception qui a suivi la cérémonie.

L'INDUSTRIE

M. Sévigny a déclaré que la rive sud bénéficiera d'autres industries à cause de l'abolition du péage.

"Vous les verrez, a-t-il dit, d'ici quelques mois, s'établir dans notre milieu. Elles seront nombreuses et elles prospéreront."

ATMOSPHERE HARMONIEUSE

Le ministre a souligné que toutes les négocia-

tions et délibérations s'étaient déroulées dans une atmosphère d'amitié.

"Nous nous sommes entendus, a-t-il dit. Des comités ont été formés pour nous faire des représentations et nous les avons écoutés. Il n'y a pas eu de discussion acerbe."

DES ABSÉNTS

Ni le gouvernement provincial ni les autorités municipales n'étaient représentées à la cérémonie.

Le gouvernement provincial s'était abstenu parce qu'il devra maintenant défrayer les dépenses du pont et les autorités municipales ont jugé que c'était une affaire fédérale.

Selon M. Lucien Sauvier, président du Comité exécutif, la ville de Montréal n'avait pas sa place à cette cérémonie qui relevait du fédéral seulement puisque c'est le gouvernement d'Ottawa qui a aboli le péage. Tout le crédit lui en revient.

LA RIVE SUD

Mais les représentants de la rive sud ne manquaient pas. On retrouvait le maire Pratt, le maire Provost, de Laflèche, le maire Charles Michaud, de St-Basile-le-Grand, préfet du comté, et de nombreux députés dont M. Maurice Johnson, M. Rodrigue Bourdages et M. Georges Valade.

MONTREAL-MATIN, SAMEDI, 2 JUIN 1962

Pont Victoria
Péage

Au pont Victoria Frank Hanley a pris la vedette

C'était également l'abolition du péage sur le pont Victoria. Le conseiller municipal et député de Ste-Anne, à Québec, M. Frank Hanley, a voulu organiser, lui, une fête pour le peuple, alors que toutes les grosses légumes se trouvaient au pont Jacques-Cartier.

A trois heures, hier après-midi, M. Frank Hanley se trouvait donc à l'entrée du pont Victoria. Dans une voiture munie d'un haut-parleur, il a rappelé que le pont Victoria est le plus vieux pont reliant la métropole à la rive sud, ayant été construit en 1859. C'est le Prince de Galles, qui devait devenir plus tard Édouard VII, qui avait présidé à l'inauguration de ce pont le 26 août 1859.

M. Hanley a remercié les autorités du Canadien National, le ministre du transport, M. Balcer ainsi que toutes les organisations et tous ceux qui se sont dévoués pour faire disparaître le péage sur le pont Victoria.

Son allocution terminée, M. Hanley a grimpé dans une échelle et armé d'un pinceau, il a fait disparaître les inscriptions au-dessus de l'entrée du pont indiquant le taux du péage. Les photographes n'ont pas manqué de croquer M. Hanley sur le vif. Sans doute une autre photo qui passera à la postérité.

Plusieurs automobiles affichant des pancartes des candidats progressistes-conservateurs

Au pont Victoria ...

(Suite de la première page)

Gérald Sullivan, dans Montréal-Ste-Anne et Hormidas Delisle, dans St-Henri, bloquaient les entrées du pont.

M. Sullivan et Delisle auraient bien voulu imiter le geste de M. Hanley et se faire photographier, pinceau à la main.

Mais malheur ! La plupart des photographes avaient déjà quitté les lieux et celui qui se trouvait encore là était à court de film.

Mais on trouvera bien le

moyen de tirer profit de l'abolition du péage.

Le candidat conservateur dans Ste-Anne, M. Sullivan, a d'ailleurs déclaré au représentant du Devoir que M. Diefenbaker viendra dans ce comté, le 11 juin, en vue de prendre connaissance des problèmes de ce secteur métropolitain.

Il a dit que l'abolition du péage donnera un nouvel essor au progrès du comté de Ste-Anne. Le gouvernement Diefenbaker, a-t-il dit, fournit ainsi un exemple de sa politique progressive et de la façon dont il entend faciliter la solution des problèmes.

Pont Victoria
péage

La danse sur les ponts..

Il est devenu difficile de parler de pont sans penser à celui d'Avignon. Mais il est vrai qu'on a dansé, hier, sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria, sur ce dernier surtout, que M. Frank Hanley n'a pas voulu priver d'une cérémonie marquant l'abolition du péage. A défaut d'une cérémonie officielle, celle-ci étant réservée au pont Jacques-Cartier, le conseiller et député de Ste-Anne a invité "les masses", comme il dit, à une ronde de réjouissance. Sur l'air de *Irish Eyes are smiling*...

Côté officiel, pont Jacques-Cartier, non seulement "les masses" n'ont pas répondu à l'appel des ministres, mais certains des invités les plus marquants n'ont pas voulu prendre part à la danse. Et pour cause. Ils avaient eu la naïveté de croire que M. Sévigny ne chercherait pas à tirer un avantage politique d'un pareil événement à deux semaines des élections.

Résultat: si jamais un événement, qualifié d'historique par ceux-là mêmes qui l'ont rendu possible, fut raté, ce fut

bien celui-ci. Il fut même raté politiquement. Car, surtout après la façon dont les choses se sont passées hier, il ne manquera pas de gens pour penser que l'abolition du péage, réclamée depuis si longtemps par tout le monde, c'est au gouvernement libéral de Québec qu'on en sera redevable, plus qu'au gouvernement conservateur d'Ottawa, même si celui-ci cherche à s'en attribuer seul tout le mérite.

J'ai été assez longtemps à Ottawa pour savoir pertinemment que le parti libéral, lorsqu'il était au pouvoir, voulait tout autant que le parti conservateur abolir le péage et n'aurait pas manqué, lui non plus, de chercher à en tirer un avantage politique. Mais, c'est aujourd'hui démontré, cela ne pouvait se faire sans la collaboration du gouvernement provincial. Or ce dernier, sous l'Union nationale, refusait non seulement sa collaboration, mais aussi le paiement de sa part de la dette commune.

C'est tellement vrai que le parti conservateur, au pouvoir depuis cinq années

pourtant, n'a pu le faire avant qu'il y eût à Québec un gouvernement disposé à s'entendre avec Ottawa sur ce point. M. Lesage a eu la bonne grâce de placer cette question au-dessus de la politique, d'accueillir les démarches d'un comité où il y avait des députés des deux partis et d'accepter une solution raisonnable, bien que coûteuse pour la province, à la veille d'un scrutin fédéral. C'était une solution conforme à l'intérêt général, d'accord, mais elle ne l'était pas moins il y a cinq ans, il y a dix ans et plus.

Il ne faut pas oublier que le gouvernement provincial, en outre de payer les arrérages de la dette accumulée sous l'Union nationale, assumera les frais de l'entretien du pont Jacques-Cartier. Il ne faut pas oublier que, s'il avait voulu "faire de la politique", M. Lesage aurait pu dire non à Ottawa, tout comme M. Duplessis. De sorte que si les conservateurs fédéraux veulent y mettre de la politique, les libéraux provinciaux pourraient en faire autant et dire que, sans eux, le péage ne serait pas aboli sur le pont Jacques-Cartier.

Mais M. Sévigny a tenu à en faire son affaire à lui. Il y a si bien réussi qu'il était tout seul, hier, et les automobilistes se souviendront surtout de l'embouteillage qu'il a causé en interrompant la circulation.

Des ministres et des députés provinciaux étaient disposés à s'associer à leurs collègues du gouvernement fédéral et à placer la cérémonie sous les auspices du comité créé l'automne dernier, sous la présidence de M. Raymond Bériault, avec la collaboration des municipalités de la rive sud. De cette façon, l'événement n'aurait pas eu de caractère politique.

Ce comité évincé, les fonds qui lui étaient destinés ayant, paraît-il, pris une direction mystérieuse qu'on soupçonne d'être politique, les ministres provinciaux sont restés à Québec. M. Balcer lui-même s'est trouvé des occupations d'urgence ailleurs. Et M. Sévigny a dansé tout seul sur son pont. Cet homme a l'art de rater les plus belles occasions.

Georges LANGLOIS

Point Victoria
page

Token Ceremony

Hanley Extols End Of Tolls

By BRUCE TAYLOR

Frank Hanley, citizen of Point St. Charles, was at his effervescent best yesterday afternoon.

As president of the Ste. Ann's Community Council—"that's non-political, you know"—he bubbled over with goodwill for all men as he addressed some 50 people marking the abolition—"once and for all, I hope"—of tolls on Victoria Bridge.

As MPP for St. Ann's riding and engineer of the ceremony which ran in direct competition to an official federal ceremony being held at precisely the same moment and for the same purpose on Jacques Cartier Bridge — "you might say this is a battle of the sexes between Victoria and Jacques" — he showed why most Montrealers, some despite themselves, will doubtless miss him when he's no longer in politics.

This was by no means Hanley's first excursion into competition with official functions. Three years ago, for instance, when Queen Elizabeth was here to open the St. Lawrence Seaway and in elegantly formal ball was held in her honor, Hanley decided that "my working class constituents" should have a ball in her honor, too. So he organized an outdoor street dance. It was hugely successful.

"Victoria Bridge links St. Ann's with the south shore," he told admirers, a twinkle plainly visible in his prominent eyes. "And who knows? Some day St. Ann's might annex the south shore. But we wanted the tolls to be abolished first."

Last Quarter

The time at which the tolls were to be done away with was three o'clock. Hanley poked his head into the window of a car driven by St. Ann's businessman Arnold Eamon. "Two minutes to go," he said. "You ready?" Eamon was to be the last person to drop a quarter into the bridge's coin collectors.

He strode to the toll booth, waving at the driver of a passing brewery truck. "How about some beer for the boys?" he called out. He shook his head.

"Too bad," he mumbled, "a few more minutes and the lad wouldn't have had to pay a quarter."

An accordionist struck up the tune "Put Another Nickel In."

"No that," laughed Hanley. "How about 'Happy Times Are Here Again?'"

He looked at his watch. "Three o'clock!" he exclaimed.

"Let's go!" He waved Eamon onward. "Your quarter," he said, "don't forget your quarter."

Photographers jostled into position, crowding into the path of the oncoming automobile. In the confusion, the driver almost missed the collection basket. Hanley grabbed for his arm, steered it in the proper direction.

"That was the last one," he shouted. And with that reached into his own pocket to replace the money Eamon had put into the basket. "After all, it was past three o'clock," he grinned.

He made his speech, a short one, to the accompaniment of cars whizzing, horns tooting, through the adjoining toll-less lane.

He was as good as his word. He'd promised there would be no mention of politics "like that other ceremony over on Jacques Cartier."

He said simply: "This is the voice of the people paying tribute and recognition to the abolition of the tolls. We give our thanks to the Minister of Transport and the CNR." If he hedged slightly, it was overlooked: "Now we're going to see what we can do about having the approaches to the bridge improved."

One by one, he introduced other speakers, city councillors, businessmen and Gerry Sullivan, PC candidate in St. Ann's.

"You can thank the Progressive Conservatives for this toll abolition," said Sullivan.

Hanley shook his head. "Too bad," he said in an aside. "I didn't want this to be political."

When all had finished, Hanley took the microphone again. "Is there a lady in the house?" he asked. There was. He asked her to say a few words, too, on behalf of the distaff side of St. Ann's. She did.

Park Victoria
Page

Free Bridges And Politics

WHEN a committee was established on the South Shore a few months ago to work for abolition of harbor bridge tolls, we wished it well but forecast its efforts would come to naught. Today, however, vehicles are rolling back and forth across the bridges free of charge. The tolls were lifted officially at 3 o'clock yesterday afternoon but not under completely happy circumstances.

There is general happiness, of course, that traffic moves without tolls. But this is tempered, at least among some of those who launched the campaign, by the politics which brought about the desired results.

The fact that a federal cabinet minister, Mr. Sevigny, joined with a provincial legislator, Mr. Laporte, in supporting the non-political committee was a great help. The fact that the southern end of the bridges is in Mr. Sevigny's riding helped too—particularly in view of the date of the federal election, in which the associate minister of defence would like to be returned to Parliament. And if any politician has any influence on a political decision relating to his riding it should be a cabinet minister.

But because the decision to lift the tolls was announced while the bridge committee was still raising funds to meet expenses already undertaken, the local group maintains it has been left holding the bag. After all, the view seems rather naturally to be, why should commuters contribute to a cause already won? But worse, some political party, unidentified, is supposed to have diverted part of a pledge into campaign funds instead. It is too bad that a small public spirited group now finds itself \$11,000 in debt, but perhaps the politicians still may find it wise to bail them out.

The committee itself boycotted the toll-lifting ceremony. So did representatives of the Liberal government in Quebec because the event had taken on a "purely political flavor." Of course it was really a complete coincidence that a press announcement on the event was printed on Progressive-Conservative stationery.

Politics is glorious.
So are toll-free bridges.

Pont
Victoria
Page

LES PONTS GRATUITS

Un chef-d'oeuvre d'embouteillage

LONGUEUIL — Depuis 3 h. 15 ago. hier, les automobilistes ne versent plus leur obole aux receveurs automatiques des ponts Jacques-Cartier et Victoria. Le péage est aboli. Deux cérémonies ont marqué cet événement, créant à chaque pont un chef-d'oeuvre d'embouteillage.

M. Pierre Séguin, candidat PC dans Longueuil, s'est chargé de la cérémonie du pont Jacques-Cartier. Le conseiller Frank Hanley a organisé sa démonstration au pont Victoria, avec le concours des partisans de M. Goss, Sullivan, candidat PC dans Ste-Anne.

M. Séguin, tout en soulignant que l'abolition du péage était une oeuvre de collaboration, a déclaré sans ambages que la cérémonie d'hier n'était pas un événement politique... mais un jour mémorable pour le développement de la rive sud. La fin de son discours s'est perdue dans le tintamarre des klaxons.

La dette du comité...

A l'hôtel de ville de Longueuil, un buffet a réuni tout le monde, dont les députés Maurice Johnson, Georges Valade, J.-R. Bourdages et André Gillet, tous progressistes-conservateurs.

On sait que les libéraux avaient décidé de boycotter cette cérémonie. Quant au co-

mité fondé pour l'abolition du péage, il était officiellement absent.

Pour rassurer les membres de ce comité dont le travail s'est soldé par un déficit de près de \$11.000, le ministre associé de la Défense a déclaré qu'il avait l'intention de tenir une réunion à ce sujet, après les élections.

Trois camions de la...

Au pont Victoria, la cérémonie avait pris un tout autre caractère. Frank Hanley, député indépendant de St-Anne à Québec, a pris l'affaire en main: Le président du St-Anne's Community Association était l'invité et il a fait un discours; la présidente de l'association féminine correspondante a fait un discours; le représentant de l'élément italien de la population a fait un discours (en italien); un accordéoniste a joué de la musique anglaise, française, italienne et même américaine (Happy Days are Here Again) et M. Hanley lui-même a nié qu'il s'agisse de la guerre des sexes entre Jacques-Cartier et Victoria.

Mais pendant que jouait la musique et coulait l'éloquence, la circulation refoulait et menaçait d'étouffer Ste-Anne.

Lorsque les préliminaires furent terminées et que M. Hanley déclara "ouvert et gra-

tis" le pont Victoria, les trois premiers usagers s'engagèrent lourdement et symbolique-

ment: s'étaient trois camions blancs de la Sanitary Refuse Collectors...

Point
Victoria
Page

Removal Of Tolls Comes With Jam

By BOB HAYES

The tolls came off the Jacques Cartier Bridge yesterday, but not before a king-size, horn-honking traffic jam developed along both approaches to the collection booths.

"The bridges are free . . . Les Ponts sont libres," declared Associate Defence Minister Pierre Sevigny, who officiated at the tolls-end celebrations at the southern entrance to the bridge.

At 3 p.m. sharp National Harbors Board police brought all traffic to a halt as it approached the toll booths—and the official ceremony got underway.

It wasn't until 3.20 that bumper-to-bumper long lines of cars, trucks and buses, piled up before the toll plazas, were waved through—for free.

At one point during the ceremony, blaring cars' horns threatened to drown out Mr. Sevigny's address.

Speaking from a specially-constructed platform, the minister, who is the PC candidate in Longueuil riding, described the ceremony as "a memorable occasion for the benefit of all . . . and not a political reunion as some have said."

Conspicuous by their absence were representatives of the Quebec Government—the bridge now becomes its property—as well as executive members of the private committee for the Abolition of Tolls.

Provincial Roads Minister P. St. Pierre, announcing their boycott of the ceremony, declared Thursday that it had taken on "a purely political flavor." Neither they nor Chambly MPP Pierre Laporte were in attendance.

The Tolls committee has gone on record as classing the whole affair as "a political football." The group also claims that its executive has been left "holding the bag for \$11,000" — the deficit it says was accumulated in a drive to have the tolls abolished.

Balcer Also Absent From Ceremony

Also absent was Transport Minister Leon Balcer, who was to have been one of the speakers. He had been called back to his home riding of Trois Rivières.

"This is a day of liberation for the South Shore, bringing to an end an indirect form of taxation," Mr. Sevigny told the crowd of 150. "The abolition of the tolls is a result of collaboration among those on the South Shore and the governments."

Following the speech, members of the official party drove up to the toll booths in two convertible autos. From the first, Mr. Sevigny dropped in the "last token." A car, carrying Mayor Paul Pratt of Longueuil, followed — the first to go through without paying.

Immediately after, the last boxes, filled with quarters and tokens, were removed from the collection machines — and the final coin count began in the adjacent NHB offices.

Traffic began to stream through the toll plazas non-stop when the show was over.

One woman driver, however, apparently wasn't convinced that the tolls were no more. She braked to a stop and dropped in a quarter. Three traffic officers blew their whistles and ordered her to "keep moving."

Separate Ceremony

By BRUCE GARVEY

While the top brass and Ministers officially declared the Jacques Cartier bridge a toll-free crossing yesterday, City Councillor Frank Hanley was making merry upstream.

With appropriate razzle-dazzle, Hanley—"and the masses"—celebrated the abolition of toll charges on the Victoria Bridge, gateway to the Hanley homeland of Point St. Charles.

With an accordionist squeezing out "When Irish Eyes Are Smiling," Hanley clambered up a step ladder, paint brush in hand, to stroke out a "25 cents, please" sign.

First man across the bridge for free was St. Ann's business-

man and Vice-President of the St. Ann's Community Council, Ernie Eaman.

"I've been paying a quarter for years, this is a great day," he called out as he tossed in "my last contribution."

Hanley promptly jumped in to hand him back the quarter.

Other guests at Hanley's "non political" celebration included City Councillors Albert Collette and A. Crompt and St. Ann's Conservative election candidate Gerald Sullivan.

The crowd cheered as Hanley stepped in on the stroke of three o'clock to officially close the toll buckets.

Enfin, le péage est effectivement aboli!

- Sévigny remercie Québec
- Hanley organise sa "fête"

La circulation a été entièrement bloquée, entre 3 h. et 3 h. 15, hier après-midi, sur le pont Jacques-Cartier, pour permettre à un groupe de progressistes-conservateurs et de maires de la rive sud, de marquer officiellement l'abolition du péage, tant sur le pont "du Havre" que sur le pont Victoria.

Et pendant que des centaines d'automobiles, de camions et d'autobus s'immobilisaient, ou sur le pont, ou aux approches sud, le ministre associé de la Défense Nationale, M. Pierre Sévigny, a remercié chaleureusement le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et les maires de la rive sud, qui de près ou de loin ont travaillé pour l'abolition du péage.

A un certain moment, alors qu'ils soulignait le rôle de Québec et en particulier celui du député de Chambly, M. Pierre Laporte, M. Sévigny a déclaré: "S'ils n'avaient pas coopéré, l'abolition du péage ne serait pas une réalité aujourd'hui".

M. Sévigny présida la cérémonie au nom de M. Léon Balcer, ministre des Transports, absent, au nom duquel pourtant, les invitations avaient été adressées.

Puis, faisant allusion à la décision du "Comité pour l'abolition du péage" et du gouvernement provincial de ne pas assister à la cérémonie, M. Sévigny a déclaré: "Il est malheureux que la tenue de la cérémonie ait froissé certains esprits et éveillé des susceptibilités. Il nous est difficile de nous en excuser, puisque les causes en sont involontaires de notre part".

"Nous devons continuer no-

tre travail en harmonie et en collaboration, ajouta-t-il, pour promouvoir la prospérité de la rive sud et de la région de Montréal".

Et après quelques mots en anglais, M. Sévigny lança: "Les ponts sont libres".

Quelques instants après, passant le poste de péage dans une luxueuse limousine décapotable, conduite par un chauffeur en livrée, le ministre déposa un dernier jeton, tout aussi réel que symbolique.

Il fut suivi de près du maire Paul Pratt de Longueuil, qui devait être le premier citoyen à passer le pont gratuitement. Mais, peu avant, outre le chauffeur, cinq autres personnages, en mal de publicité, avaient pris place dans la voiture, décapotable également, si bien qu'ils étaient quatre sur la banquette avant. Heureusement, certains en descendirent immédiatement après avoir passé la barrière.

Des scènes assez cocasses

s'étaient produites aux barrières dans les cinq dernières minutes "de péage". Plusieurs automobilistes tentèrent de passer gratuitement, mais un peloton de policiers "du port" leur firent rebrousser chemin, et déposer leur dernier jeton ou pièce de 25 cents. Pendant ce temps, sur le pont, d'autres policiers faisaient circuler d'autres automobilistes qui avaient stationné leur voiture en attendant 3 heures.

Pont Victoria

Mais, pendant que les ministres fédéraux, les "big wheels", comme l'a dit Frank Hanley, s'adonnaient à une cérémonie officielle orchestrée, pour bien marquer l'abolition du péage au pont Jacques-Cartier, trois semaines à peine avant les élections, un autre groupe, plus humble, et aussi plus neutre, célébrait le même événement au pont Victoria, en une cérémonie improvisée.

C'est grâce à l'inspiration tou-

jours colorée de Frank Hanley, député du comté de Ste-Anne, que le pont Victoria, tout de même le plus vieux des deux, il a 102 ans d'existence, a pu profiter d'une petite fête presque intime. Il y avait là un accordéoniste italien, dont l'animation rythmait l'affaire et lui donnait une teinte, loin d'être désagréable, de fête villageoise.

Les ministres provinciaux ont refusé de participer à la cérémonie du pont Jacques-Cartier, à la suite d'une décision identique prise par le Comité pour l'abolition du péage. Ce n'est pas, non plus, en tant que député provincial que M. Hanley était là, mais plutôt comme membre du Ste. Ann's Community Council, avec deux de ses

collègues, MM. Adéodat Crumpton et Albert Collette.

La cérémonie devait être une affaire locale, ne revêtir aucun caractère politique. Mais c'est bien difficile à réaliser lorsque le candidat conservateur est là. M. Gerald Sullivan en a en effet profité pour répéter que le parti conservateur comprend les besoins du peuple, que c'est un parti s'employant à résoudre les problèmes du moment, sans attendre ceux à venir... Il parlait d'ailleurs sous le regard

d'aigle de... Sévigny fit... un... panneau... à la suite du pont.

L'honneur de lancer dans la boîte la dernière pièce de 25 cents n'est cependant pas revenu à un politicien. En cela, la cérémonie était neutre. C'est un citoyen de la rive sud, homme d'affaires de Montréal, M. Ernie Eaman, qui a déposé la dernière pièce. Elle lui a d'ailleurs été remboursée par le Ste. Ann's Community Council.

Pont Victoria
péage

Pont
Victoria

JUIN 1962

DIMANCHE

Aux ponts Jacques-Cartier et Victoria

Finis le péage, sauf pour les usagers de l'autobus

Les automobilistes, les camionneurs et les compagnies d'autobus jubilent depuis que le péage a été aboli sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria. Mais, on ne saurait en dire autant du plus petit des petits, l'usager de l'autobus et particulièrement, celui de la Commission de Transport de Montréal. Lui, qui ne peut pas se permettre de franchir le pont en automobile et encore moins en taxi, continuera de payer un "surplus" pour franchir le pont, ou plutôt pour aider la CTM à combler son budget.

Celle-ci a expliqué dans un très bref communiqué aux journaux, que l'abolition du péage au pont Jacques-Cartier lui fera réaliser une économie de \$30,000 par année; mais que le réseau de Longueuil enregistre à l'heure actuelle un déficit annuel de beaucoup supérieur à cette somme. Elle continuera donc, pour un temps encore indéterminé à percevoir 1.25 cent de plus de ces usagers.

Ligne réorganisée le 10 juin

Cependant, la CTM dit qu'elle prévoit la réorganisation complète, dès le 10 juin prochain, des lignes de transport en commun de Longueuil, "en vue de fournir un service plus rapide et plus commode pour un plus

grand nombre d'usagers".

Les autres compagnies d'autobus qui utilisent les deux ponts ont aussi laissé entrevoir de légères réductions de tarifs, sauf dans le cas des compagnies qui ont des véhicules à moteurs Diesel et doivent payer la nouvelle taxe sur l'huile utilisée comme carburant.

La fête des "grands" et des "petits"

L'abolition du péage a donné lieu à deux cérémonies, l'une "officielle" par un groupe de conservateurs et de maires de la rive sud au pont Jacques-Cartier, et l'autre "apolitique et improvisée" par un groupe de "petits" du St. Ann Community Center avec le député provincial Frank Hanley en tête au pont Victoria.

Au pont Jacques-Cartier, le ministre associé de la défense, M. Pierre Sévigny, a déclaré que la cérémonie ne revêtait pas un caractère politique et a remercié le gouvernement provincial (libéral) et le député de Chambly Pierre Laporte, de leur collaboration dans les pourparlers, même si ceux-ci ne participaient pas à la fête.

Quant à la dette de \$11,000 du "comité pour l'abolition du péage", M. Sévigny a déclaré à un groupe de journalistes qu'on verra, après le 18 juin, à rendre crédit à ce comité si dévoué. Il a dit que leurs revendications avaient été entendues et écoutées.

3 JUIN 1962

DIMANCHE-MATIN

~~Post~~
~~Victoria~~
P. Victoria

Bridge Planning

The memorandum cites these examples:

"We have the new Champlain bridge. It will be a toll operation. The Jacques Cartier and Victoria bridges will now be free. This will cause confusion, but apart from this, what about the impact of toll removals on the old bridges in itself— Will it be a further proliferation of the post-war south shore shack towns? What will it do to property values and taxes in Montreal's north end with new building pressure transferred to the south shore? What will it mean to traffic congestion in downtown Montreal? Who will pay for the new facilities needed because toll removal has changed the pattern of growth? Who will plan them? Removal of tolls is not bad in itself, but it will create shifts and problems which only regional planning can solve.

"What about the proposed new Trans-Canada highway bridge downriver from Montreal? The big question, and one which is shrouded in mystery, is what factors will be used (or have been used) to decide its exact location. As land use planning, origin and destination data, and other essential information and controls are almost non-existent or only available in the roughest form, will the decision be arbitrarily arrived at, or will it be just a stab in the dark? It certainly cannot be one based on facts.

Pont Victoria
page

Mémoire à M. Lesage

Une planification s'impose pour la région de Montréal

Le comité des citoyens

Le Comité des citoyens de Montréal vient de présenter un mémoire au premier ministre de la province dans lequel il souligne le besoin urgent d'une planification de la région de Montréal et le rôle prépondérant du gouvernement provincial dans ce domaine.

Le Comité explique que la planification régionale diffère de la planification municipale ou métropolitaine. "Avec une planification régionale, nous aurions aidé à éviter des ennuis tels que les embouteillages de Cartierville et du rond-point Décarie, de récente mémoire, les bourgs de pitoyables cages de papier goudronné de la rive-sud, génératrices de crimes, tout un panorama de laidur autour de Montréal".

"Il faut que la province ac-

cepte immédiatement ses responsabilités pour éviter des erreurs qui sont maintenant coûteuses et, surtout, pour en éviter d'autres qui flétriront la région pour des générations à venir", poursuit le Comité.

Abordant la question de l'abolition du péage sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria, le Comité dit qu'il n'y a "guère d'inconvénient à ce que l'on franchisse un pont gratuitement, ni à ce que les politiciens en retirent quelque crédit en cette société démocratique" mais que "ce qui est moins beau, c'est que les politiciens et le peuple se laissent hypnotiser par de telles initiatives superficielles, alors que la région de Montréal se trouve dépourvue d'une planification régionale adéquate de toutes ses ressources et de tous ses services".

02

Pont Victoria
péage

Avec l'abolition du péage

C'est la ruée vers la Rive Sud

par Marie Boisvert

Depuis l'abolition du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, la Rive Sud multiplie les projets d'expansion... La croissance industrielle de Montréal s'est toujours orientée vers le nord: St-Laurent et l'île Jésus, de Ste-Rose à Chomedey. Mais il apparaît aujourd'hui que l'expansion urbaine devra se diriger vers la Rive Sud.

Jusqu'ici, le péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria n'avait pas encouragé l'industrie et l'habitation de cette région. Mais l'abolition récente du péage a fait prendre conscience à la population de tous ces espaces habitables. Déjà, les dirigeants de quelques villes ont réagi devant les nouvelles perspectives qui s'annoncent.

Un ingénieur de Candiac, M. Allan Edwards, déclare: "Il y a quelques années, la Rive Sud était probablement la région la moins développée du Canada, en raison de sa proximité avec un grand centre industriel." Pour une ville surpeuplée comme Montréal, logiquement, l'expansion aurait dû s'orienter vers la Rive Sud. La ville ne peut croître de l'est à l'ouest. Le prix des terrains est trop élevé. Et comme le ballon éclate, et que la partie nord est la plus éloignée de l'île, c'est vers la Rive Sud que doit se déverser son trop-plein. Depuis huit semaines, plus de maisons ont été achetées à Candiac qu'on n'en avait prévu pour les douze prochains mois. Anticipant de nouveaux besoins, la Corporation du Développement de Candiac a acheté environ 3,000 acres de terrain qui doivent être utilisées très bientôt. De plus, on projette des dépenses de deux millions de dollars pour les travaux de routes et d'aqueduc.

Problèmes ardu

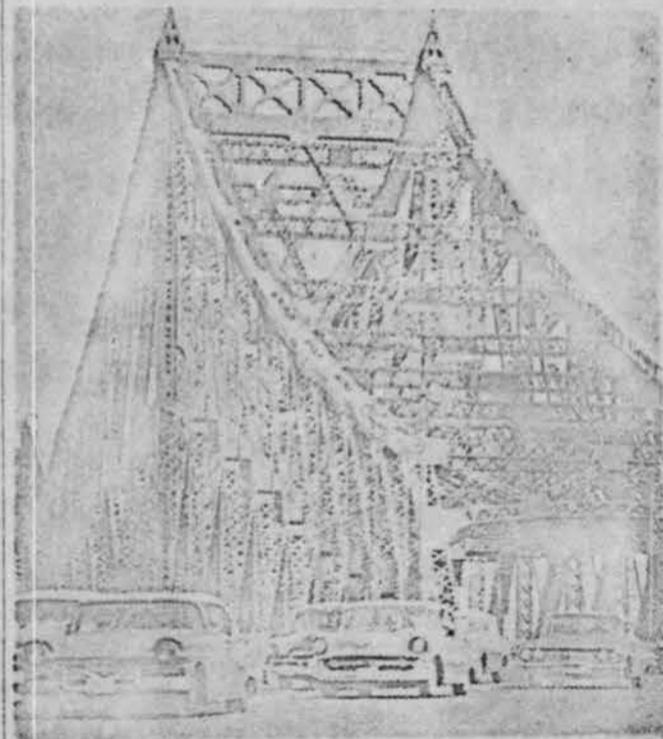
A Brossard, le conseil de ville a connu des problèmes très ardu. Certes, la construction du pont Champlain y a été pour beaucoup. Et l'on prévoit des dépenses de \$1,500,000 pour cette année; travaux de pavage, d'aqueduc et d'égouts. Également, l'on projette de construire mille maisons par an, dans les cinq prochaines années. Un terrain de golf de 5,000 acres doit être aménagé pour les résidents.

A Jacques-Cartier, il y a deux ans, la cité a fait des dépenses de \$6,000,000 en travaux d'égout

et de \$5,000,000 en trottoirs pour abriter l'industrie. Un porte-parole officiel de cette ville nous déclare: "Nous pouvons financer l'industrie jusqu'à un million. Et nous songeons à augmenter cette

p. 100 sur les maisons d'un ou de deux logements sera en vigueur pour une durée de cinq ans.

A Laprairie, la population convoite un terrain de 1,800 acres qui appartenait aux Jésuites. Car



Ce fameux pont Jacques-Cartier, une fois le péage aboli, est devenu une sorte de clé du succès pour toutes les villes de la Rive Sud.

somme jusqu'à deux et trois millions."

M. Albert Boivin, secrétaire-trésorier de Lafleche, nous dit pour sa part: "Le péage a été définitivement nuisible à notre ville..." Un tiers des terrains de cette ville n'est pas encore développé. Mais d'ici à six semaines, un rabais de 25 ou 30

là aussi, on estime que des développements susciteraient des écoles et des résidences.

St-Bruno demeure sans doute un des coins les plus attrayants de la Rive Sud. Mais il est difficile d'y amener l'industrie, en raison du coût trop élevé des terrains.

La Rive Sud vous invite, car elle possède d'immenses terrains vierges. Pour satisfaire votre curiosité, vous n'avez qu'à passer les ponts... sans péage.

L'ABOLITION DU PEAGE SUR LES PONTS

La Rive sud payerait le solde de \$8,000

Les municipalités de la Rive sud et diverses industries payeraient la dette de \$8,000 du comité pour l'abolition du péage sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier.

Une réunion de représentants de ces municipalités aura lieu le 14 décembre, à 9 heures, en l'hôtel de ville de Longueuil. La convocation de cette assemblée fait suite à l'entretien qui avait lieu mercredi soir entre Me Pierre Sévigny, ministre associé de la défense, député de Longueuil aux Communes et le Conseil municipal de Longueuil.

Me Sévigny a alors déclaré qu'il accordait son appui entier aux membres du comité. "Il est évident que ces messieurs ont agi de bonne foi dans le meilleur intérêt de toute la population. Il serait ingrat que le fardeau des dettes du comité repose sur quelques hommes qui ont tout de même contribué d'une certaine façon à l'abolition du péage; tous profitent des fruits de notre travail et du leur. Je suis certain que Me Laporte à qui revient une bonne part de nos succès, apportera encore son concours".

C'est en ces termes que Me Sévigny a conclu son entretien avec les membres du conseil de ville de Longueuil. Le ministre a lui-même suggéré la convocation d'une assemblée des conseils municipaux de son comté. Il est convaincu que les municipalités pourraient facilement recueillir de \$4,000 à \$6,000. Me Sévigny y assistera et il espère que le nouveau ministre des affaires municipales à Québec, Me Laporte, en fera

autant. Le comité pour l'abolition du péage ferait lui-même des démarches auprès d'industries, de diverses sociétés et de municipalités en dehors du comté fédéral de Longueuil, qui profitent beaucoup de l'abolition du péage. L'on réussirait ainsi à combler la dette dont le fardeau pèse en ce moment sur les membres du comité.

L'abolition du péage:

Les banlieues sud paieront le déficit

Le déficit du Comité pour l'abolition du péage sur les ponts, au montant de \$8,000, sera défrayé en grande partie par les municipalités sises dans la périphérie immédiate des ponts Jacques-Cartier et Victoria. C'est le voeu qu'ont exprimé les délégués de onze conseils de la banlieue sud, qui ont accepté l'invitation du ministre associé de la Défense nationale, M. Pierre Sévigny, et se sont rendus à la réunion tenue à l'hôtel de ville de Longueuil.

Plusieurs autres municipalités situées dans un rayon d'environ 75 milles de Montréal, seront aussi sollicitées afin de diminuer le plus possible la part que devra payer chacune des villes qui a profité de l'abolition du péage.

Le taux dont on se servira pour établir la part de chacune, si les conseils ratifient la décision des délégués, est de \$0.03 par personne. Jacques-Cartier, qui a la population la plus élevée, devra déboursier \$1,204.71.

Handwritten: Pont Victoria

Pourquoi laisse-t-on les kiosques de péage aux ponts de Montréal ?

© La circulation des véhicules sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier se ferait beaucoup mieux, surtout en fin de semaine, si l'on se décidait à enlever une fois pour toutes les kiosques de péage, inutiles depuis plus d'un an... En fait, bien des gens commencent à se demander si il n'y a pas anguille sous roche puisqu'il n'y a aucune raison de les laisser là, si l'on n'a pas l'intention de s'en servir.

Handwritten: 3079