

l'on réserve un endroit pour le service rail-route et ce qui me semble être un terminus pour camions. Cela soulève une question très importante qui concerne aussi les sénateurs qui l'ont étudiée, c'est tout le problème du transport par camions dans la ville. Le Sénat a accepté un amendement à un article du bill qui disait que cela était fait pour la ville d'Ottawa; mais je comprends difficilement. Si c'est vrai que cela doit compléter les services pour les voyageurs et les messageries offerts par les chemins de fer dans la région d'Ottawa, pourquoi alors ces plans pour le service rail-route et ce que je crois être un terminus pour les camions; de plus, cela amène la question de savoir jusqu'à quel point ce terminus sera ouvert aux autres.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, j'espérais que nous n'aborderions ce sujet qu'une fois arrivés à cet article du bill; on voudra sans doute en discuter.

M. FISHER: Je le sais; je ne voulais qu'avoir une idée générale du projet des chemins de fer au sujet de cette compagnie du terminus et du degré d'activités qu'il y aura. Si ce n'est qu'un terminus pour voyageurs, y compris les services connexes comme les bagages et les messageries, très bien; mais, si cela doit être un terminus pour tout le transport en général, avec service rail-route, camions, et ainsi de suite; alors, à mon avis, plusieurs questions se posent au sujet des projets des deux compagnies de chemins de fer à cet égard.

Le PRÉSIDENT: Je pense que nous devons attendre l'étude de l'article en question.

M. FISHER: J'ai une question au sujet de la relation entre cette nouvelle compagnie, la Compagnie du terminus d'Ottawa, et les arrangements existants actuellement entre la compagnie et ses employés. Je veux savoir de M. MacDougall ce qu'il en est au juste. Je remarque que chaque article de ce bill relève, jusqu'à un certain point, de la Loi sur les chemins de fer; mais je comprends aussi que certains arrangements entre les chemins de fer et leurs employés relèvent d'autres statuts fédéraux, comme la Loi sur les différents ouvriers, et autres.

M. MACDOUGALL: Monsieur Fisher, vous savez que ce bill ne vise uniquement que l'incorporation d'une compagnie de chemin de fer et définit son but et ses pouvoirs. La compagnie devant être constituée sera fondamentalement semblable aux deux compagnies mères, la Compagnie de chemin de fer du Pacifique et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada; elle sera une compagnie à charte fédérale, une compagnie nationale, assujettie à la Loi sur les chemins de fer et à la Loi sur les différents ouvriers, et ainsi de suite. Le but de ce genre d'incorporation est de la mettre sur le même pied que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et la Compagnie de chemin de fer du Pacifique. Ainsi, les statuts les régissant, parce qu'elles existent en vertu d'une charte fédérale, s'appliqueront aussi à la nouvelle compagnie.

M. FISHER: Qu'advient-il des employés? Par exemple, j'imagine que plusieurs des employés actuels à la gare Union seront concernés et que quelques-uns des services détachés de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique seront assurés par des hommes appartenant à la Fraternité canadienne des cheminots et d'autres appartenant aux employés du transport en général, et ainsi de suite. Est-il possible que des emplois nouveaux ou un travail différent forcent ces gens à rompre leurs relations avec le C.N. et le P.C. en les plaçant dans un nouveau cadre qui pourrait avoir une influence réduite?

M. MACDOUGALL: Je ne sais trop quoi dire à ce sujet. Actuellement, il nous faut incorporer le terminus. Les compagnies de chemins de fer devront régler les détails des méthodes des opérations futures. Les deux compagnies devront