

millions de livres sterling ou environ 6 milliards de dollars. Il s'agit de la seule Bourse de Londres.

A la Bourse de New-York, au comble de la hausse en 1929, les actions valaient environ 18 milliards de livres sterling. En 1931, deux ans plus tard, les titres ne valaient plus que 9 milliards. Cela représente un fléchissement de 9 milliards de livres sterling, soit environ 44 millions de dollars. Cela représente les pertes subies par des gens du Canada, des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne et d'autres pays. En vérité, cela ne représente pas seulement des pertes, mais encore la ruine d'un grand nombre de gens.

Outre ces formes de spéculation et de jeu des dernières années, on a fort spéculé dans l'Ouest à la Bourse des grains de Winnipeg. Un grand nombre, des centaines, je pourrais peut-être dire sans exagération des milliers de cultivateurs pourraient témoigner de la ruine.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: L'heure consacré aux bills d'intérêt privé et aux bills publics est expirée. Le ministre des Chemins de fer propose que la Chambre se forme en comité pour reprendre l'étude du bill n° 37.

L'hon. M. VENIOT: Est-ce régulier, monsieur l'Orateur, que la Chambre se forme en comité pour délibérer sur la motion, quand nous avons siégé en comité, cet après-midi, sans faire rapport sur l'état de la question?

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Suivant le règlement, le vendredi soir, à neuf heures, la Chambre reprend automatiquement en comité l'étude de la question qui fait l'objet des délibérations avant six heures.

L'hon. M. VENIOT: D'après quel article du règlement?

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député peut soulever une question de privilège n'importe quand; sinon, je devrai quitter le fauteuil automatiquement.

L'hon. M. VENIOT: Mais vous ne l'avez pas fait, monsieur l'Orateur.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Non. J'ai lu la motion.

L'hon. M. VENIOT: En ce cas, j'ai raison de protester.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: A neuf heures, j'aurais dû quitter le fauteuil et si l'honorable député avait une question à soulever, il aurait pu le faire en comité.

#### BILL DU NATIONAL-CANADIEN ET DU PACIFIQUE-CANADIEN

Sous la présidence de M. MacNicol, la Chambre passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 37), présenté par M.

[M. Carmichael.]

Manion, concernant les Chemins de fer nationaux canadiens et pour organiser leur coopération avec le réseau ferré du Pacifique-Canadien, et autres fins.

Sur l'article 2 (Sa Majestée liée).

M. HEAPS: A la suspension de la séance, à six heures, nous délibérons sur l'article 2 et certains honorables collègues avaient discuté auparavant la question de l'indemnité prévue dans l'alinéa a de cet article. L'alinéa a traite brièvement de l'indemnisation des employés et je discuterai une l'indemnisation des employés qui perdront probablement leur place par l'adoption de ce projet de loi.

C'est un fait généralement reconnu, je pense, que la commission d'enquête sur les chemins de fer ne s'est pas préoccupée beaucoup du sort des employés des deux compagnies. Elle s'est préoccupée davantage de l'armature financière des réseaux et de les rendre en état de payer des dividendes. Pour l'instant, je ne critique pas cet aspect de l'affaire, mais il eût mieux valu étudier sérieusement le sort déplorable de plusieurs milliers d'hommes à l'emploi des chemins de fer depuis nombre d'années. Depuis quelques années, le fléchissement du trafic et d'autres raisons secondaires ont entraîné le renvoi d'un grand nombre d'employés de chemins de fer. Les employés restés à leur poste sont généralement des hommes ayant de longs états de service. Il est difficile de prévoir au juste le nombre d'employés que l'application du projet de loi fera congédier, mais d'ici à cinq ans, ainsi que M. Beatty l'indiquait dans son discours cité cet après-midi, il y aura probablement la moitié des renvois qu'entraînerait la fusion réelle des deux réseaux. Je suis modéré dans mes calculs en disant que 20,000 employés se trouveront sans emploi d'ici à quelques années. M. Beatty estime aussi à quelque 75 millions de dollars les économies qui résulteraient d'une fusion. Je ne pourrais dire si c'est là une exagération, mais je suppose que le président du Pacifique-Canadien a dû examiner les chiffres avec le soin qu'il apporte d'ordinaire à une telle déclaration. D'après un calcul approximatif que j'ai fait cet après-midi, j'en suis venu à la conclusion que l'on va pouvoir économiser environ 25 millions en salaires d'ici à quelques années et l'on ne serait pas injuste envers les chemins de fer si l'on réservait une partie considérable de cette somme pour indemniser les employés ainsi privés de leur gagne-pain.

Cet après-midi, le ministre nous a dit qu'il est en faveur d'indemniser tous les employés qui perdent leur position et que, pour cette raison, on ne saurait s'occuper particulièrement des employés de chemins de fer. L'occasion se présente de faire un pas dans cette