

la plus importante coalition est celle du ciment. La Canada Cement Company fut créée en 1909 de onze compagnies qui existaient déjà dans l'est et dans l'ouest du Canada. Le capital collectif de ces onze sociétés montait à \$17,750,000. Lors de l'organisation de la Canada Cement Company le capital fut majoré à \$38,000,000 et l'on fit une émission d'action de \$30,000,000. On mouilla le capital pour le gonfler de \$13,500,000. Immédiatement, pour montrer au public qu'elle avait le moyen de forcer ses clients à payer des dividendes sur le capital fictif comme sur le capital réel, la compagnie augmenta le prix du ciment de 47c. le baril. J'ai des chiffres concernant certaines opérations qui ont eu lieu entre la ville de Winnipeg et la compagnie du ciment, mais je n'en fatiguerai pas la Chambre. Qu'il suffise de savoir que la compagnie, aussitôt après le "merger", releva ses prix de 47c. le baril. L'homme qui réalisa la constitution de ce trust fut M. Max Aitken. Le gouvernement de l'époque fut si heureux de l'exploit accompli par M. Aitken qu'il le proposa pour le titre de baronnet, et aujourd'hui, sous le nom de lord Beaverbrook, cet homme vit en Angleterre dans le luxe et l'opulence que lui a valu sa fortune mal acquise, constituée aux dépens des Canadiens.

Un autre trust est celui de l'Amalgamated Asbestos Corporation Limited. Il s'est constitué de la fusion de cinq compagnies dont le capital réuni était collectivement de \$3,550,000 et qui fut majoré au montant de \$18,000,000, c'est-à-dire mouillé et gonflé de \$14,450,000.

La Ames-Holden-McCready Company Limited est formée de la fusion de deux maisons qui avaient ensemble un capital de \$3,500,000. Celui-ci fut majoré de la somme de \$8,000,000 et porté à \$11,500,000, dont 7 millions furent mis sur le marché.

Il y a une autre compagnie qui n'est pas inconnue des populations de l'Ouest: c'est la Canada Steamship Lines, Limited, constituée de douze compagnies de navigation possédant au total un capital de \$16,200,000 qui fut élevé à \$33,000,000 dont \$16,800,000 était du capital fictif. On a su d'autres faits intéressants sur le compte de ce "merger". Le rapport de la commission d'enquête sur les tarifs du transport des grains par les bateaux des Grands Lacs, publié en 1923, nous apprend que la compagnie a déclaré faire un bénéfice égal à 9.3 p. 100 seulement sur la valeur estimative de ses navires; mais la commission, après s'être livrée à un sérieux examen et avoir fait faire une appréciation exacte des navires de la compagnie par deux

experts, en arriva à une conclusion bien différent. Je n'abuserai pas de la patience de la Chambre en lui citant une série de chiffres; qu'il me suffise de dire que la commission trouva le chiffre du capital grandement exagéré et, par voie de conséquence, celui des dividendes beaucoup plus haut qu'on ne le prétendait.

Ces compagnies ont un autre truc pour masquer le chiffre réel de leurs dividendes: c'est en créant des filiales. On a découvert que la Canadian Steamship Lines Limited a une filiale qui s'appelle la Standard Shipping Company. Cette compagnie était constituée par Ray Wolvin et James Norcross, qui font tous deux partie de la Canadian Steamship Lines Company. La compagnie auxiliaire avait ses bureaux à Winnipeg et disposait de l'espace sur les navires de la compagnie mère; c'est elle également qui assurait presque toutes les cargaisons de ces navires. Le capital de la Standard n'était que de \$5,000, mais au bout de deux saisons Norcross et Wolvin encaissèrent \$275,000 qui appartenaient de droit à la Canada Steamship Lines. Le moyen était excellent pour dérober au public les profits réels du "merger".

Cette somme de \$275,000 fut prise dans le portefeuille des agriculteurs du Nord-Ouest. Le même rapport nous apprend que la Great Lakes Transportation prétendait n'avoir fait qu'un bénéfice de 11 p. 100 de la valeur de ses biens; l'enquête a permis de voir que la compagnie avait grandement exagéré la valeur de ses biens. Pour ne citer qu'un exemple, prenons le navire à vapeur "Glenclova" dont la valeur était estimée à \$525,000 dans le mémoire produit devant la commission. Or, d'après les documents et les témoignages des estimateurs au service de la commission, il fut établi que ce navire valait environ \$125,000. Si la valeur des autres navires de la compagnie est surfaite en proportion de celle du "Glenclova", cela veut dire que le dividende pour l'exercice en question s'éleva à environ 46 p. 100 au lieu de 11 p. 100. Et afin de faire voir combien les chiffres de la compagnie étaient trompeurs, je citerai une lettre écrite par le président, M. Playfair, le 5 juillet 1922. Cette lettre fut publiée à l'appui d'une émission d'obligations. Voici:

Les recettes nettes, déduction faite des frais de dépréciation pour l'exercice clos au 31 décembre 1921 ont été cinq fois plus élevées que le montant nécessaire pour acquitter l'intérêt sur la présente émission.

Or, la commission a fait l'observation suivante à ce sujet:

Cinq fois le montant nécessaire à l'acquittement de l'intérêt sur cette émission d'obligations équivaut à la somme de \$350,000; dans la pièce n° 329, déposée comme