

propos délibéré. Avant la conquête du Canada par l'Angleterre, la couronne de France avait concédé plus de neuf millions d'acres de terre à des privilégiés, d'ordinaire sans équivalence de services rendus à l'Etat. Cette politique s'est continuée et avec plus d'ampleur sous le régime britannique. Les rentes cumulatives de ces concessions constituent le fondement de plusieurs des grandes fortunes d'aujourd'hui au Canada et en Grande-Bretagne.

Au dire de Parkman, dans son "Ancien régime au Canada", tandis que les ecclésiastiques, les seigneurs et les hauts fonctionnaires vivaient dans l'élégance et le luxe, le partage de ceux qui travaillaient était la pauvreté, l'ignorance, la malpropreté et la misère. La compagnie de la baie d'Hudson qui a reçu un empire en pur don de la couronne britannique, a commencé fort tôt dans son histoire à faire de la surcapitalisation. Suivant le rapport d'un comité parlementaire de 1794, le total des actions de la compagnie le 23 décembre 1720, s'élevait à £103,950, bien que £10,150 au plus eussent été libérées. En 1829, ce capital fut de nouveau porté à £400,000. Même, sur cette énorme surcapitalisation, la compagnie payait régulièrement de gros dividendes. A compter du jour où elle reçut sa charte, en 1690, jusqu'en 1800, une période de 110 ans, ses profits annuels sur le capital réellement versé furent de 60 à 70 p. 100 par année. Vers 1857, on calculait qu'elle avait soutiré au Canada £20,000,000 en bénéfices nets. Si l'on considère l'immense quantité de marchandises et les autres propriétés de la compagnie détruites dans le cours des guerres, et, en outre, le plus grand pouvoir d'achat que l'argent possédait alors, on peut se faire une idée des énormes profits que la compagnie de la baie d'Hudson a retirés du Canada. Depuis, par suite de la vente des terres et autres valeurs, les profits de cette compagnie en dividende payés sur le capital versé ont pris de telles proportions qu'ils sont incalculables. En 1839, lord Durham fit rapport que la couronne avait aliéné toutes les terres publiques dans le Haut Canada, qu'il restait moins d'un cinquième de celles du Bas Canada, seulement un huitième de celles de la Nouvelle-Ecosse, un peu moins d'un tiers de celles du Nouveau-Brunswick et que tout le domaine foncier de l'Île du Prince-Edouard avait été concédé en un seul jour, en grande partie à des absents vivant en Grande-Bretagne. On a fait venir des milliers d'immigrants au Canada pour fournir de payeurs de rentes à ces vampires, et l'histoire de l'esclavage des noirs dans une partie quelconque du monde durant la même période ne peut guère dépasser le pillage, les extorsions, l'exploitation dont ces malheureux furent vic-

times. On peut se faire quelque idée de l'effroyable inhumanité des conditions dans lesquelles s'effectuait le transport des colons au Canada par le fait que, selon le rapport des commissaires pour l'immigration en 1847, pas moins de 17,445 sujets britanniques moururent cette année-là au cours du voyage au Canada. En outre, plusieurs milliers de ces pauvres immigrants moururent dès leur arrivée ici. Cet effroyable état de choses émut tellement des hommes comme le juge Thorpe, William Lyon Mackenzie et Louis-Joseph Papineau, qu'ils risquèrent leur fortune, leur réputation et même leur vie dans l'intérêt de leurs compatriotes éprouvés.

L'histoire des chemins de fer du Canada regorge de cas de pot-de-vinage, de service inefficace, d'agiotage et de surcapitalisation. Sir Donald Smith, un homme qui s'est enrichi au service de la compagnie de la baie d'Hudson, principalement en volant les tribus indiennes du Nord, a été l'un des principaux promoteurs de la construction du Pacifique-Canadien. Dès le début, les promoteurs ont réalisé un profit collectif de plus de \$9,000,000, dit-on, en manipulant les actions qu'ils se sont attribuées à eux-mêmes au quart de la valeur nominale. En 1917, le juge Phippen estimait la valeur des dons reçus jusqu'à cette date par le Pacifique-Canadien en subventions, en espèces concessions de terrains, exemptions d'impôts et autres privilèges, à \$450,000,000, beaucoup plus de la moitié de l'actif de la compagnie. Si l'on pouvait connaître les finances de la compagnie depuis ses débuts, on verrait que les gains qu'elle a accumulés grâce aux cadeaux reçus du Trésor public dépassent l'actif actuel de la compagnie. Il est clair que le Pacifique-Canadien a été construit avec l'argent des contribuables qui aujourd'hui sont appelés à payer des dividendes aux capitalistes qu'ils ont gorgés de faveurs. Entre 1910 et 1920 la compagnie du Pacifique-Canadien a distribué en dividendes plus de \$219,000,000 et a pris sur ses recettes une somme de cent millions pour organiser d'autres services auxiliaires. Suivant M. Beatty, son président, la compagnie a bénéficié en 1922 d'un excédent de recette de \$238,000,000 placé dans de nouvelles entreprises au lieu d'être distribué aux actionnaires. On peut dire que le réseau du Pacifique-Canadien et ses filiales ont été créées aux frais du public, mais sont la propriété de quelques individus. Je désire emprunter quelques renseignements au *Monetary Times*, numéro de janvier 1914, publié à Toronto, sur les récentes fusions de sociétés commerciales. La liste en est trop longue pour que je la donne toute entière. La première et