

versement de ces dividendes proviennent des goussets du public canadien duquel la compagnie exige des tarifs de transport excessifs. L'honorable député de Toronto-Centre (M. Bristol) l'a déclaré l'autre soir, le capital placé dans cette entreprise il y a quelques années passées, s'élevant à 16 millions. Je ne conteste pas son assertion, bien qu'à mon avis le plus clair de ce capital fût majoré. Cependant nous voici en face de la situation suivante: Ce capital qui était 16 millions au début a été augmenté jusqu'à concurrence de \$44,500,000 à l'heure qu'il est avec un surplus de \$6,700,000. Quel est le capital que l'on assigne à cette compagnie dès son entrée dans le syndicat projeté? L'autre jour encore, les actions majorées de la Canada Steamship Company étaient cotées à 80 cents à cause des profits que la compagnie est en mesure de réaliser en exigeant du public des tarifs de transport excessifs; or le nouveau syndicat acquiert ces mêmes actions au prix de \$1 et les actions ordinaires à raison de 45 cents; tout cela vient s'ajouter à la valeur de ce capital qui est pourtant déjà assez majoré. Je n'ai nullement l'intention de revenir sur un débat antérieur, mais il s'agit d'un problème qui mérite la plus sérieuse attention de la part du Gouvernement.

L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) amène sur le tapis la question du tarif douanier qu'il prétend être la cause de tout le mal. Si mon honorable ami veut bien prendre la peine d'examiner les tarifs excessifs que les compagnies maritimes exigent pour le transport des marchandises, peu importe qu'il s'agisse d'importations ou d'exportations, il se rendra compte que nous avons des problèmes encore plus essentiels à régler que la question du tarif douanier relativement aux bénéfices que nous pourrions aussi assurer à la population canadienne. Je me permettrai aussi de signaler à son attention que de puissants syndicats se sont constitués en ces derniers temps dans les îles britanniques où règne pourtant le libre-échange. J'ai réclamé la parole dans le but particulier d'appeler l'attention du Gouvernement sur le fait que le temps est arrivé où nous devrions plutôt instituer des enquêtes sur les agissements de ces syndicats au lieu de leur permettre de publier qu'ils possèdent un capital de \$207,000,000 et qu'ils se proposent de le porter à 500 millions en y ajoutant encore des actions majorées et du capital ordinaire. Ce prétendu capital de 200 millions est absolument fictif, mais les directeurs de la nouvelle coalition forceront le public canadien à payer des tarifs de transport excessifs et à payer fort cher les produits de l'acier,

[M. Armstrong (Lambton).]

les clous et le reste, aux fins d'être en mesure de distribuer de gros dividendes sur ces actions majorées comme sur le reste du capital réel placé dans cette entreprise.

Je ne retiendrai pas plus longtemps l'attention de la Chambre et j'ose espérer que le Gouvernement prendra des mesures afin de s'enquérir de toutes les circonstances.

M. CAHILL: Monsieur l'Orateur, j'aimerais à savoir de l'honorable député de Toronto-Centre (M. Bristol) s'il a remonté à deux ou trois ans en arrière, lorsqu'il a cité tout à l'heure l'actif de ces différentes compagnies? Il a affirmé que l'actif réuni de ces diverses compagnies représente une somme de plus de 400 millions.

Si le Gouvernement faisait porter l'impôt sur ce qu'était l'actif de ces diverses compagnies, il y a deux ou trois ans, ce serait pour lui une excellente occasion de garnir sa caisse. Si les biens ont pris la valeur qu'on leur attribue, le Gouvernement n'a pas touché une assez large proportion de la recette et, avant que le chef de l'Etat accorde cette charte, il fera bien de s'assurer de ce qu'était naguère la réelle valeur des biens de ces compagnies. Tout promoteur sait parfaitement en effet que l'on peut évaluer le charbon d'une mine à dix cents ou à une piastre la tonne, si on le veut, évaluer un terrain vacant, une concession forestière ou tout autre bien de cette association à n'importe quelle somme qu'il vous plaira. Si l'évaluation qu'elle en a faite il y a trois ans est bien de 400 millions, et que les diverses compagnies aient raison d'attribuer cette valeur aux actions qu'elles doivent mettre en commun, je me demande si j'y trouverais à redire au cas où l'entreprise en deviendrait plus avantageuse au point de vue de la production. S'il faut à la compagnie un capital de 500 millions pour assurer son fonctionnement, je n'y vois pas plus d'objection que dans le cas d'une compagnie qui se contente d'un million pour tout capital lorsque ce million lui est nécessaire. Mais cette affaire de lancement ne me sourit point, et le Gouvernement fera bien d'avoir l'œil sur des promoteurs qui au moyen d'une charte vont pouvoir accroître la cherté de la vie, en même temps qu'ils abaisseront le niveau des salaires, puisque, somme toute, la ligue ainsi formée par les maîtres de nos aciéries aura pour effet de détruire une concurrence avantageuse aux ouvriers, lesquels ne pourront plus désormais améliorer leur situation en changeant de place. Par le moyen de cette fusion, la nouvelle compagnie va pouvoir imposer au public les prix qu'il