

Faits d'actualité

G. P.

Volume 22, numéro 4, 1955

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103292ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103292ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

P., G. (1955). Faits d'actualité. *Assurances*, 22(4), 113–118.
<https://doi.org/10.7202/1103292ar>

Assurances

Revue trimestrielle consacrée à l'étude théorique et pratique
de l'assurance au Canada

Autorisé comme envoi postal de la deuxième classe.

Ministère des Postes, Ottawa.

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

113

Prix au Canada :
L'abonnement : \$2.00
Le numéro : - \$0.75

Directeur : GÉRARD PARIZEAU

Administration :
Ch. 319
300, rue du St-Sacrement
Montréal

22e année

MONTRÉAL, JANVIER 1955

No 4

Faits d'actualité

par

G. P.

Les rapports financiers des sociétés.

J'ai sous les yeux quelques rapports financiers présentés par de très grandes sociétés à leurs actionnaires, l'un de Distillers Corporation-Seagrams Limited, l'autre d'Abitibi Pulp and Paper, un troisième de la Compagnie de Papier Rolland et un quatrième de la Banque Provinciale du Canada. Les cinq autres sont des bilans de sociétés d'assurance, une anglaise, la London & Lancashire Insurance Company, deux américaines, la Federal Insurance Company et la National Fire Insurance Company of Hartford, une canadienne, la Sun Life Assurance Company of Canada et enfin une française, La Paix. Il est intéressant de les comparer, non pour diminuer l'un aux dépens de l'autre, mais pour tirer quelques réflexions générales de leur présentation.

Dans tous ces rapports, on sent le désir très net de renseigner l'actionnaire et, derrière ce désir, l'intention de faire valoir la puissance de l'entreprise auprès de l'actionnaire d'abord et du public qui a besoin d'être convaincu constamment, tant la force de la propagande est grande en Amérique particulièrement. C'est dans les bilans des sociétés américaines et de certaines entreprises canadiennes qu'on trouve le plus grand luxe de moyens et, il faut l'admettre, le plus de détails sur les affaires de la société — tel ce bilan de l'Abitibi Pulp & Paper illustré de magnifiques photos en couleur et rempli d'explications, simples, mais intéressantes sur les recherches faites par la société pour étudier ses réserves forestières et les conserver: problème vital pour une grande entreprise qui pour survivre doit non seulement ménager ses forêts par des coupes rationnelles, mais assurer le remplacement des essences en un demi-siècle. C'est un problème qui exige la plantation d'arbres, mais aussi le nettoyage de la forêt et la lutte contre l'insecte dévastateur. Avec la Compagnie de Papier Rolland, on a un échantillon de ses magnifiques papiers et des photos en noir et blanc de certaines de ses opérations. Le bilan de la Banque Provinciale du Canada, fort bien présenté, reproduit les discours du président et du gérant général, les comptes de l'année et il donne des détails précis sur les progrès de l'entreprise. Avec Distillers Corporation-Seagrams Limited, la formule est différente. Ce n'est plus des affaires de la compagnie qu'il s'agit surtout. Les renseignements y sont, mais malgré leur éloquence ils s'effacent devant l'étude d'un projet formidable, dont la province de Québec ne semble guère se préoccuper en ce moment: la canalisation du Saint-Laurent. Le rapport de Distillers-Seagrams y consacre une rapide étude d'ensemble, mais qu'illustrent de magnifiques photographies en couleur des grandes villes et des régions intéressées. Des cartes sim-

plifiées et fortement colorées indiquent en gros ce que sera le projet exécuté.

Les autres rapports financiers sont ceux de sociétés d'assurance. L'une anglaise, dont le rapport nous parvient en français, ce qu'explique sans doute l'importance de ses affaires en France. Le document est simple, sobre, imprimé en blanc et noir. Il n'est volumineux que par l'importance et le nombre des sociétés englobées. Les commentaires sont brefs, précis et ne sortent pas des affaires du groupe, où l'on retrouve la London & Lancashire, la Quebec Fire, la Mercantile Insurance Company et la London & Lancashire Guarantee and Accident Company of Canada, dont nous sommes accoutumés de voir les noms au Canada.

115

Le bilan de La Paix, compagnie française, est non moins sobre d'aspect mais il contient une très solide étude de l'assurance en France, de ses problèmes et de ses résultats d'ensemble. On sent qu'ici on cherche à s'élever au-dessus de la pratique pour apercevoir l'ensemble du sujet: ce qui correspond à la fois à la mentalité française et à sa conception particulière de la vie économique.

Avec les rapports des sociétés américaines d'assurance, on revient au luxe de moyens dont nous parlions à propos de certaines grandes sociétés canadiennes qui subissent à ce propos l'influence américaine: l'usage de papier luxueux, des caractères très soignés, des détails abondants sur les affaires, les placements et les résultats. C'est le cas de la Federal et de la National of Hartford, dont les rapports contiennent, entre autres choses, un exposé très complet des placements faits par l'entreprise.

Les comptes de la Sun Life font exception à ce luxe de présentation. Le document qui les contient est soigné, moins élaboré, moins coûteux, quoique fort plaisant à consulter. Chose intéressante, les principaux aspects des affaires de la société y sont traités avec des détails simples, mais qui sem-

blent dire au lecteur: « vous êtes un homme intelligent; nos affaires ont ceci de particulier, prenez-en connaissance. Ainsi vous saurez ce que nous faisons ». Voilà une conception qui me plaît.



116

Est-ce du temps perdu que d'attribuer autant d'espace à des documents qu'il est d'usage de jeter au panier après les avoir parcourus rapidement, en ne surveillant que le dividende et le cours en bourse, ces critères de l'administration bonne ou mauvaise d'une entreprise? Je ne crois pas parce qu'il me paraît y avoir dans le luxe de la présentation et dans les détails qui sont donnés, un effort d'intéresser l'actionnaire à l'entreprise et aux problèmes qui la concernent de près ou de loin, comme le renouvellement de la forêt pour l'Abitibi et les problèmes généraux de l'assurance pour La Paix, ceux de la mortalité et du rendement des placements pour la Sun Life et le grand, le très grand problème de la canalisation du Saint-Laurent pour Distillers-Seagrams — qui ne peut pas ne pas voir ce que représentera pour ses affaires cette grande artère ouverte vers l'intérieur de l'Amérique. En cela ses dirigeants nous montrent à nous de Québec, qu'il faudrait nous préoccuper davantage de ce projet dont peut dépendre le sort d'une partie de la population du Canada.

La canalisation du Saint-Laurent.

Le Canada et les États-Unis ont fini par s'entendre pour l'exécution du projet de canalisation du Saint-Laurent. Les premiers travaux sont en marche; en face du port de Montréal, les camions jettent des masses de terre, commençant ainsi les jetées et les remblais destinés au canal. A Ottawa et à Cornwall, on accorde des contrats qui mettront bientôt en marche la machine que New-York et les chemins de fer américains avaient voulu bloquer solidement. A Toronto, on jubile; l'on annonce dix ans à l'avance la domination de l'On-

tario sur le Canada, grâce à ce canal géant qui amènera de partout les cargos, le minerai, les produits fabriqués et qui permettra à Toronto de devenir le grand centre de distribution du Canada et, peut-être, de certaines régions des Etats-Unis, succédant à Montréal, de toute manière, dans le marché canadien. Il est évident que l'imagination aidant, la perspective est agréable pour eux qui s'attendent à en bénéficier. Et que pense Montréal de tout cela ? Il est difficile de le savoir. Il y a ceux qui se disent: Montréal s'est développé parce que les rapides de Lachine faisaient obstacle à la navigation. Si les cargos passent tout droit, en se contentant de lancer les coups de sifflet réglementaires, Montréal subira le sort de Québec qui s'est vu déplacer par Montréal quand le chenal a permis aux bateaux de remonter plus haut. Et ne devra-t-on pas se contenter d'assister au défilé des bateaux sur les bancs que gentiment Ottawa fera installer le long du canal pour accueillir ceux qui aiment à la fois le soleil et les navires en marche ? Il y a ceux qui affirment: Montréal est un centre de distribution et un centre manufacturier qui vont continuer à se développer grâce à la vitesse acquise et à certains avantages traditionnels, comme l'organisation des transports, le bon marché relatif de la main d'œuvre, l'électricité en abondance et à bon compte. Il y a ceux qui sont inquiets de l'apathie à peu près générale et de l'optimisme ou du je-m'en-foutisme de beaucoup. Ceux-là croient qu'il n'est pas suffisant de se demander quelle hauteur aura la tranchée qui permettra aux navires de se rendre à Longueuil, ce qu'on fera du pont Victoria, si l'on aura un tunnel pour circuler sous le fleuve ? D'autres municipalités — les petites sur la rive sud — sont allées beaucoup plus loin. Elles se sont dit: le canal passera ici; il faut en tirer le maximum d'avantages matériels. Nous ne voulons pas nous demander si la province de Québec en sera diminuée et la province d'Ontario très avantagée. Il y a là un fait: les bateaux passeront. Que pouvons-nous en tirer ? Nous avons la main-

d'œuvre, l'espace disponible, que pouvons-nous faire pour attirer les industries qui, en venant s'installer ici, amèneront salaires, taxes, accroissement de la valeur, bref une prospérité immédiate ou lointaine suivant le succès des mesures que nous imaginerons. Evidemment, la chose est théoriquement plus facile là où rien ou à peu près rien n'existe, où tout est à créer, où on taille dans du neuf. Mais à Montréal, n'est-il pas urgent de faire une étude d'ensemble du parti à tirer d'un des plus formidables événements qui se soient produits dans l'histoire de la Ville et du Canada. Le canal passant sur la rive sud et non sur la rive nord, comme depuis un siècle et demi, les navires sortant du côté de Longueuil et non de Montréal, ceux-ci reviendront-ils vers Montréal ou arrêteront-ils le long de la rive où on se sera organisé pour les accueillir ? Doit-on imaginer un « greater Montreal » débordant le fleuve et se développant sur un immense espace au-delà du port actuel ? Pour empêcher que celui-ci ne s'étiolle, faut-il en imaginer l'expansion loin sur l'autre rive ? Et si cela se réalise, que fera-t-on de ces quartiers sales, affreux, insalubres qui entourent le port, comme tous les ports, et qui en font une des choses les plus laides et les plus tristes qui soient ?

Des problèmes d'ordre municipal se posent. La ville doit les étudier. Mais comme ce ne sont pas les seuls, nous croyons que les économistes, les commerçants, les industriels et les financiers doivent se dire: quel parti pouvons-nous tirer individuellement et collectivement d'une situation que nous n'avons pas voulue, mais qu'on nous impose dans l'intérêt général du pays ? S'ils ne le font pas, si la ville de Montréal et si le gouvernement de la province ne se préoccupent pas du problème, ce sera une autre occasion d'agir que l'on aura perdue. Et peut-être l'une des plus fécondes du siècle.