

comme le prévoient les propositions elles-mêmes, ceux d'entre nous qui seront à la Chambre à ce moment-là conviendront qu'elles étaient d'excellentes propositions, qu'elles ont renforcé le Parlement au lieu de l'affaiblir; et elles recevront alors, si elles ne le reçoivent pas en ce moment, l'appui unanime de la Chambre. (*Applaudissements*)

M. Fisher: Puis-je signaler à la Chambre qu'il est cinq heures?

M. l'Orateur suppléant (M. Batten): A l'ordre! Comme il est cinq heures, la Chambre va maintenant étudier les mesures d'initiative parlementaire inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui, notamment les bills d'intérêt privé et ceux d'intérêt public.

BILLS D'INTÉRÊT PRIVÉ

LA «GREAT NORTHERN RAILWAY COMPANY»
ET LA «GREAT NORTHERN PACIFIC AND
BURLINGTON LINES, INC.»

M. Ian Grant Wahn (Saint-Paul) propose la 2^e lecture du bill S-5 (du Sénat) concernant la *Great Northern Railway Company* et la *Great Northern Pacific and Burlington Lines, Inc.*

—Monsieur l'Orateur, l'objet de ce bill est de permettre, si la Commission des transports donne son approbation, la fusion de deux compagnies américaines, la *Great Northern Railway Company* et la *Northern Pacific*, en une seule compagnie qui prendra le nom de *Great Northern Pacific and Burlington Lines*, laquelle, lors d'une opération subséquente, fusionnera avec la *Chicago, Burlington & Quincy Railroad Company*.

Il faut le consentement du Parlement du Canada car une de ces companies, la *Great Northern*, exploite environ 130 milles de lignes de chemin de fer en Colombie-Britannique et, de plus, la *Great Northern* et la *Northern Pacific* détiennent à parts égales toutes les actions émises de la *Midland Railway Company*, compagnie constituée en vertu des lois du Manitoba, qui exploite un réseau ferroviaire dans la cité de Winnipeg et possède des droits de parcours sur des voies louées à partir de Winnipeg jusqu'à la frontière des États-Unis, à Emerson, au Manitoba.

On m'informe que la réalisation de cette transaction n'enlèvera pas au Canada la direction des opérations ferroviaires qui sont actuellement dirigées au Canada. On m'informe également que cette fusion ne portera nullement atteinte aux opérations ferroviaires canadiennes.

J'ai ici une carte indiquant les lignes canadiennes qui seront touchées. Je puis la trans-

[Le très hon. M. Pearson.]

mettre aux députés que la chose intéresse, et elle sera également étudiée par le détail en comité. Je crois que ce sont les points importants que ce bill renferme, monsieur l'Orateur.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2^e fois.)

M. le président suppléant (M. Batten): En vertu de l'article 105 du Règlement, ledit bill est déferé au comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, ou au comité projeté des transports et communications, selon le cas.

L'«INTERPROVINCIAL PIPELINE COMPANY»

M. Ian Grant Wahn (Saint-Paul) propose la 2^e lecture du bill S-7 concernant l'*Interprovincial Pipeline Company*.

● (5.10 p.m.)

—Monsieur l'Orateur, ce projet de loi a pour objet de subdiviser les 40 millions d'actions autorisées d'une valeur au pair de \$5, formant le capital social de la compagnie, en cinq actions d'une valeur au pair de \$1 chacune. La Chambre a été brièvement saisie de cette mesure au cours de la dernière session. On a posé des questions au sujet de l'objet de cette subdivision d'actions, d'où il suit qu'on a effectué beaucoup de recherches au sujet de la subdivision d'actions. Ces recherches se sont révélées utiles et, à mon avis, seront appréciées des députés et des membres du comité auquel ce projet de loi sera déferé en temps utile.

Permettez-moi de faire un bref historique de l'*Interprovincial Pipe Line Company* afin que les députés sachent à quoi s'en tenir. Cette compagnie fonctionne strictement à titre de transporteur ordinaire et relève de l'Office national de l'énergie du Canada. Elle transporte du pétrole, non du gaz. Elle n'achète pas et ne vend pas de pétrole. A ce sujet, on peut la comparer à un chemin de fer puisqu'elle ne s'intéresse qu'au transport et transporte tout le pétrole qu'on lui confie en vertu des tarifs publiés. Je le répète, la compagnie et son activité relèvent de la compétence de l'Office national de l'énergie du Canada qui est habilitée à régulariser les taux de transport exigés. Je puis ajouter que l'Office national de l'énergie est au courant de la demande faite au Parlement et qu'il ne s'oppose pas au fractionnement des actions. L'intention est d'inviter un représentant de l'Office national de l'énergie à témoigner devant le comité auquel le bill sera déferé, et il pourra y être interrogé, si les députés le trouvent souhaitable.

Pendant des années, la compagnie a mis au point ce que l'on croit être le plus long