

vons alors au deuxième paragraphe qui est ainsi conçu :

Si elle subdivise ainsi son capital, c'est que la Compagnie juge qu'il est désirable d'encourager l'épargnant canadien moyen à placer ses capitaux dans une compagnie canadienne prospère et en voie d'expansion, et de lui offrir, le plus possible, une occasion et un motif de le faire.

Voilà un point au moins où les notes explicatives s'écartent de la réalité. L'expansion de la société peut être couronnée de succès, mais le fractionnement de ses actions ne donnera pas aux actionnaires canadiens une excellente et véritable occasion de faire des placements.

On a déjà signalé le fait que seule une faible proportion des actions autorisées ont été émises. On a ajouté, en outre, qu'à moins d'un changement récent, la compagnie n'a pas l'intention d'émettre des actions supplémentaires représentant un montant considérable de son avoir. On a fait remarquer également que la majorité des actions émises est détenue par certaines sociétés pétrolières importantes.

Vu tout cela, il est évident que les notes explicatives ne portent pas exclusivement sur les faits véritables. On expose ensuite les méthodes d'action jugées saines et normales pour les compagnies, ainsi que les meilleurs principes concernant la valeur des actions. Vient ensuite un long paragraphe, en fait, le plus long des notes explicatives, pour expliquer la générosité de la compagnie qui offre à ses employés la chance d'acheter des actions de la compagnie.

En lisant ces notes, il m'a semblé les avoir déjà vues quelque part. Je me demande même si un des rédacteurs habituels de ces projets de loi n'aurait pas un dossier intitulé «notes explicatives sur les actions de compagnies de pipe-line». Je dis cela parce qu'il y a quelques années, nous avons étudié un bill semblable concernant le fractionnement des actions de la *Trans-Mountain Pipe Line Oil Company* que je connais mieux parce que son pipe-line traverse une partie de la province où je vis. Sauf erreur, les notes explicatives attachées à ce bill, qui remontent je crois à 1955 ou 1956, étaient à peu près identiques aux notes explicatives annexées au bill à l'étude aujourd'hui.

Quant au bill précédent, nous avons découvert que la compagnie n'avait nulle intention d'offrir en vente d'autres actions que renfermait son trésor. Les déclarations de la société sont très claires à ce sujet: «Non, nous n'avons aucune intention de ce genre. Nous n'avons

pas besoin, pour notre croissance, de capitaux que procurerait la vente d'actions. Nous pouvons nous accommoder très bien de la vente d'obligations à un taux d'intérêt fixe. Nous sommes très heureux de garder la part acquise des actions dans les mains de ceux qui en détiennent la majorité. Non seulement du point de vue de l'augmentation des dividendes, mais du point de vue de la hausse de la valeur des actions, nous n'avons aucun désir sérieux qu'un nombre important de nos actions soit acheté par des capitalistes canadiens.» En fait, pendant la session particulière à laquelle je pense, le Parlement n'a pas permis à la société *Trans-Mountain* de fractionner ses actions, quoiqu'elle ait pu réussir à le faire ultérieurement.

● (6.50 p.m.)

J'estime, monsieur l'Orateur, que les raisons invoquées alors à l'encontre du fractionnement des actions de la *Transmountain Pipeline Company* devraient s'appliquer avec la même rigueur à la présente demande de l'*Interprovincial Pipe Line Company*. A mon avis, la validité des arguments présentés en faveur du fractionnement des actions, en général, doit être envisagée sous un angle différent, lorsqu'il s'agit d'une société qui—on l'a déjà signalé—prend en fait la forme d'un monopole du transport. Tout dernièrement, des discussions ont eu lieu à la Chambre au sujet de l'exploitation d'une autre compagnie qui exerce un certain monopole du transport et à laquelle le Parlement a accordé certains droits et privilèges spéciaux, il y a de nombreuses années. Je veux parler, bien entendu, de la société privée qu'est le Pacifique-Canadien. A mon avis, les députés qui ont participé à ce débat et qui ont exprimé leur inquiétude au sujet de l'activité de cette société, ne devraient peut-être pas oublier cette situation lorsqu'ils doivent examiner l'important monopole qui n'a cessé de s'étendre et de s'accroître, en ces dernières années, dans le domaine du transport de certains produits par pipeline.

Le fait est que ce genre de transport devrait être, selon moi, considéré à juste titre comme un service d'utilité publique, transportant aux consommateurs canadiens, au coût le moins élevé possible, les produits auxquels il est destiné. Le ministre des Transports nous a exposé, de façon pratique, sa conception du rôle important du transport dans un pays aussi vaste que le nôtre.

J'estime que le Parlement a commis une grave erreur en premier lieu, en permettant à une compagnie comme celle-là d'être constituée en corporation privée et qu'il n'y a pas