

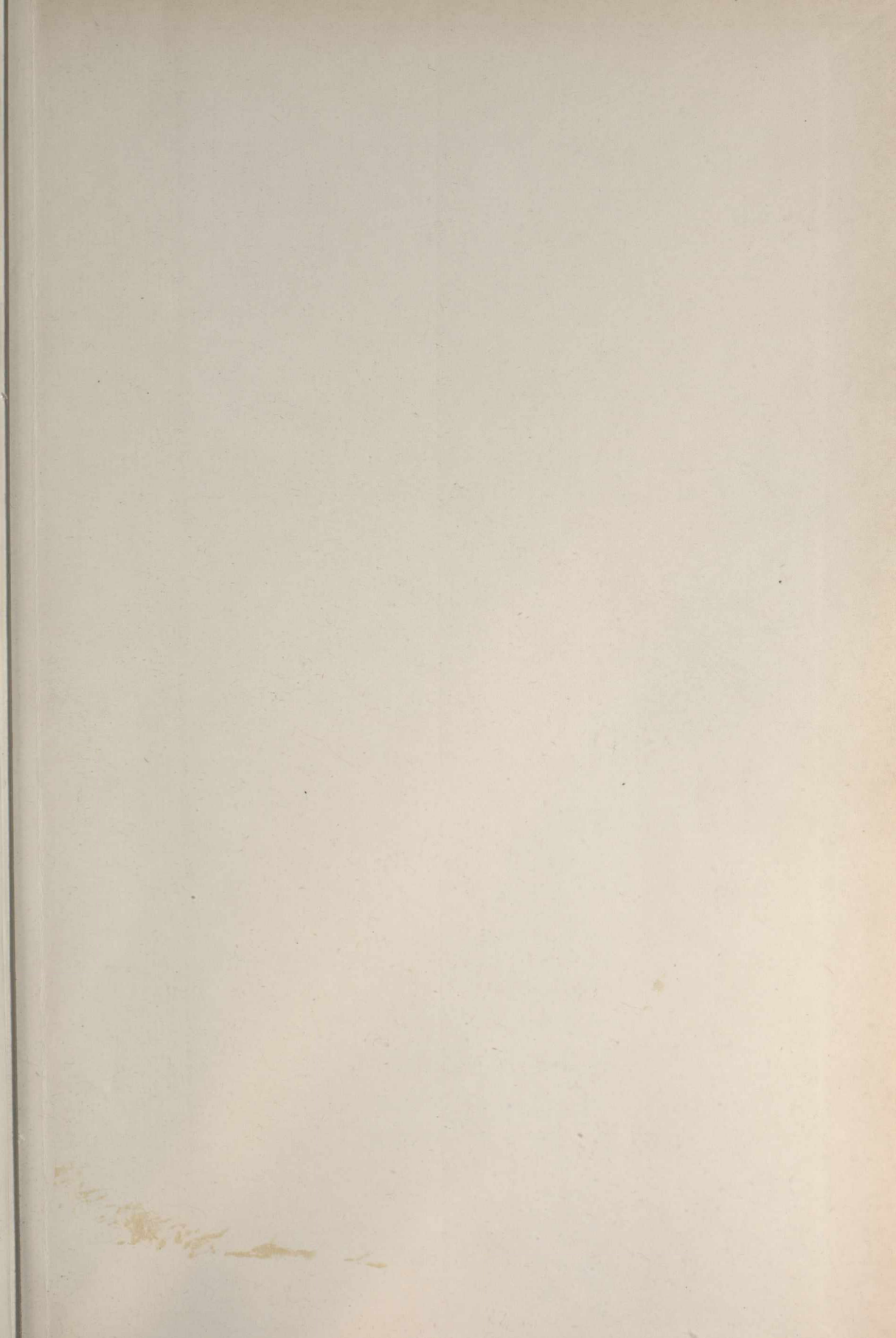
J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. PERM. DES CHEMINS DE
H72 FER, CANAUX, ETC.

1957

C4 Procès-verbaux et tém.

A4

NAME - NOM



M.

C.

AVR

1878

CHAMBRE DES COMMUNES
CINQUIÈME SESSION DE LA VINGT-DEUXIÈME LÉGISLATURE
1957

COMITÉ PERMANENT
DES
**CHEMINS DE FER, CANAUX
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES**

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

Bill 105 (P-1 du Sénat), intitulé: Loi constituant en corporation
"Alaska-Yukon Pipelines Ltd".

SÉANCE DU MARDI 5 MARS 1957

TÉMOINS:

M. J. G. Porteous, Q.C., avocat, Montréal, M. John C. Rogers, directeur
général de *H. C. Flood & Co.*, Montréal, et M. T. Nelson, technicien
consultant.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1957.

87185-1



COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCulloch,
et Messieurs

Anderson	Garland	Langlois (<i>Gaspé</i>)
Barnett	Goode	Lavigné
Batten	Gourd (<i>Chapleau</i>)	Leboe
Bonnier	Green	Maltais
Boucher	Habel	McBain
Buchanan	Hahn	McIvor
Byrne	Hamilton (<i>York-Ouest</i>)	Meunier
Campbell	Harrison	Murphy (<i>Lambton-Ouest</i>)
Carter	Healy	Murphy (<i>Westmorland</i>)
Casselman	Herridge	Nesbitt
Cauchon	Hodgson	Nicholson
Cavers (<i>vice-président</i>)	Holowach	Nickle
Clark	Hosking	Nixon
Decore	Howe (<i>Wellington-</i> <i>Huron</i>)	Nowlan
Deschatelets	Hoffman	Purdy
Dufresne	James	Small
Dupuis	Johnston (<i>Bow-River</i>)	Viau
Ellis	Kickham	Villeneuve
Follwell	Lafontaine	Vincent
Gagnon		Weselack

Secrétaire du Comité,
ANTONIO PLOUFFE.

ORDRES DE RENVOIS

CHAMBRE DES COMMUNES,

24 janvier 1957

Il est résolu,—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit composé des membres suivants:

Messieurs

Anderson	Goode	Leboe
Barnett	Gourd (<i>Chapleau</i>)	Maltais
Batten	Green	McBain
Bonnier	Habel	McCulloch (<i>Pictou</i>)
Boucher	Hahn	McIvor
Buchanan	Hamilton (<i>York-Ouest</i>)	Meunier
Byrne	Harrison	Murphy (<i>Lambton-Ouest</i>)
Campbell	Healy	Murphy (<i>Westmorland</i>)
Carter	Herridge	Nesbitt
Casselman	Hodgson	Nicholson
Cauchon	Holowach	Nickle
Cavers	Hosking	Nixon
Clark	Howe (<i>Wellington-</i>	Nowlan
Decore	<i>Huron</i>)	Purdy
Deschatelets	Huffmann	Small
Dufresne	James	Viau
Dupuis	Johnston (<i>Bow-River</i>)	Villeneuve
Ellis	Kickham	Vincent
Follwell	Lafontaine	Weselack—60.
Gagnon	Langlois (<i>Gaspé</i>)	
Garland	Lavigne	

(Quorum: 20)

Il est ordonné,—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit autorisé à étudier et à examiner toutes affaires et les questions qui lui seront renvoyées par la Chambre; à faire rapport, à l'occasion, de ses observations et opinions, à assigner des témoins et à ordonner la production de dossiers et de documents.

MARDI, 19 février 1957.

Il est ordonné,—Que le quorum dudit Comité soit réduit de 20 à 12 membres et que l'application de l'article 65 (1) b) du Règlement soit suspendu à cet égard.

Il est ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à se réunir pendant les séances de la Chambre.

Il est ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer, pour l'usage du Comité et du Parlement, les documents et témoignages dont il ordonnera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement.

VENDREDI, 1^{er} mars 1957.

Il est ordonné,—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:

Bill 105 (P-1 du Sénat), intitulé: Loi constituant en corporation "Alaska-Yukon Pipelines Ltd."

Certifié conforme

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND

RAPPORTS À LA CHAMBRE

5 mars 1957.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill 105 (P-1 du Sénat), intitulé: Loi constituant en corporation "Alaska-Yukon Pipelines Ltd.", et a décidé de rapporter ledit bill sans modification.

Respectueusement soumis,

Le président,
H. B. McCULLOUGH.

5 mars 1957.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques demande la permission de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité a fait rapport aujourd'hui du bill 105 (P-1 du Sénat), intitulé: Loi constituant en corporation "Alaska-Yukon Pipelines Ltd.", dans son troisième rapport. L'article 3 dudit bill 105 prévoit que le capital social de la compagnie consistera en un million d'actions sans valeur nominale ou au pair.

Votre Comité recommande à cet égard, pour fins de l'imposition des droits prévus par le paragraphe (3) de l'article 94 du Règlement, que chacune de ces actions soit censée avoir une valeur d'un dollar.

Respectueusement soumis,

Le président,
H. B. McCULLOUGH.

(Quatrième rapport agréé aujourd'hui.)

PROCÈS-VERBAL

MARDI, 5 mars 1957.

(2)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Anderson, Batten, Carter, Cavers, Deschatelets, Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hamilton (*York-Ouest*), Herridge, Hosking, James, Johnston (*Bow-River*), Lafontaine, McCulloch (*Pictou*), McIvor, Murphy (*Lambton-Ouest*), Nicholson et Purdy. (18).

Aussi présent: M. George J. McIlraith, député.

Aussi présents: M. J. A. Simmons, député, parrain du Bill 105; M. J. G. Porteous, Q.C., Montréal, conseil et représentant M. Cuthbert Scott, C.R., agent parlementaire inscrit; M. John C. Rogers, directeur général de *H. C. Flood and Co. Limited*, banquiers en valeurs mobilières, Montréal, et M. T. Nelson, technicien consultant de la compagnie projetée.

Le Comité étudie le Bill 105 (P-1 du Sénat), intitulé: Loi constituant en corporation "Alaska-Yukon Pipelines Ltd.", que la Chambre a renvoyé au Comité le 1^{er} mars.

Sur la proposition de M. Carter, appuyé par M. Lafontaine,

Il est résolu,—Que le Comité fasse imprimer 600 exemplaires en anglais et 150 exemplaires en français de ses Procès-verbaux et Témoignages relatifs au bill n° 105.

Préambule

M. Simmons présente MM. Porteous, Rogers et Nelson, qui sont ensuite appelés, font des dépositions et sont interrogés simultanément.

M. Porteous remet au Comité un prospectus d'*Alaska-Yukon Refiners & Distributors Ltd.*, dont les exemplaires sont distribués.

M. Porteous remet au Comité une carte indiquant le parcours du pipeline projeté et s'y réfère au cours de son interrogatoire.

M. McIlraith a la permission de parler devant le Comité de questions qui se rattachent de près au pipeline projeté. M. McIlraith est interrogé.

Après l'adoption du préambule, le Comité étudie le Bill article par article.

Les articles 1 et 2 sont adoptés.

Article 3

M. Porteous présente un affidavit déclarant que le produit total des actions qui seront émises ne dépassera pas un million de dollars.

En conséquence, sur proposition de M. James, appuyé par M. Batten.

Il est résolu—Que, pour fins de l'imposition des droits, prévus par le paragraphe (3) de l'article 94 du Règlement, sur le capital social projeté consistant en un million d'actions sans valeur nominale ou valeur au pair, le Comité recommande que chacune de ces actions soit censée valoir un dollar.

L'article 3 est adopté.

Les articles 4 à 11 inclus sont adoptés.

Le titre et le Bill sont adoptés.

Il est ordonné—Que le président rapporte le bill sans modification ainsi que la recommandation relative à l'article 3.

MM. Porteous, Rogers et Nelson se retirent.

A midi cinquante, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le sous-chef de la Division des Comités,
ANTONIO PLOUFFE.

TÉMOIGNAGES

MARDI 5 mars 1957.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il y a quorum. Le bill n° 105 est une loi qui constitue en société "Alaska-Yukon Pipeline Limited". Nous allons étudier tout de suite le préambule.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, je crois que ce serait le bon moment de demander à M. Simmons de nous dire ce que la population du Territoire du Yukon pense de ce bill.

M. J. A. SIMMONS (Yukon): Monsieur le président, messieurs, nous avons ici, aujourd'hui, trois témoins. J'aimerais vous les présenter: tout d'abord, M. J. G. Porteous, Q.C., de Montréal, qui est l'un des administrateurs d'*Alaska-Yukon Refiners and Distributors Limited*, et qui est aujourd'hui agent parlementaire à la place de M. Scott. Le deuxième témoin est M. J. C. Rogers, l'un des fondateurs de la compagnie de pipelines et aussi administrateur d'*Alaska-Yukon Refiners and Distributors Limited*. Enfin nous avons au milieu de nous un vieil ami du Yukon et de l'Alaska: M. T. Nelson, directeur général d'*Alaska-Yukon Pipelines Limited*. Vous aurez l'occasion plus tard, si vous le désirez, d'entendre ces messieurs.

A propos de la question posée par mon honorable ami le député de Kootenay-Ouest (M. Herridge), je crois qu'il désire savoir ce que la population du Yukon pense de ce bill. Qu'il me soit permis de dire, d'après les renseignements que je possède, que cette population voit avec beaucoup d'enthousiasme ce projet se développer dans nos régions du nord. Comme vous le savez, nous sommes privés depuis de très longues années d'un développement industriel de ce genre. Ce projet sera, au point de vue industriel, un stimulant. Je ne discuterai pas le pour et le contre de ce bill, car vous aurez l'occasion d'interroger les témoins.

Je crois aussi que mon ami M. Herridge a une autre question à poser au sujet du nom d'*Alaska-Yukon Pipelines Limited*. Je crois que c'est lui qui a demandé que ce nom soit changé en celui de "*Yukon-Alaska Pipelines Limited*". C'est impossible, pour la raison suivante. Mon honorable ami sait que, en 1955, une société a été constituée par une loi du Parlement sous le nom de *Yukon Pipelines Limited*. Ces noms auraient créé de la confusion. C'est pourquoi il a été décidé d'appeler la compagnie *Alaska-Yukon Pipelines Limited*. Votre circonscription électorale, monsieur Herridge, s'appelle Kootenay-Ouest. Quelle différence cela ferait-il si on l'appelait Ouest-Kootenay?

M. HERRIDGE: Mais le comté de Kootenay et l'Ouest se trouvent tous les deux au Canada.

M. SIMMONS: Monsieur le président, je n'accaparerais pas davantage le temps du Comité.

M. HAMILTON (York-Ouest): La *Yukon Pipelines Limited* est-elle en pleine activité à l'heure actuelle?

M. SIMMONS: Oui.

M. NICHOLSON: Je me demande si ce ne serait pas le moment d'interroger M. Porteous.

Le PRÉSIDENT: J'appelle maintenant M. Porteous.

M. J. G. Porteous, Q.C., avocat de l' "Alaska-Yukon Pipelines, Ltd." est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je remets la présente carte au Comité. Les membres pourront mieux voir ainsi où nous sommes situés et ce que nous nous proposons de faire.

Je peux offrir une autre réponse à la question que M. Herridge a posée au sujet du nom. Nous nous approvisionnons en Alaska. Les courants de marée se trouvent en Alaska, comme nous le savons tous. Le pipeline projeté est indiqué ici en bleu. Il part de Haines, en Alaska, port ouvert aux courants de la marée, et ira jusqu'à Haines-Junction, dans le Yukon, à une distance de 150 milles environ.

M. Herridge:

D. Quelle proportion de la conduite est en territoire américain?—R. Un quart environ. Nous ne demandons pas, il va sans dire, que cette compagnie fasse fonctionner la partie qui se trouve en Alaska. Nous devons observer les lois du Territoire de l'Alaska, et nous avons une compagnie de l'Alaska qui est chargée d'exploiter cette partie. Elle formera une partie du projet plus important qui sera exploité au Canada.

M. Johnson (Bow-River):

D. Avez-vous pris des mesures afin de former cette compagnie?—R. Nous avons autorisé un avocat de Fairbanks à préparer cette loi. Nous avons demandé qu'un bill nous permette d'exproprier au besoin afin d'obtenir un droit de passage, de Haines jusqu'à la frontière.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Si vous faites cela, pourquoi demandez-vous dans ce bill l'autorisation de mener cette entreprise à l'extérieur du Canada?—R. Le titre sera alaskain, mais nous exploiterons les aménagements.

D. Est-ce que ce sera une compagnie canadienne faisant affaires aux États-Unis?—R. C'est très possible.

M. Nicholson:

D. Vous dites que c'est très possible. Voudriez-vous vous expliquer?—R. Il s'agit de savoir ce qui est le mieux eu égard à l'impôt. Si une compagnie canadienne peut louer la partie alaskaine de l'entreprise, l'exploiter et la fusionner dans une entreprise commune... mais le titre doit être une compagnie alaskaine.

D. Est-ce que les États-Unis l'exigent?—R. Oui. Nous avons la même chose. C'est beaucoup plus simple d'en agir ainsi. Nous avons aussi le droit d'exproprier. Nous pourrions posséder l'entreprise, mais nous n'aurions pas le droit d'exproprier. Ainsi, la fondation alaskaine pourrait obtenir le droit d'exproprier, au besoin. Si le présent bill est adopté, nous aurons le droit d'exproprier au Canada, mais pas aux États-Unis.

D. Est-ce que les dirigeants de la compagnie américaine seront les mêmes?—R. Oui. Nous commencerons à Haines et irons jusqu'à Haines-Junction. A Haines-Junction,—c'est indiqué ici en bleu,—nous espérons et nous avons raison de croire que nous pourrions faire le raccord avec la conduite actuelle Canol qui va jusqu'à Fairbanks (en rouge). Je l'ai indiquée en rouge afin de montrer qu'il s'agit d'une conduite qui existe actuellement. Elle va en direction de l'est jusqu'à Watson Lake. Elle appartient encore, à l'heure actuelle, aux États-Unis; mais ceux-ci s'apprentent à la mettre au rancart. Une fois qu'elle le sera, la propriété en reviendra au Canada.

M. Johnston (Bow-River):

D. Trouve-t-on des raffineries le long de la conduite américaine?—R. Non.

M. Cavers:

D. Avez-vous le droit d'utiliser cette conduite?—R. Pas encore, parce qu'il faut qu'elle soit mise au rancart par l'armée des États-Unis. Toutefois, nous sommes en communication avec les États-Unis. La conduite n'est pas utilisée.

M. SIMMONS: C'est approuvé en principe?

Le TÉMOIN: Oui.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Lorsque vous dites que la propriété en reviendra au Canada, voulez-vous dire à la population du Canada?—R. Oui. Cela ressortit, je crois, au ministère du Nord canadien. Lorsqu'elle sera mise au rancart par les États-Unis, la propriété en reviendra au Canada.

M. Herridge:

D. C'est une partie du réseau Canol?—R. Oui.

M. Hosking:

D. Est-elle exploitée à l'heure actuelle?—R. Non.

D. Existe-elle?—R. Oui.

M. SIMMONS: Une partie du réseau qui a été mise au rancart et enlevée il y a dix ans partait de Johnston's Crossing, à 90 milles au sud le long de la route, à travers la ligne de partage des eaux, en direction du fleuve Mackenzie et de Norman-Wells. Elle ne gêne pas ce réseau.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Est-ce le seul débouché en direction de Norman-Wells?

M. SIMMONS: Le seul pipeline en provenance de Norman-Wells.

M. Hosking:

D. Y a-t-il d'autres conduites d'essence dans cette région?—R. Non, pas de conduites d'essence. Voulez-vous dire des conduites pour les produits pétroliers?

M. Herridge:

D. Vous dites que l'armée des États-Unis la mettra au rancart. Le 26 mai 1950, à la page 2997 du Journal des débats, M. Chevrier, ministre des Transports, déclarait que, lorsque le Gouvernement canadien avait acheté la *Northwest Communications Line*, construite par le gouvernement américain le long de la route de l'Alaska, l'entreprise Canol était incluse. Cet achat fut fait en vertu de l'entente générale Morgenthau-Ilsley. Le montant versé en vertu de cette entente se montait à 11 millions de dollars environ et comprenait le projet Canol, le réseau des communications et beaucoup d'autres choses.

M. SIMMONS: Je crois, monsieur Herridge, que le réseau a été acheté, mais il n'avait aucun rapport avec les pipelines existants, dans l'état où ils sont actuellement. Il comprenait peut-être la conduite qui partait de Johnston's Crossing et traversait le Mackenzie. Je l'ignore. Ce que je sais, c'est qu'il n'avait aucun rapport avec les autres conduites qui existent à l'heure actuelle.

Le TÉMOIN: Je ne comprends pas tout à fait cette déclaration, car nous sommes en communication, à ce sujet, avec le chef du département de l'armée des États-Unis.

M. McILRAITH: C'était au sujet d'une autre partie du projet. Je ne veux pas m'immiscer en ce moment. Je serai bien aise de vous en parler plus tard, si le Comité le désire.

M. NICHOLSON: M. Porteous a dit que le projet Canol appartient aux États-Unis. D'après M. Chevrier, ce projet a été acheté par le Canada.

M. CAVERS: Il serait peut-être bon de laisser M. Porteous faire sa déclaration et ensuite poser des questions.

Le TÉMOIN: On a fait allusion à *Alaska-Yukon Refiners and Distributors Limited*, compagnie déjà constituée et financée. A l'heure actuelle, cette compagnie établit des terminus maritimes et autres en vue de l'entreposage de l'essence et est en train d'organiser des compagnies de distribution au Yukon et en Alaska. Elle se propose ensuite, à une date ultérieure, d'établir une raffinerie aux deux fins suivantes: réduire le coût des produits pétroliers qui entreront dans le Territoire du Yukon et, en second lieu, amener les pétroles bruts à Haines, les raffiner à cet endroit et ensuite les pomper dans le pipeline. Ensemble, la raffinerie et le pipeline permettront de réduire le coût des produits pétroliers destinés au Territoire du Yukon. C'est important, car la consommation des produits pétroliers, au Yukon, est très élevée en comparaison des autres parties du Canada.

Je ne sais pas si je puis donner d'autres explications au Comité à propos des motifs et des objectifs. Nous voyons ici, encerclé de bleu, Kluane-Lake, où nous aurons un réservoir. Il y aura un autre réservoir à Whitehorse et à Watson-Lake. Quelques-uns de ces réservoirs sont déjà partiellement installés. Ils seront mis en service et serviront à la distribution par camion, à partir de ces endroits. Le pompage de l'essence jusqu'à Watson-Lake permettra de distribuer l'essence et d'autres produits pétroliers dans la partie septentrionale de la Colombie-Britannique, à beaucoup meilleur marché qu'à l'heure actuelle. Il faut que la distribution se fasse du sud au nord. Le pipeline ne fonctionnera pas en Colombie-Britannique, sauf sur une petite distance au col; mais la distribution des produits en cette province sera beaucoup améliorée.

M. Johnston (Bow-River):

D. C'est le pipeline uniquement qui vous intéresse et non pas la raffinerie?—R. Mais si. Les cinq pétitionnaires de la constitution en société commerciale sont tous des dirigeants ou des administrateurs d'*Alaska-Yukon Pipelines Limited*. Je suis moi-même aussi administrateur de la compagnie de raffinerie et de distribution. Il faut une compagnie de pipeline pour utiliser un pipeline, même si vous êtes une compagnie de distribution ordinaire.

M. Murphy (Lambton-Ouest):

D. Où prenez-vous le pétrole? Dans la région de Norman-Wells?—R. Non. Les produits pétroliers seront transportés par navires-citernes à Haine, où l'on est en train de construire un terminus maritime.

D. Sur quel marché vous procurerez-vous ce pétrole?—R. Sur le marché mondial. Il viendra peut-être de l'Alberta par voie de la *West Coast Transmission Company*.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Pour commencer, ce seront des produits raffinés, avec l'intention, plus tard, de construire des raffineries?—R. Oui. La raffinerie constitue la troisième étape. En premier lieu, les produits finis et le pipeline, puis la raffinerie, afin d'alimenter un marché plus important. Voilà la formule.

D. A l'heure actuelle, comment vous procurez-vous de l'essence dans cette région?—R. La *Whitehorse Yukon Railway* transporte l'essence à Whitehorse dans des wagons-citernes. On se sert aussi des camions lorsqu'il y a une route.

M. *Herridge*:

D. Est-ce que cela signifiera que, pour les fins de défense, le prix du combustible sera moins élevé dans la région?—R. Oui. Nous approvisionnerons tout le monde en produits pétroliers, à un tiers de moins, estime-t-on.

M. J. C. ROGERS: Tout porte à croire que le prix sera sensiblement réduit.

M. *Murphy* (Lambton-Ouest):

D. A quelle distance de votre région la *West Coast Transmission Company* sera-t-elle?—R. Elle est loin au sud. Le pétrole viendra ici par bateau-citerne.

D. Vous êtes-vous informé de ce que le produit ouvré coûtera et d'où il viendra?—R. Notre compagnie a retenu les services d'un expert de la mise sur le marché afin de nous assurer que nous paierons le meilleur prix.

D. Où obtiendrez-vous le meilleur prix?—R. Nous sommes juste à la veille de commencer.

D. D'après les recherches que vous avez déjà faites, d'où proviendra probablement votre produit?—R. Du Canada, pour le moment. A l'heure actuelle, comme vous le remarquerez, les contrats d'affrètement pour la navigation en haute mer sont très élevés. Les frais de transport, à partir des Indes néerlandaises sont si élevés qu'il n'est plus question de s'approvisionner à cette source, ce qui favorise le pétrole albertain.

D. Quels seraient vos besoins au début?—R. Voici le prospectus. Nous y exposons complètement ce que nous avons l'intention de faire. Dès le début, nous comptons vendre 2,000 barils de produits pétroliers par jour. D'après les calculs des experts, nous devrions envisager la construction d'une raffinerie ayant une capacité maximum de 6,500 barils par jour. Nos experts nous ont affirmé que la population et l'augmentation prévue de population dans l'industrie minière et autre de la région indiquent que nous devrions projeter la construction d'une raffinerie produisant 6,500 barils par jour.

M. *Herridge*:

D. Quel serait approximativement le coût global en dollars?—R. Un million et demi de dollars pour une raffinerie produisant 6,500 barils par jour. Nos dépenses initiales pour les terminus maritimes et les réservoirs atteindront environ 1 million. Le pipeline et la réparation du réseau Canol coûterait environ 3 millions et demi de dollars. Il y aurait beaucoup de travail à accomplir. Certaines stations de pompage devront être remises en état de servir.

M. *Murphy* (Lambton-Ouest):

D. Produit-on encore à Norman-Wells?—R. Oui.

M. NICHOLSON: Je pensais que nous devions attendre d'avoir entendu le témoin, avant de poser des questions.

M. *Murphy* (Lambton-Ouest):

D. Je ne comprends pas pourquoi il n'y a pas de pipeline qui se rende dans votre région, puisqu'on produit encore à Norman-Wells?

M. SIMMONS: Les Américains ont construit un pipeline pendant la seconde guerre mondiale. Ce n'était qu'un petit pipeline qui n'était plus d'aucune utilité. Il a été mis au rancart, enlevé et déménagé il y a à peu près dix ans. La raffinerie à Norman-Wells fonctionne encore, mais elle ne dessert que le district de Mackenzie dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. Hosking:

D. Utilise-t-on la production totale?—R. Non, la raffinerie pourrait produire un peu plus, mais dans le district de Mackenzie des Territoires du Nord-Ouest, il n'y a qu'un marché limité pour utiliser la production complète.

M. HODGSON: Est-ce que le pipeline desservirait ce marché aussi?

M. SIMMONS: Non, la raffinerie de Norman-Wells. La distance jusqu'à Whitehorse est d'environ 600 milles et il ne serait pas économique d'y installer un pipeline. Il serait plus économique de transporter les carburants sur la côte et de les distribuer par un pipeline.

M. NICHOLSON: Je croyais que nous entendrions tous les témoins avant de commencer à poser des questions, Monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: J'y suis. J'ai demandé d'entendre M. Rogers ou M. Nelson.

M. NICHOLSON: Quelle doit être notre façon de procéder?

Le PRÉSIDENT: Nous entendrons M. Rogers ou M. Nelson. Ce sont nos témoins. D'abord, nous entendrons M. Rogers. Y a-t-il des questions que vous voudriez lui poser maintenant?

M. CAVERS: Écoutons M. Rogers tout d'abord.

M. J. C. ROGERS: (*président de H.C. Flood & Company Limited, Montréal*): Je suis banquier en valeurs mobilières à Montréal. Nous avons été approchés en vue d'aider à financer le projet pour la distribution des produits pétroliers au Yukon et en Alaska. Je suis président de *H.C. Flood and Company Limited* de Montréal.

Tout d'abord, nous avons pensé que c'était une région très éloignée, mais après avoir reçu des renseignements de M. Simmons au sujet des possibilités de la région, nous sommes devenus beaucoup plus intéressés. Nous avons fait une tournée du Yukon et de l'Alaska en novembre et nous avons fait la connaissance d'un grand nombre de citoyens.

Notre projet n'est pas uniquement fondé sur la population qui demeure actuellement dans la région, mais je prévois qu'elle augmentera considérablement. L'expérience que nous avons acquise dans d'autres parties du Canada a démontré que, lorsqu'une région est desservie par des avions et qu'il s'y fait de la prospection, il arrive fréquemment qu'un chemin de fer soit établi pour transporter les denrées qui y seront produites. Mais la population se met vraiment à augmenter lorsqu'une grande route est construite.

Le fait qu'il y a une grande route qui va jusqu'en Alaska et qu'elle se trouve en excellent état,—j'ai été étonné par la circulation considérable sur cette route,—nous porte à croire que le projet possède une grande valeur économique et qu'il améliorera les commodités de l'existence dans cette région.

Nous avons divisé ce projet en quatre étapes. La première est l'introduction sur les marchés. Ce projet entrera en concurrence avec d'autres entreprises de la région, mais la concurrence, croyons-nous, est une chose saine pour tous les intéressés. *L'Imperial Oil Company* nous en donne la preuve. Comme elle craint d'être tenue pour un vampire dans l'industrie pétrolière, elle a disposé de certains intérêts afin qu'on ne prétende pas qu'elle exerce un monopole.

Il y a aussi la compagnie Petrofina qui s'est installée au Canada, a établi des postes d'essence dans l'Ontario et le Québec, et a réussi à vendre ses produits. Par conséquent, nous estimons que nous avons un droit légitime d'entrer en concurrence avec d'autres entreprises.

Par conséquent, afin de nous lancer sur le marché, nous avons conclu un contrat avec une maison avertie dans la mise sur le marché, la *Royalite Oil Company*, de Calgary.

Établir simplement des débits d'essence et espérer réussir est une entreprise périlleuse n'importe où. Mais la compagnie Royalite possède un système très important avec des programmes de publicité et les moyens de fournir des pneus, des accumulateurs et d'autres articles qu'on trouve dans les débits d'essence. Par conséquent, nous avons conclu un contrat avec cette maison en ce qui a trait au service commercial.

Voici quelle est la deuxième étape, et je dois dire que la première est simplement ce que les autres font actuellement, au point de vue économique: nous voulons que ces marchés soient établis avant de nous lancer plus avant dans le financement. La deuxième étape consistera à utiliser, si la chose est possible, les possibilités qui existent actuellement.

Le pipeline qui relie Whitehorse à Fairbanks en Alaska est exploité par le Gouvernement des États-Unis et nous avons toute raison de croire et d'espérer que le gouvernement le mettra au rancart et à la disposition de la population civile.

Si nous pouvons installer un pipeline de Haines, en Alaska, pour le relier avec le réseau Canol, nous estimons que nous pourrions diminuer le coût du transport de l'essence et par conséquent le prix aux consommateurs. Mais une partie indispensable de notre programme ne pourra être appliqué avant 1958.

En 1958, nous avons l'intention de construire une raffinerie à Tidewater et nous serions ainsi en mesure de recevoir des divers marchés mondiaux de grandes quantités d'huile brute.

On nous a déjà demandé d'où proviendrait cette huile. Je crois qu'elle viendrait probablement de Vancouver, du *West Coast Transmission*, qu'elle serait raffinée à Haines, puis distribuée par le réseau.

C'est là notre programme général et je suis fier qu'il soit d'origine canadienne. Si vous me permettez de faire quelques remarques plus légères ici, je voudrais vous dire que lorsque j'étais en Alaska d'excellentes gens ont discuté avec beaucoup d'animation devant moi les raisons pour lesquelles l'Alaska devrait être un État. Je leur ai répondu: "Je crois que vous oubliez que je suis Canadien. Le mieux que je peux faire, c'est d'intercéder auprès de Sa Majesté afin qu'elle vous invite à vous joindre au Commonwealth". Ils ont très bien accueilli cette répartie.

Toutefois, j'ai cru devoir atténuer mes paroles en ajoutant: "Nous sommes très heureux de faire affaire avec les États-Unis, c'est-à-dire en Alaska."

Tout le monde là-bas a entendu parler des capitaux américains considérables qui entrent au Canada. Voici une occasion de leur rendre la pareille.

Voici notre programme général, messieurs, et je serai heureux de répondre de mon mieux à toutes les questions que vous voudrez bien me poser. Toutefois, je ne suis ni technicien ni avocat.

Nous avons été très heureux de voir un article de fond qui a paru dans le *News Miner* de Fairbanks. Cet article cité par *Time Magazine* porte le titre suivant: "Les capitaux canadiens sont bienvenus en Alaska". Je ne vous ennuierai pas en vous lisant tout l'article, à moins que vous n'en exprimiez le désir. Si vous le voulez, le voici:

Au cours des dernières années, les citoyens de l'Alaska ont été attristés par le fait que nos voisins canadiens ont réalisé des progrès remarquables dans la mise en valeur de leurs ressources, tandis que l'Alaska ne jouit pas d'une telle prospérité.

Derrière la frontière, les Canadiens construisent des projets hydro-électriques, produisent de l'huile et agrandissent l'exploitation des mines. Comme il est peu probable qu'une frontière d'institution humaine ait quelque influence que ce soit sur la manière dont le Créateur a réparti les richesses naturelles dans le Nord, nous, en Alaska, supposons que notre climat économique n'est pas aussi attrayant que celui du Canada en ce qui concerne les placements.

Par conséquent, nous sommes très heureux de voir des Canadiens dresser des plans solides en vue d'améliorer la distribution et le raffinage du pétrole en Alaska. Les *Alaska Yukon Refiners* ainsi que la *H.C. Flood Company* et la *Royalite Oil Company of Canada* dressent actuellement des plans en vue de financer et de construire une raffinerie qui permettra d'accélérer énergiquement la distribution de l'huile en Alaska et au Yukon.

Les Canadiens ont même dressé des plans en vue de relier l'intérieur du pays à la côte au moyen d'un pipeline. Ceux d'entre nous en Alaska qui paient jusqu'à \$100 par mois pour chauffer une maison aux dimensions modestes se réjouiront certainement d'apprendre cette nouvelle.

Il n'y a personne en Alaska qui trouvera à redire, parce que cette initiative est organisée sous les auspices de Canadiens. Les citoyens de l'Alaska et les Canadiens sont unis par des liens d'amitié depuis la ruée vers l'or en 1898, lorsque la frontière existait à peine et que les citoyens des deux pays collaboraient et s'entraidaient. Au cours des dernières années, les citoyens de l'Alaska ont pu admirer les entreprises qui se développent dans le Nord canadien.

Voilà pourquoi, nous saluons les hommes d'affaires canadiens qui ont dressé un programme important en vue d'étendre l'utilisation du pétrole en Alaska. Nous leur souhaitons la bienvenue et nous espérons de tout cœur que leur entreprise sera couronnée de succès.

Nous avons été très heureux de recevoir cet article.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Je suppose que ce n'est pas le préposé aux relations publiques de votre compagnie qui a écrit cet article?

M. ROGERS: Non. Il s'agit d'un article tiré d'un autre journal de l'Alaska. Avant de le publier, ces gens n'étaient pas en faveur du projet. Mais ils ont été assez aimables de venir nous rendre visite et, après leur avoir expliqué notre projet, l'article a été publié.

Le PRÉSIDENT: Nous avons ici également M. Thomas Nelson, le conseiller technique des organisateurs.

M. THOMAS NELSON (*technicien consultant des organisateurs*): Monsieur le président, messieurs: Je me suis trouvé intéressé au projet Canol depuis le début. J'ai d'abord été engagé pour organiser la raffinerie à Whitehorse. Cette raffinerie a été démolie et expédiée à Edmonton où elle fonctionne. J'ai travaillé pour le réseau Canol et j'ai pris part aux conférences qui ont dressé les plans de la conduite actuelle. Cette conduite, qui appartient au gouvernement américain, va de Haines à Fairbanks.

De fait, je parlais, lorsque, j'ai reçu un télégramme de ces gens. Ils m'ont rejoint à Whitehorse et m'ont demandé de venir travailler avec eux. Voilà comment je suis leur associé.

Il est inutile, je crois, que je parle longuement de leurs plans, car MM. Porteous et Rogers les ont fort bien exposés en ce qui regarde la construction d'une conduite qui relierait Haines à Haines-Junction et la remise en état de service de la partie de la conduite Canol située à Watson-Lake, afin de la raccorder à Whitehorse et de faire fonctionner la conduite qui se rendait presque jusqu'à Fairbanks.

A l'heure actuelle, une station de pompage fonctionne à Whitehorse. On s'était proposé de placer quelques stations de pompage le long de la conduite venant de Haines, afin qu'on puisse pomper le pétrole à Whitehorse et au poste "E" de Kluane-Lake et puis plus loin à Fairbanks. Nous aurions un service suffisant à Whitehorse pour fournir du carburant à Watson-Lake, avec une station de pompage à Whitehorse. Voilà le plan général. Je ne crois pas pouvoir vous donner de plus amples renseignements, mais si vous avez des questions à me poser, je m'efforcerai d'y répondre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-il décidé que la partie du réseau Canol dont vous avez besoin peut être louée du gouvernement et remise en état de service? Etes-vous arrivés à une entente définitive à ce sujet avec le gouvernement?

M. ROGERS: Non, pas encore, mais nous poursuivons des négociations à l'heure actuelle. Toutefois, je ne peux vous déclarer positivement qu'il en est ainsi. Nous croyons que la question a été acceptée en principe, mais au point de vue juridique, je ne peux pas me prononcer.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous n'entreprendriez aucune construction sans être absolument certains que vous pouvez conclure des arrangements?

M. ROGERS: Non. Il faudra peser les conditions qui résulteront des négociations.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il s'agirait d'un marché combiné en vertu duquel vous loueriez et vous acquitteriez le coût de la remise en état de service de la partie que vous utiliseriez.

M. ROGERS: En effet.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si vous construisiez une raffinerie, produirait-elle toutes les espèces de carburants? Auriez-vous l'essence à haute indice d'octane qui est nécessaire pour le transport par avion dans la région?

M. ROGERS: Oui, mais une des principales raisons pour nous lancer d'abord sur le marché est que nous voulons obtenir une idée précise des dimensions que devrait avoir la raffinerie requise et le genre de produit qu'elle devrait fournir.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): On chercherait à utiliser toutes les espèces de ressources?

M. NELSON: Et les huiles lourdes aussi.

M. CAVERS: Combien de temps s'est-il écoulé depuis que la conduite Canol a cessé de fonctionner?

M. ROGERS: Je crois comprendre qu'elle a fonctionné de façon continue.

M. CAVERS: J'avais cru comprendre que l'une d'entre elles ne fonctionne pas à l'heure actuelle?

M. ROGERS: C'est juste. La canalisation de deux pouces ne fonctionne plus depuis le début de 1946.

M. CAVERS: Quelles en seraient les conséquences? Je veux dire du fait qu'elle ne fonctionne plus depuis 1946?

M. ROGERS: La conduite a été endommagée à plusieurs endroits, mais le tuyau lui-même est encore en bon état.

M. CAVERS: Il vous faudrait exécuter beaucoup de travail supplémentaire, n'est-ce pas?

M. ROGERS: Oui et remplacer certains bouts de tuyaux.

M. CAVERS: Combien, croyez-vous coûteront les travaux pour remettre le pipeline dans l'état où il se trouvait en 1946?

M. ROGERS: Je dirais qu'ils coûterait environ \$250,000.

M. CAVERS: Et votre compagnie a consenti à déboursier ce montant?

M. ROGERS: C'est ce que je crois comprendre.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Quel genre de tuyau est-ce?

M. NELSON: Un tuyau de deux pouces.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Il y a certainement un facteur de corrosion qui entre en jeu.

M. NELSON: Non, il n'y en a pas. Heureusement, les conditions atmosphériques au Yukon sont telles qu'elles ne peuvent endommager que très légèrement les tuyaux ou les réservoirs.

M. NICHOLSON: Combien de milles du projet Canol avez-vous l'intention d'utiliser?

M. NELSON: Nous nous proposons d'utiliser la partie qui relie Whitehorse à Fairbanks, ce qui fait 600 milles, et la portion qui relie Whitehorse à Watson-Lake, ce qui fait 270 milles.

M. NICHOLSON: Avec qui poursuivez-vous les négociations? Est-ce avec le gouvernement américain ou avec le gouvernement canadien?

Le TÉMOIN: A l'heure actuelle, c'est avec les autorités américaines.

M. NICHOLSON: M. Chevrier, semble-t-il, a déclaré au Parlement qu'il croyait que le gouvernement canadien avait pris en charge le projet Canol.

M. SIMMONS: M. McIlraith est ici aujourd'hui et il pourrait nous en dire davantage à ce sujet.

M. McILRAITH: Monsieur le président, avant de continuer je voudrais signaler que je suis intéressé dans cette affaire, puisque j'ai agi en qualité d'avocat pour le *White Pass and Yukon Railway* qui exploite le chemin de fer qui relie Skagway à Whitehorse. Je voudrais que les membres du Comité comprennent ma situation, c'est pourquoi je divulgue ce fait. Je suis heureux maintenant de vous donner tous les renseignements que je serai en mesure de vous fournir.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois que nous devrions entendre M. McIlraith.

M. McILRAITH: Je ne suis pas allé dans la région, mais je suis assez bien renseigné sur les projets Canol. Je crois qu'il y a quelques malentendus entre les membres et les témoins à ce sujet et ces malentendus sont attribuables au fait suivant: les projets Canol sont tous numérotés. Je ne peux pas vous donner sur-le-champ les numéros pour les tuyaux de chaque dimension, mais certains des projets Canol ont été mis au rancart et ont été vendus il y a assez longtemps, il y a même dix ans. Je crois qu'il y a eu de fortes mises au rancart dans la région de Norman-Wells, comprenant le long pipeline qui part de Norman-Wells et se rend à la raffinerie de Whitehorse et à la raffinerie qui existait à Whitehorse.

Je me souviens de cette affaire, lorsque je remplissais les fonctions d'adjoint parlementaire au ministère de la Reconstruction et des Approvisionnements où j'ai eu l'occasion de m'en occuper. Par conséquent, lorsque nous employons l'expression "projet Canol" ici, je crois que le Comité comprendrait mieux s'il n'employait pas l'expression "projet Canol", mais plutôt la dimension d'un pipeline quelconque, lorsqu'il en est question.

M. NICHOLSON: Lorsque M. Chevrier était ministre du Transport, il a déclaré que le gouvernement avait acheté la ligne de communications du nord-ouest qui a été construite en vertu de l'entente Morgenthau-Ilseley le long de la route de l'Alaska et que le projet Canol y était inclus.

M. McILRAITH: Il faudrait que je voie la réponse donnée par M. Chevrier et que j'étudie ce dont il était question; mais je crois que les faits peuvent être conciliés et que je peux les élucider pour vous, si vous me permettez de désigner les pipelines par les dimensions des tuyaux en question.

M. NICHOLSON: Les témoins ont révélé qu'il y a 870 milles du projet Canol en cause ici. Pourriez-vous me dire, monsieur McIlraith, s'ils sont la propriété des États-Unis ou du Canada?

M. McILRAITH: En les désignant par leurs dimensions, nous pourrions élucider les détails rapidement. Il s'agit de conduites de trois dimensions différentes: quatre, trois et deux pouces.

M. Nelson connaît bien le pipeline, mais je crois pouvoir vous donner des explications, car il y a certains malentendus qui sont survenus. Je pourrai expliquer rapidement, si je peux les désigner comme ils l'ont toujours été au cours des négociations.

Le PRÉSIDENT: Allez-y, je vous en prie.

M. McILRAITH: En commençant à Skagway, le *White Pass and Yukon Railway* et ses aménagements ont été utilisés par l'armée américaine à compter de 1942 jusqu'à la fin de la guerre. Vers la fin de 1942, sans qu'il y ait eu de négociations ni que la construction d'un pipeline ait été mentionnée, un pipeline de quatre pouces a été installé le long du chemin de fer jusqu'à Whitehorse. Ce pipeline possédait de curieuses particularités, car à certains endroits, il se trouve littéralement sur les traverses de la voie ferrée, entrelacé dans les rails. Voilà pourquoi, le pipeline n'est pas utilisé en temps de paix pour transporter de l'essence, car un accident ferroviaire pourrait facilement donner lieu à une explosion. Il est uniquement utilisé pour pomper l'huile.

En 1946 ou en 1945, je ne sais précisément quand, la conduite a été abandonnée. En 1946 ou 1947, des mesures ont été prises afin de l'utiliser de nouveau et de la faire exploiter par la compagnie de chemin de fer.

Après la remise en service, une entente a été signée en 1949, prévoyant son exploitation par l'armée américaine. Ce pipeline ainsi que celui de trois pouces que je mentionnerai plus loin sont maintenant utilisés par l'armée américaine. Je donnerai plus loin de plus amples détails au sujet de l'entente. Le pipeline de trois pouces relie Whitehorse à Fairbanks, en Alaska, une distance de 624 milles environ. Cette conduite a été construite par l'armée américaine au cours de la dernière guerre, à titre de mesure de guerre.

Par conséquent, l'armée américaine utilise et exploite actuellement, sous certaines réserves que je mentionnerai plus tard, un pipeline de quatre pouces à Skagway, où il y a un quai et des commodités de déchargement qui appartiennent au chemin de fer, jusqu'à Whitehorse et, de Whitehorse, un pipeline de trois pouces se rend jusqu'à Fairbanks, en Alaska.

M. CARTER: Il n'y a pas d'essence dans le pipeline de trois pouces.

M. McILRAITH: Non.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Est-ce que le pipeline de trois pouces fait partie du projet Canol?

M. McILRAITH: Oui, mais il ne porte pas le même numéro que le pipeline de quatre pouces. Si vous regardez une carte, vous remarquerez, à mi-chemin entre Skagway et Whitehorse, Carcross où il y a une station de pompage.

La première station de pompage fonctionnait dans les deux sens et j'en parlerai plus loin. A Carcross, il y avait un pipeline à tuyau fileté de deux pouces qui a été enlevé et installé vers l'est dans la direction de Watson-Lake, soit une distance de 270 milles.

La conduite n'a pas été utilisée depuis 1945 ou 1946. Je croyais que c'était avant 1946, mais M. Nelson le saurait mieux que moi. Je crois toutefois, que c'était vers 1945 ou 1946, à la fin de la guerre, et qu'il n'a pas été utilisé depuis. Le pipeline a été endommagé à certains endroits par la construction de routes et ainsi de suite et, dans son présent état, il est inutilisable comme conduite exploitable, à moins qu'on ne lui fasse subir de grandes réparations. Ce n'est que tout dernièrement que les États-Unis l'ont mis au rancart.

Cette conduite n'a jamais fait l'objet de négociations entre le Canada et les États-Unis, relativement à la façon de disposer des projets de Canol. Je ne puis vous donner au juste la date de l'entente relative à cette conduite, mais l'entente précise que la conduite de deux pouces, lorsque les États-Unis décideront qu'ils n'en veulent plus, devra être remise au Gouvernement canadien.

Or, en 1953, le Gouvernement des États-Unis, pour des raisons de défense aisément concevables au sujet de l'Alaska, a entamé des négociations avec le Gouvernement canadien, relativement à la construction d'un pipeline de huit pouces entre Haines et Fairbanks. J'oublie le numéro de série du traité relatif à cet échange de notes survenu en 1953. Cependant, si on me l'avait demandé,

j'aurais pu avoir toute cette documentation ici. On y permettait la construction d'un pipeline de huit pouces, entre Haines et l'Alaska, qui est à 16 milles environ de Skagway, à travers la Colombie-Britannique et le Yukon, et à travers une partie de l'Alaska jusqu'à Fairbanks. A travers cette partie du Canada où il rejoint la conduite de trois pouces au nord de Whitehorse, au mille 1,016. Je me trompe de quelques milles ici. A partir de cet endroit, il longe la conduite de trois pouces, à travers le Yukon et jusque dans l'Alaska.

Ce pipeline de huit pouces a suscité des difficultés il y a un an, lorsqu'il a commencé à fonctionner; mais il fonctionne maintenant à plein rendement et approvisionnera les réserves très considérables de l'armée des États-Unis. Comme il n'est pas sur le chemin de fer, il transporte l'essence aussi bien que le pétrole.

La proposition qui est faite aujourd'hui a trait à trois pipelines du projet Canol: il y en a trois petits qui doivent être remis par les États-Unis. Il y a le pipeline de quatre pouces qui a fait l'objet d'une entente avec les États-Unis, et cette entente expire à la fin de septembre 1957; il y a aussi les conduites de trois pouces et de deux pouces dont j'ai parlé il y a quelques instants.

Le Gouvernement canadien,—j'entends le ministre du Nord canadien,—a traité avec les intéressés au sujet de ce qui devrait être fait à l'avenir; à cet égard, le ministre du Nord canadien a laissé voir ce qu'il projetait de faire.

En ce qui a trait au pipeline de 4 pouces, la partie qui se trouve en Alaska sera, je crois, remise par les autorités des États-Unis au chemin de fer White-Pass et Yukon ou à une de ses filiales.

Le chemin de fer White-Pass et Yukon est celui qui a obtenu la constitution en société de la *Yukon Pipe Line Limited*. Je ne puis vous donner le nom exact, mais ce serait la compagnie filiale du chemin de fer White-Pass et Yukon qui l'obtiendrait des autorités des États-Unis, si les plans actuels aboutissent.

La partie canadienne, à partir de ce point jusqu'à Whitehorse, serait louée vraisemblablement à long terme par le Gouvernement canadien au chemin de fer White-Pass et Yukon, et le Gouvernement canadien en retiendrait la propriété. De plus, l'exploitant serait tenu de mettre cette partie en disponibilité s'il se produisait un état d'urgence pour la défense de l'un ou de l'autre pays.

En ce qui regarde la conduite de deux pouces, vous constaterez qu'elle part de Carcross, sur la conduite de quatre pouces, et qu'il y a à cet endroit une station de pompage qui sert de renfort, tant pour la conduite de quatre pouces que pour alimenter la conduite de deux pouces. Je ne sais pas si elle peut servir à cette fin actuellement. Je ne le crois pas. A tout événement, au cours des douze ou treize dernières années, elle n'a servi qu'à renforcer la conduite de quatre pouces. Grâce aux présents aménagements de pompage sur cette conduite, la capacité de celle-ci atteint 25 millions de gallons par année, je dirais.

M. NELSON: C'est-à-dire qu'avec une station de pompage vous pourriez transporter environ 1,600 barils d'huile à moteurs diesel et 1,700 barils d'huile à poêle jusqu'à Skagway.

M. McILRAITH: J'ai un chiffre de 25 millions de gallons.

M. NELSON: Je crois que le chiffre s'établit de 25 à 30 millions.

M. McILRAITH: Oui. Il y a de légères divergences d'opinion quant à la consommation totale des produits du pétrole dans la région du Yukon. Cette consommation est surtout concentrée dans la région de Whitehorse. Vous pourrez toutefois obtenir ces précisions de l'agent du ministère du Commerce en cause. Si on m'avait posé la question, j'aurais répondu que la consommation brute dans le territoire du Yukon et la région immédiatement adjacente en Colombie-Britannique s'établirait à juste un peu plus de 16 millions de gallons

par année, répartis en 11 millions de gallons environ d'huile à poêle, de chauffage et à moteurs diesel, et juste un peu plus de cinq millions de gallons d'essence.

Le TÉMOIN: Parlez-vous de gallons impériaux?

M. McILRAITH: Oui.

Le TÉMOIN: Nous nous servons du gallon américain.

M. McILRAITH: De toutes façons, vous pouvez vérifier auprès du gouvernement.

A présent, on propose ici d'utiliser la conduite de trois pouces de la manière suivante, selon ce que j'entends de l'exposé des faits: la conduite de trois pouces sera interceptée à Haines-Junction, soit au nord-ouest de Whitehorse, et, de là, la portion qui va de Haines-Junction en revenant vers Whitehorse sera utilisée pour effectuer un renversement du flot dans Whitehorse, et la conduite de deux pouces sera enlevée de Carcross, déménagée au nord et reliée à Whitehorse; de cette manière, la société qui a présenté la demande aurait un approvisionnement qui passerait par la nouvelle conduite qui sera construite de Haines à Haines-Junction, conduite, me dit-on, de quatre pouces et demi. Il y aurait aussi ce renversement du flot vers Whitehorse; ensuite, en déménageant la conduite de deux pouces, il y aurait des débouchés qui permettraient de pousser aussi loin que Cassiar, près de Watson-Lake. L'*Alaska-Yukon Company* exploitera cette conduite et elle utilisera aussi, mais dans une bien faible mesure, cette conduite de trois pouces pour desservir des endroits sis uniquement entre Haines-Junction et le nord. La partie de la conduite de trois pouces sise en territoire américain desservira le marché des États-Unis et, comme vous pourrez le lire dans le prospectus, cette exploitation aurait besoin de clients américains si l'on veut que ce soit un succès financier. De fait, je crois que l'exploitation ne sera pas très bonne sans cette consommation aux États-Unis. Je crois qu'on pourrait le démontrer, si je voulais argumenter, mais tel n'est pas là mon but. J'ignore absolument si l'on se propose de relier cette conduite au pipeline de trois pouces appartenant à l'armée des États-Unis, en Alaska.

M. SIMMONS: Les conduites de trois et de deux pouces se sont révélées efficaces en principe.

M. McILRAITH: Il m'est impossible d'affirmer que la partie de cette conduite de trois pouces en territoire américain sera mise ou non en disponibilité. Lorsque l'armée des États-Unis déclarera qu'elle n'a plus besoin de cette partie de la conduite de trois pouces sise en Canada, la propriété en sera remise au Gouvernement canadien et celui-ci pourra alors en disposer comme il l'entendra. C'est-à-dire, sous réserve cependant qu'il la conservera comme appareil de secours pour pomper vers le nord. Je crois que le Gouvernement canadien a laissé entendre qu'il louerait ou vendrait (je ne sais au juste) la conduite de trois pouces à la compagnie qui a présenté la demande.

Le TÉMOIN: C'est exact.

M. McILRAITH: C'est le cas également de la conduite de deux pouces.

Il est ici un point qui, je crois, n'a guère trait à cette demande en particulier, mais qu'il faudrait mentionner à mon sens. Notre loi sur les pipelines veut que les compagnies de pipelines dans une région aient un monopole qui leur a été concédé par la Loi sur les pipelines, et la permission de construire un pipeline ressortit à la Commission des transports. La raison en est que la Commission des transports a juridiction pour déclarer qu'une compagnie de pipeline est un voiturier public et la Commission peut donc statuer sur l'établissement des tarifs. On a suivi en cela la théorie qu'une fois installés, les aménagements en double de pipelines signifieraient que le coût d'amortissement du capital serait imputé sur le coût du combustible sortant du pipeline.

Afin de protéger contre cette façon d'agir, les tarifs de n'importe quel pipeline, considéré comme véhicule public, doivent être fixés et la concurrence est assurée par le prix commun du transport du produit dans le pipeline. Il s'agit là d'une question pertinente qui ressortit à la Commission des transports, car on pourrait dire que la capacité de la conduite de quatre pouces excède de beaucoup les besoins bruts du Territoire du Yukon à l'heure actuelle. Par conséquent, cette question serait supposément réglée par la Commission des transports. Qu'elle donne la permission de lever des fonds pour construire un pipeline afin de desservir une partie du marché dans le Territoire du Yukon, voilà qui doit être tranché par elle; c'est une question que doit régler la Commission des Transports. Toutefois, voilà toute cette question qui motive ces compagnies se faisant concurrence. C'est le nœud de l'affaire. Je crois que vous pouvez voir que l'intérêt commun exige que le prix du combustible tende à la baisse au Yukon.

Je pourrais ajouter qu'il y a une obligation dans le contrat conclu avec les États-Unis, relativement à l'enlèvement des parties de la conduite de quatre pouces qui se trouve sur le terrain du chemin de fer.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, M. McIlraith a fourni ce renseignement de plein gré afin d'être utile. Je me demande s'il voudrait être assez bon de répondre à une question. Lorsque M. Chevrier a dit, le 26 mai 1950, que le montant payé en vertu de cette entente s'établissait à quelque onze millions de dollars et comprenait le projet Canol et autres entreprises, je me demande combien nous avons obtenu pour les onze millions et quelle partie des 800 milles du projet Canol que cette compagnie projetait d'utiliser appartiendra au gouvernement canadien?

M. McILRAITH: Il m'est absolument impossible de dire ce qui a été mis au rancart et a passé dans l'entente Morgenthau-Ilsley. Je doute que quelque partie de la conduite de trois ou de deux pouces ait été mentionnée dans cette entente. En ce qui a trait au parcours en milles de la conduite de quatre pouces, 106 milles environ, il y en a à peu près 20 milles en Alaska. Pour ce qui est de la conduite de deux pouces, elle a 270 milles de longueur et est entièrement sise au Canada; aucune partie n'a jamais passé en territoire américain. La conduite de trois pouces, la distance de Whitehorse au Yukon, jusqu'à l'Alaska est de 300 milles environ, et 325 milles de plus en Alaska, jusqu'à Fairbanks. La nouvelle conduite de quatre pouces et demi qui doit être aménagée par la compagnie qui a fait la demande, parcourrait une distance de 159 milles, de Haines à Haines-Junction, et 40 des 159 milles passeraient en territoire américain.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez dit quels étaient vos intérêts, mais votre client s'oppose-t-il à cette constitution en société ou l'appuie-t-il?

M. McILRAITH: Il ne fait ni l'un ni l'autre. Dès que vous connaissez les faits, c'est votre responsabilité. Nous voulons que vous possédiez tous les faits.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Se présenteront-ils plus tard devant la Commission des transports pour s'opposer à la demande relative à ce pipeline?

M. McILRAITH: Je ne puis répondre à cette question, actuellement. La chose a été discutée, mais personne ne peut vous fournir une réponse à cette question actuellement. Comme vous le voyez, il y a une foule de suppositions. Ainsi, je crois qu'il doit être manifeste que si un pipeline, au coût proposé, était bâti afin de distribuer ces 16 millions de gallons impériaux sur le marché canadien au bout d'une autre conduite déjà installée, je ne puis concevoir qu'on demande de la bâtir.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Votre client a-t-il des intérêts dans cette compagnie?

Le TÉMOIN: Absolument aucun.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A-t-il des intérêts dans la compagnie propriétaire de la conduite qu'il faudra peut-être enlever du terrain du chemin de fer?

M. McILRAITH: Oui. Il espère obtenir la propriété de la partie américaine, et prendre à bail la partie canadienne. Le ministère du Nord canadien s'est engagé à consentir ce bail.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A-t-il quelque intérêt là-dedans en ce moment?

M. McILRAITH: Oui. Par exemple, le tuyau de chargement, au terminus de Skagway, se trouve sur le quai du *Yukon-White Pass*, et il possède là le tuyau de chargement et certains autres aménagements. Puis il y a la question de la station de pompage. La station de pompage de Carcross est sur le terrain du *White Pass*. Il semblerait étrange, je crois, de voir d'autres personnes exploiter la conduite, à cause du facteur de sécurité qui dépend du personnel d'inspection parcourant la voie ferrée.

M. SIMMONS: La compagnie n'a pas adressé de demande pour la conduite de quatre pouces, parce que cette conduite était installée sur le terrain du chemin de fer.

M. McILRAITH: C'est exact. La compagnie requérante n'a jamais proposé d'obtenir la conduite de quatre pouces, parce qu'il n'y a pas de moyen pratique d'exploitation, quand une telle conduite se trouve sur un terrain de chemin de fer.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Vous dites que ce chemin de fer appartient au gouvernement américain.

M. McILRAITH: Non. Le chemin de fer appartient à la *White Pass and Yukon Corporation* par l'intermédiaire des filiales de celle-ci. C'est une société britannique qui, venue ici durant la course à l'or du Klondike, a construit le chemin de fer.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Le gouvernement américain l'exploitait?

M. McILRAITH: Les Américains n'ont pris possession du chemin de fer que pendant trois ou quatre ans de guerre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si la compagnie ferroviaire s'intéresse à la ligne actuelle, c'est qu'elle détient les aménagements de chargements et que les usines de pompage se dressent sur son terrain.

M. McILRAITH: Il peut aussi exister des doutes sur la propriété de certaines parties de la conduite. L'armée des États-Unis, selon l'accord conclu, doit l'enlever des traverses de la voie ferrée et le reste; en d'autres termes, cela équivaut à la rendre utilisable pour l'essence. Quand le chemin de fer a demandé au ministère du Nord canadien la conduite de quatre pouces, il a en même temps demandé l'usage de la conduite septentrionale de trois pouces, conduite qui doit être maintenue en bon état pour fins militaires. Il a en outre demandé la conduite de deux pouces. Il n'a pas obtenu celle de deux pouces ni celle de trois pouces.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-il possible d'enlever de la propriété la conduite de quatre pouces?

M. McILRAITH: L'obligation consiste à séparer cette conduite de la voie ferrée. Je dirais que, généralement parlant, il n'est pas possible de l'enlever du terrain du chemin de fer.

M. ROGERS: Environ les 90 p. 100 se trouvent sur le terrain du chemin de fer, et il y en a une partie qui longe les rails.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Lorsqu'on disposera de cette conduite, il n'y aura vraiment qu'un acheteur.

M. SIMMONS: Personne d'autre n'est intéressé.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si nous voulons l'utiliser, les gens du chemin de fer sont bien ceux qui le feront.

M. McILRAITH: Oui. A l'heure actuelle pour les huiles à moteurs diesel qu'ils utilisent. Les demandes présentées au ministère du Nord canadien pour cette conduite et les autres supposaient toutes qu'elle serait mise en état de transporter de l'essence.

M. CARTER: Autrement dit, vos clients s'intéressent au même réseau que la compagnie requérante, ou à des parties de ce réseau, et vous désirez tous les deux l'acquérir.

M. McILRAITH: Oui.

M. CARTER: L'idée, c'est que la conduite deviendra un transport public.

M. McILRAITH: Oui. Je crois que les autres conduites seraient aussi déclarées transports publics.

M. ROGERS: Nous n'avons pas demandé la conduite de quatre pouces, parce que nos ingénieurs nous ont annoncé qu'il ne serait pas possible de la convertir en conduite d'essence.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce développement, dans cette région, se brasse-t-il depuis plusieurs années?

M. McILRAITH: A notre point de vue, il nous est absolument impossible de voir comment on peut dépenser tant d'argent pour le Territoire du Yukon. En d'autres termes, l'opération présuppose, croyons-nous, que le requérant obtienne l'accès des marchés américains. Ils ont peut-être réponse à cela. Même si vous tenez compte de la croissance du Yukon, si vous prenez l'excédent du montant représenté par la conduite proposée de 4½ pouces et si vous présumez tout ce que vous voudrez au sujet du chiffre atteint par leur part du marché du Yukon, en supposant que ce marché prenne tout, vous constaterez une hausse considérable du prix de l'essence.

M. SIMMONS: Monsieur le président, j'ai suivi très attentivement les remarques intéressantes faites par M. McIlraith. D'abord, nous avons besoin de services compétitifs dans le Yukon. C'est le fondement du développement de tout pays, nous le savons tous. Nous concédons qu'au Yukon seul, le nombre de gallons ne suffirait pas à donner naissance à cette raffinerie ni à construire les pipelines, sauf si vous pouvez obtenir des commandes de l'étranger; c'est une bonne chose pour le Canada à cause des dollars américains qui entreront au pays. Il s'agit d'une compagnie canadienne, composée de Canadiens, et l'argent viendra de Canadiens, mais la concurrence s'impose, tout le monde le sait. Nous appartenons à un pays de libre entreprise, et il ne devrait y avoir aucun inconvénient à ce qu'un autre établissement vienne dans le territoire. L'expansion industrielle incitera les autres industries à venir, et à développer notre pays. Je vis là depuis cinquante ans. Tous les messieurs ici présents conviendront, je crois, que durant les cinquante dernières années et jusqu'à ces derniers temps, le manque de transport et de services a désavantagé cette région. Durant beaucoup, beaucoup d'années, il n'a existé qu'une route pour entrer au Yukon et en sortir: le bateau de Vancouver à Skagway, le train de Skagway, à Whitehorse, et plus au nord les attelages de chiens et les canots.

Personne d'entre les messieurs ici présents, je pense, ne reprochera au Yukon tout développement industriel ou autre.

M. NICHOLSON: A mon avis, ce n'est pas là l'idée de M. McIlraith. Il cherchait à découvrir la cause de ce placement de \$3,500,000 devant les possibilités en gallons.

M. SIMMONS: C'est une compagnie grandissante, et l'on aura besoin dans l'avenir de l'*Alaska-Yukon Refinery and Distributors company*. Cette société y a dépêché quelques-uns des plus grands analystes du pays. Le rapport sur les possibilités est excellent.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Y a-t-il ici quelqu'un qui puisse parler de la recherche sur les marchés?

M. SIMMONS: Oui. M. Rogers.

M. ROGERS: M. Sparling, président des *Alaska-Yukon Refiners and Distributors Limited*, a fait des recherches au sujet du marché. Une autre maison, des banquiers en valeurs mobilières pour la *Royalite Oil Company*, a fait l'estimation de ce qui constituerait des perspectives suffisantes, mais nous avons prétendu qu'elle avait intérêt dans l'affaire et, en conséquence, nous avons demandé au *Creative Business Council* de San-Francisco d'effectuer une troisième enquête sur les possibilités de la région.

Il est tout à fait exact que nous ne misons pas entièrement sur l'aptitude du Yukon à mener à bien tout le projet. Nous devons nous en reposer beaucoup sur le marché de l'Alaska. Les avantages secondaires du Territoire du Yukon restent cependant formidables, car le marché de l'Alaska se situe à la fin du pipeline et constitue notre dernier objectif, en 1959, de Tok-Junction jusqu'à Anchorage. Ce qui offre de l'attrait pour nous, Canadiens, c'est que le Yukon en tire le premier avantage.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce que nous faisons ici aujourd'hui, c'est réellement de mettre votre compagnie en mesure de négocier, peut-être en concurrence avec une autre compagnie, pour acquérir certains des pipelines actuels, et de vous permettre de négocier avec le gouvernement des États-Unis pour les autres. Plus tard, ce sera à la Commission des transports de décider si vous êtes ceux qui obtiendront cela, et l'autre compagnie pourra vous faire concurrence, si elle le désire.

M. ROGERS: C'est exact. En ce qui concerne la conduite de quatre pouces, de Skagway à Whitehorse, nous n'avons pas présenté de demande. Nos ingénieurs nous ont annoncé que le coût du déménagement à un endroit où cette conduite pourrait servir se révélait prohibitif. La conduite de trois pouces allant de Whitehorse jusqu'à Fairbanks, et la conduite de deux pouces, voilà ce que le ministère du Nord canadien a en principe approuvé pour notre compagnie.

Nous avons effectué notre premier financement, nous-mêmes. C'est un capital de spéculation. Nous devons, je crois, risquer du capital au Canada. Il s'agit d'un risque car il se peut fort bien qu'à la longue nos négociations échouent. Nous avons basé notre financement initial sur une enquête relative au marché. Cela deviendra un projet bien plus attrayant au point de vue financier pour tous les intéressés si nous pouvons utiliser les installations actuelles des conduites de trois pouces et de deux pouces, au lieu de bâtir une raffinerie, puis d'installer le très long pipeline allant jusqu'à Anchorage.

A mon avis, comme banquier en placements, c'est l'un des projets les plus prometteurs que j'aie vu. Il comporte des risques, certes, mais aucun nouveau-né ne sait ce que lui réserve l'avenir.

M. HOSKING: Pourquoi n'utilisez-vous pas la conduite actuelle jusqu'à Skagway?

M. ROGERS: Elle ne transporte pas d'essence.

M. HOSKING: Dois-je entendre que le gouvernement des États-Unis va la déménager pour qu'elle transporte de l'essence?

M. McILRAITH: Il est obligé de la déménager, en vertu de l'accord qu'il a conclu avec le chemin de fer.

M. ROGERS: Nos ingénieurs nous ont avertis qu'il n'est pas pratique de la déménager ni d'y transporter de l'essence. Il nous revient moins cher d'installer un autre pipeline qui transportera de l'essence.

M. HOSKING: Même si nous adoptons ce projet, la Commission des transports peut vous refuser le droit de bâtir cette conduite.

M. ROGERS: Nous le savons.

M. HOSKING: Elle va étudier s'il est économique d'utiliser la conduite actuelle de quatre pouces ou d'en construire une nouvelle de quatre pouces et demi.

M. ROGERS: Je ne considère pas qu'il y aura double emploi parce que nous installons une conduite d'essence.

M. HOSKING: Si le gouvernement américain déménage sa conduite afin qu'elle puisse transporter de l'essence, il décidera alors si oui ou non votre conduite constitue un double emploi?

M. ROGERS: Nous avons eu plusieurs entretiens avec les autorités des États-Unis.

M. HOSKING: On a laissé entendre que le marché du Yukon n'est pas assez considérable pour justifier l'argent que vous allez dépenser.

M. ROGERS: Pour moi, il l'est.

M. HOSKING: Vous espérez sans doute vendre de l'essence aux États-Unis.

M. ROGERS: Nous avons toute raison d'espérer que nous aurons de gros marchés en Alaska. La présence de marchés considérables en Alaska permet d'apporter au Yukon cette commodité de la vie.

M. HOSKING: Le seul problème que vous aurez avec la Commission des transports résidera dans la concurrence entre la conduite de quatre pouces et demi à bâtir et la conduite actuelle de quatre pouces.

M. ROGERS: Je le crois.

M. CARTER: Ce qui nous intéresse, c'est de savoir si votre compagnie doit obtenir sa constitution en société afin de pouvoir négocier.

Le TÉMOIN: Oui. Tant que la compagnie ne sera pas constituée en société, la Commission des transports ne pourra pas nous entendre.

M. NICHOLSON: Je remarque que le premier article mentionne M. Sparling, M. Duggan, M. MacKinnon, M. Fuller et M. Rogers. D'après le prospectus que nous avons reçu, je note aussi que les noms en tête de la liste des administrateurs représentent des Canadiens très bien connus. Ce sont: M. Charles M. Drury, Q.C., Montréal, président de la *Provincial Transport Company Ltd.*, membre du Conseil des Territoires du Nord-Ouest, et ancien sous-ministre de la Défense nationale; M. George Beverley McKeen, Vancouver, vice-président de *McKeen and Wilson Ltd.*, de *Deeks McBride Ltd.*, et administrateur de *Straits Towing Ltd.* Je me demande si M. Rogers peut expliquer pourquoi les noms de ces deux administrateurs n'apparaissent pas à l'article premier.

Le TÉMOIN: Je puis peut-être donner cette explication, ayant rédigé la requête originale pour le projet de loi. A ce moment-là, M. Drury n'avait pas décidé d'accepter un poste d'administrateur dans *Alaska-Yukon Refiners and Distributors*. M. McKeen a pris le poste du sénateur McKeen, son père. La question suivante s'est posée: si nous faisons affaire avec le ministère du Nord canadien au sujet du réseau Canol, en ce qui concerne la conduite de trois pouces et celle de deux pouces, cela violerait la loi. M. McKeen, jusqu'à peut-être une semaine avant l'impression du présent prospectus, devait occuper un poste d'administrateur mais alors on a constaté qu'il ne le pouvait pas, il s'est retiré, et son fils a pris sa place. Entre temps, on avait déposé la requête.

M. Nicholson:

D. Le Parlement a porté beaucoup d'intérêt aux pipelines. Récemment, M. Howe a mentionné la *West Coast Transmission* et la question des clauses d'option. Il a laissé entendre hier que 625,000 actions pouvaient s'obtenir à 5c. chacune. Cela coûterait \$31,250. Selon M. Howe, ces actions vaudraient maintenant \$21,875,000, si on les vendait au prix courant. Existe-t-il quelque disposition de ce genre?—R. Ce prospectus est celui d'une autre compagnie.

D. Accordez-vous des options aux fondateurs de la compagnie?—R. Des options sur les actions de la compagnie des pipelines?

D. Des options offertes aux administrateurs dans cette compagnie particulière?—R. Eh bien! des privilèges annexés aux actions de priorité permettent aux acheteurs de ces actions d'acheter huit actions ordinaires à prix variable jusqu'en 1962. Voilà pour le public. En outre, les soumissionnaires de l'émission recevront comme commission ou rémunération des certificats leur permettant d'acheter 100,000 autres actions ordinaires, au même prix, de \$3 à \$5 par action, durant la période qui se terminera en 1962.

Ce sont les seules options offertes, et elles coûtent de l'argent pour s'en prévaloir. Le public obtient les mêmes actions que les soumissionnaires; toutefois, les soumissionnaires obtiennent les leurs comme partie de leur rémunération.

En ce qui concerne la compagnie du pipeline, nous nous attendons que les raffineries de l'Alaska et du Yukon retiendront une grande partie des actions ordinaires. Nous savons que nous aurons probablement à céder partie de ces actions pour financer la dette. Dans quelle proportion, nous n'en avons pas la moindre idée. Cela dépendra beaucoup du marché, de ce que nous pourrions présenter comme gain possible, et de la valeur des titres. Mais à l'heure actuelle, il n'existe aucune option ni rien d'autre.

M. CARTER: Monsieur le président, je crois que nous avons entendu assez de témoignages pour procéder à l'appel des articles sans plus tarder.

Préambule accepté.

Articles 1 et 2 acceptés.

Article 3:

Capital social

3. Le capital social de la compagnie consiste en un million d'actions sans valeur nominale ni valeur au pair.

Le TÉMOIN: J'ai de M. Sparling une assermentation écrite indiquant qu'on ne se propose pas de lever plus d'un million de dollars par la vente des actions ordinaires sans valeur au pair, c'est-à-dire que le capital de la compagnie consistera dans un million d'actions sans valeur nominale ou au pair, qu'on offrira pour un montant global non supérieur à un million de dollars.

L'assermentation écrite revêt une importance vitale pour la détermination du montant global, et ce montant va se situer à un million de dollars; il ne dépassera pas un million de dollars.

M. JAMES: A propos de l'article 3, après la déclaration précédente quant à la valeur des actions, je propose, appuyé par M. Batten, que le Comité, aux fins de l'imposition des droits, prévus par l'article 94 (3) du Règlement, sur le capital proposé de un million d'actions sans valeur nominale ou au pair, recommande que chaque action soit censée valoir 1 dollar.

Motion adoptée.

Articles 3 à 5 inclusivement acceptés.

Article 6—Pouvoir de construire et de mettre en service le pipeline:

M. HAMILTON (*York-Ouest*): L'article 6 concorde-t-il avec celui des compagnies que nous avons constituées en sociétés auparavant? La rédaction est-elle la même?

Le TÉMOIN: Elle est tout à fait la même sauf en ce qui regarde la région. Je fais allusion aux trois premières lignes de l'alinéa a).

M. CARTER: N'est-ce pas la forme régulière suivie pour toutes les compagnies de pipelines?

Le PRÉSIDENT: Oui.

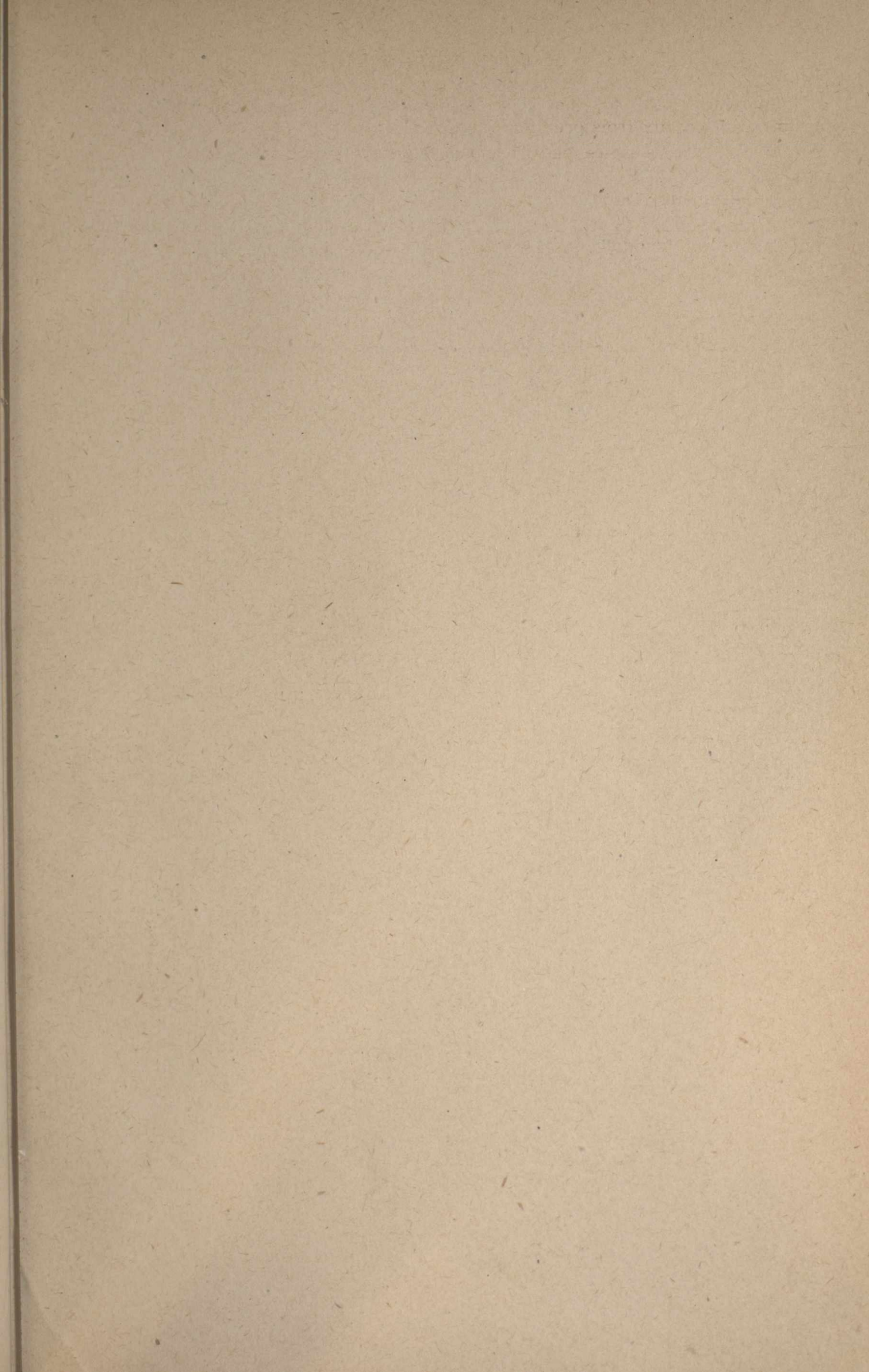
M. HAMILTON (*York-Ouest*): Nous discutons la suppression des mots "en dehors du Canada"; mais dans ce cas, la compagnie ne pourrait fonctionner sans cette clause.

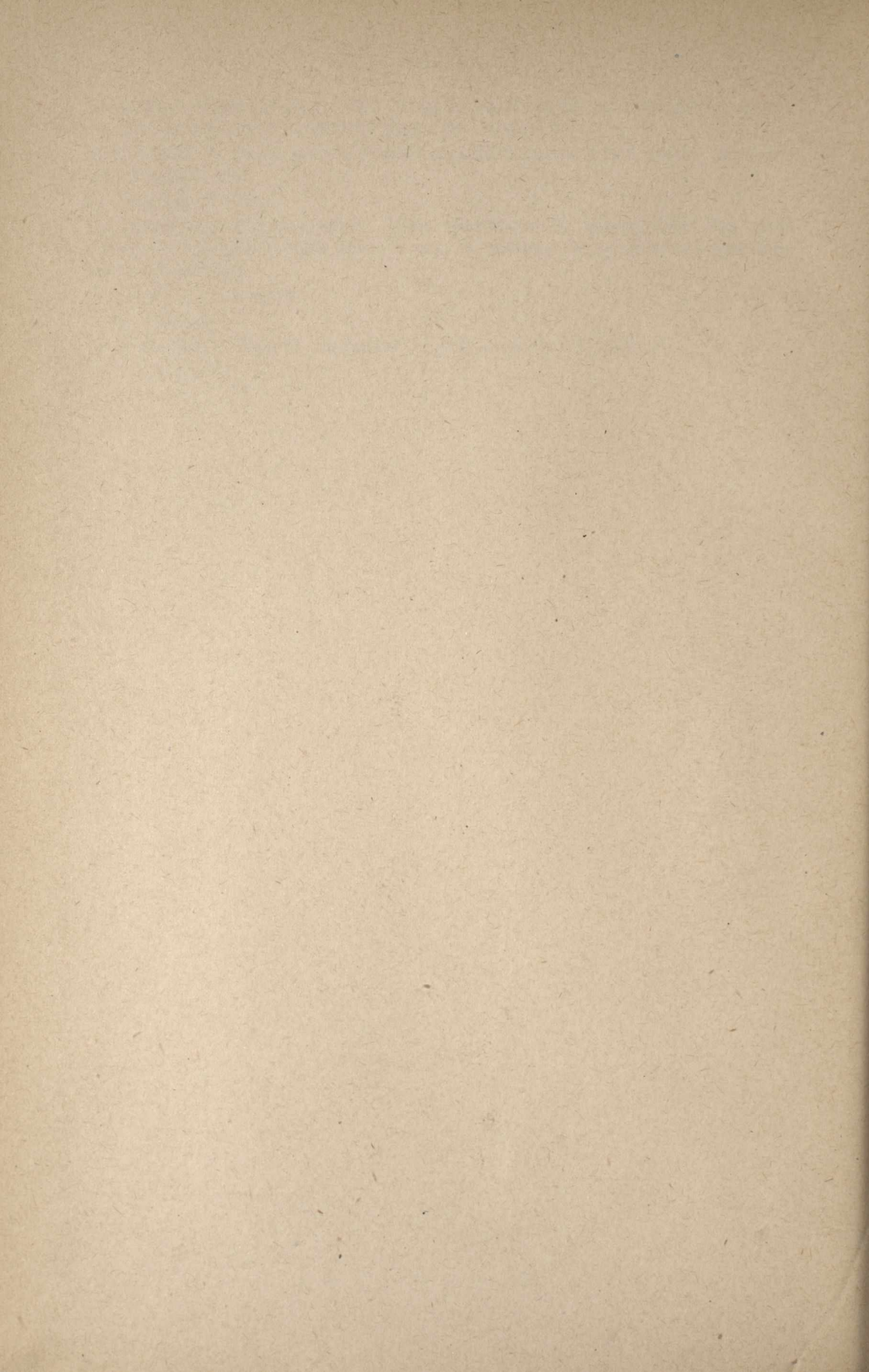
Articles 6 à 11 acceptés.

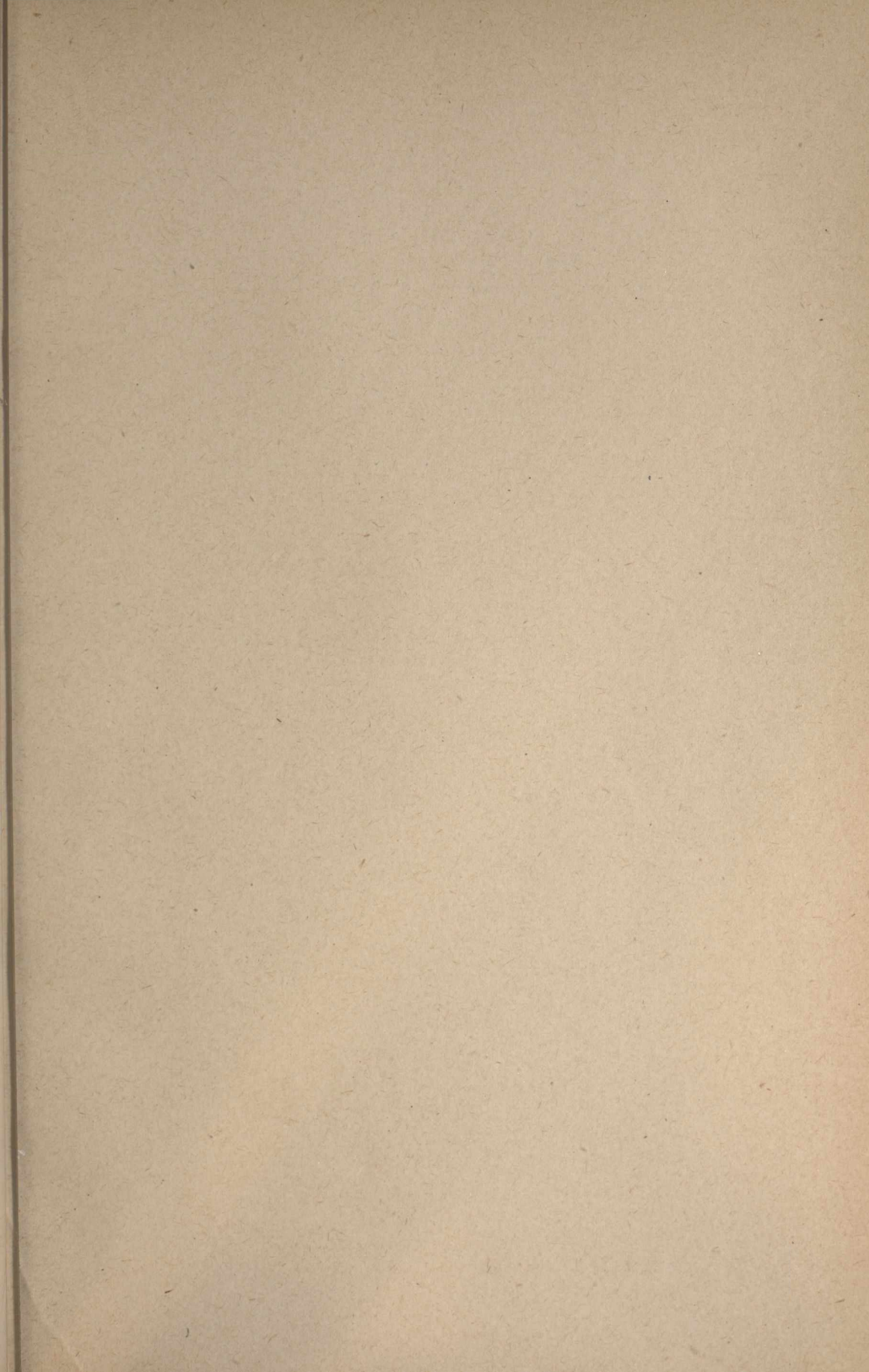
Titre accepté.

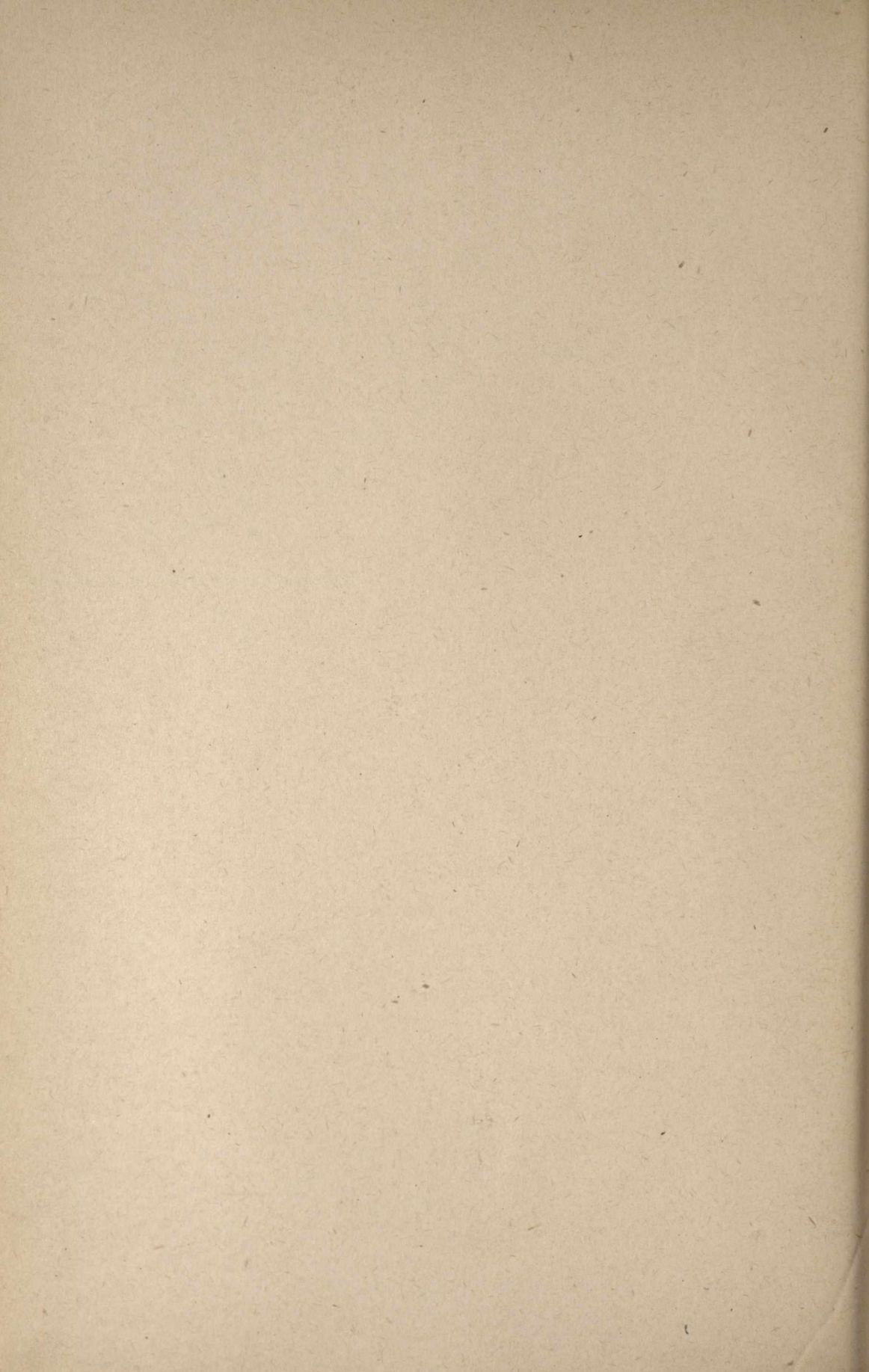
Le PRÉSIDENT: Dois-je rapporter le bill sans modifications?

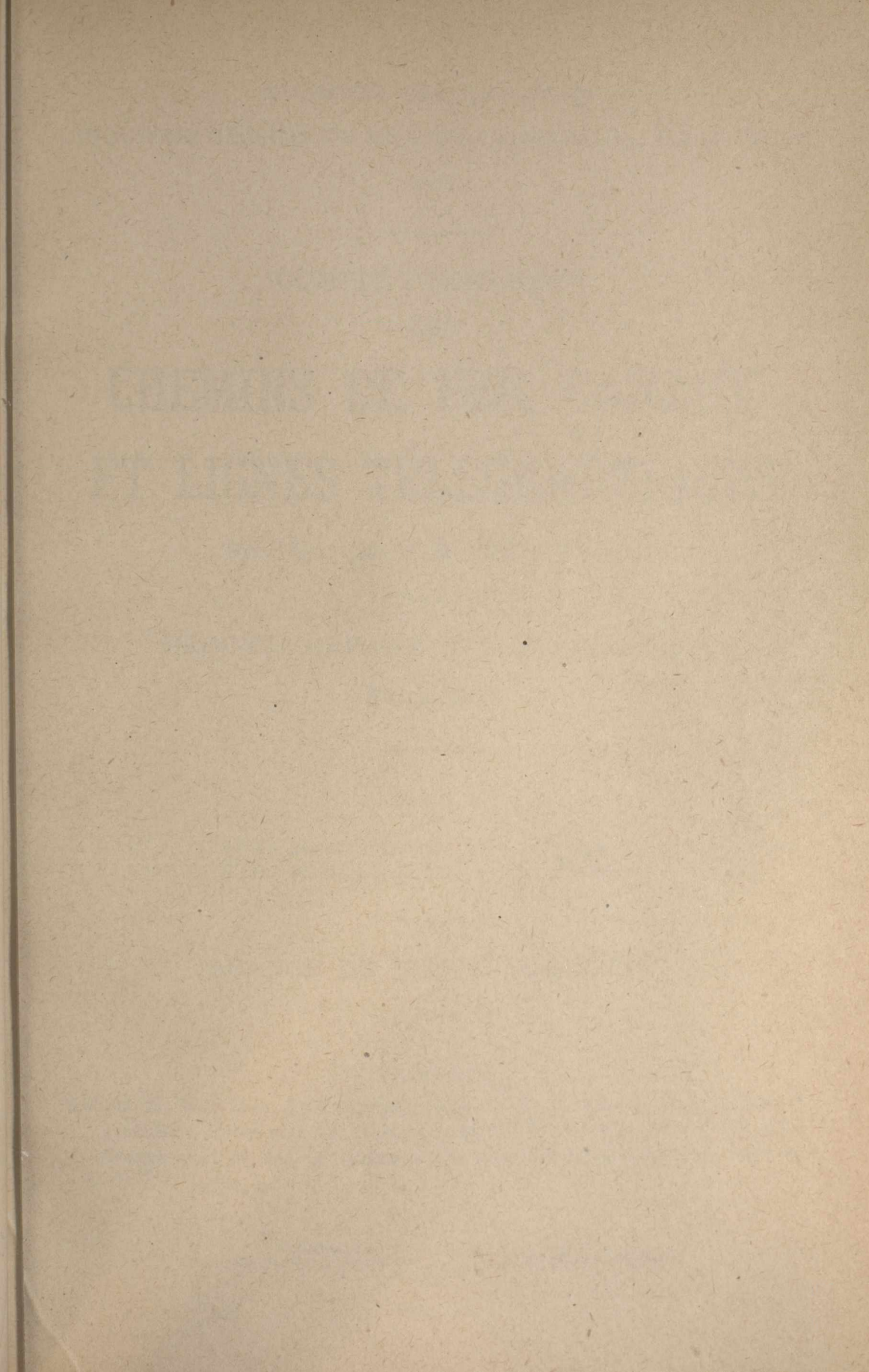
Motion adoptée.

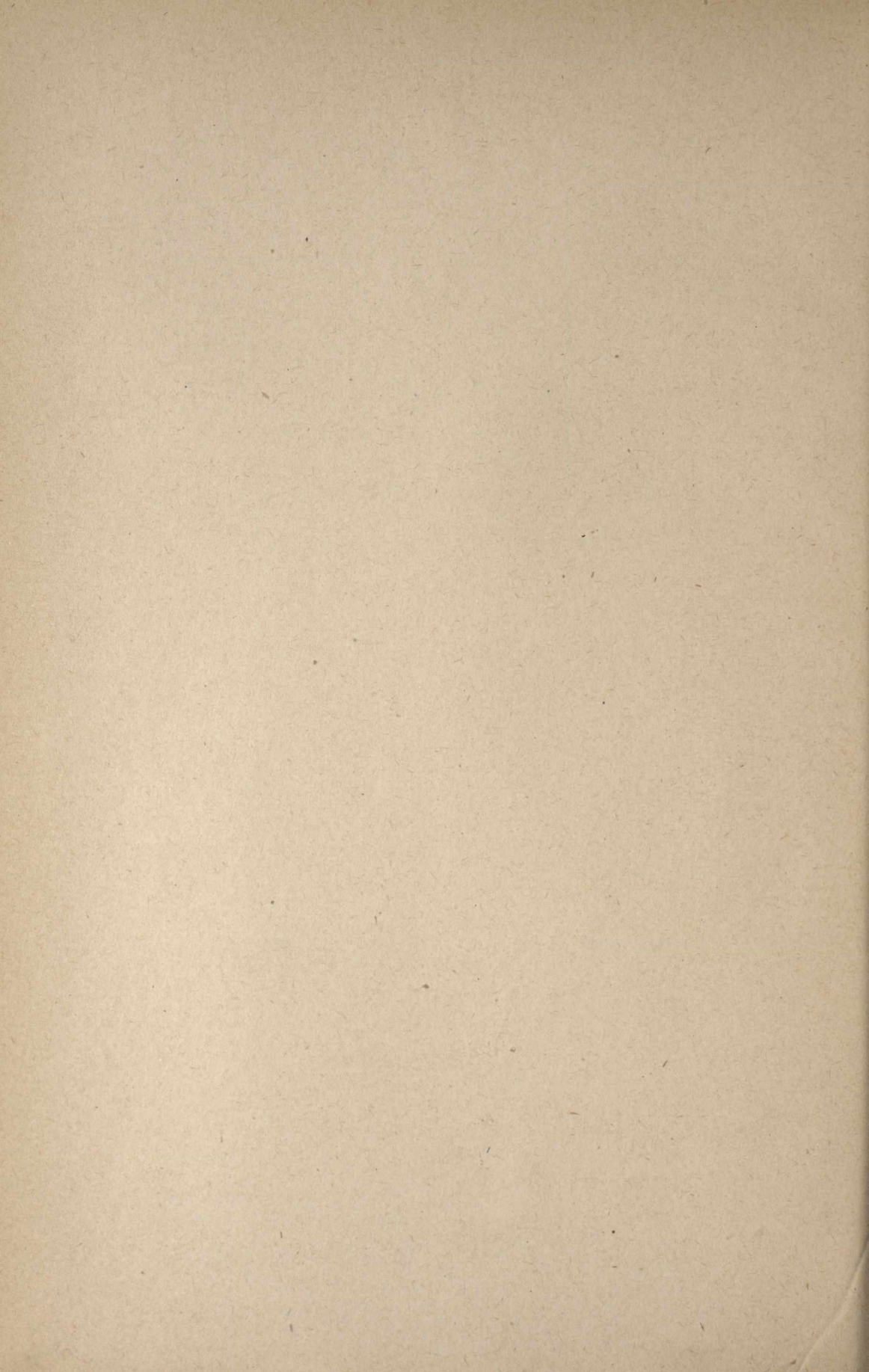












CHAMBRE DES COMMUNES
CINQUIÈME SESSION DE LA VINGT-DEUXIÈME LÉGISLATURE

1957

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

BILL 15

(I du Sénat), intitulé: Loi concernant la
Trans Mountain Oil Pipe Line Company

SÉANCE DU JEUDI 7 MARS 1957

TÉMOINS:

MM. D. M. Morrison, J. H. McQuarrie et R. F. B. Taylor, respectivement
président, secrétaire et trésorier de la *Trans Mountain Pipe Line
Company* et M. Ian G. Wahn, agent parlementaire inscrit au registre.

CANADA
MAI 2 1957

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1957.

COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER,
CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCulloch,

et Messieurs

Anderson	Goode	Lavigne
Barnett	Gourd (<i>Chapleau</i>)	Leboe
Batten	Green	Maltais
Bonnier	Habel	McBain
Boucher	‡Hahn	McIvor
Buchanan	Hamilton (<i>York-Ouest</i>)	Meunier
Byrne	Harrison	Murphy (<i>Lambton-</i> <i>Ouest</i>)
Campbell	Healy	Murphy (<i>Westmorland</i>)
Carter	Herridge	Nesbitt
Casselman	Hodgson	Nicholson
Cauchon	Holowach	Nickle
Cavers (<i>vice-président</i>)	Hosking	Nixon
Clark	Howe (<i>Wellington-</i> <i>Huron</i>)	Nowlan
Decore	Huffman	Small
Deschatelets	James	Purdy
Dufresne	Johnston (<i>Bow-River</i>)	Viau
Dupuis	Kickham	Villeneuve
†Ellis	Lafontaine	Vincent
Follwell	Langlois (<i>Gaspé</i>)	Weselak
Gagnon		
Garland		

Secrétaire du Comité:
Antonio Plouffe.

† Remplacé par M. Cameron (*Nanaïmo*).

‡ Remplacé par M. Thomas.

ORDRES DE RENVOI

LUNDI 4 mars 1957

Il est ordonné—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:
Bill 15 (I du Sénat), intitulé: “Loi concernant la Trans Mountain Oil Pipe Line Company”.

MERCREDI 6 mars 1957

Il est ordonné—Que le nom de M. Cameron (*Nanaïmo*) soit substitué à celui de M. Ellis sur la liste des membres dudit Comité.

JEUDI 7 mars 1957

Il est ordonné—Que le nom de M. Thomas soit substitué à celui de M. Hahn sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 8 mars 1957.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill 15 (I du Sénat) intitulé: “Loi concernant la Trans Mountain Oil Pipe Line Company”, et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des témoignages entendus relativement audit bill est annexé aux présentes.

Respectueusement soumis.

Le président,
H. B. McCULLOCH.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 7 mars 1957

(3)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Barnett, Bonnier, Byrne, Cameron (*Nanaïmo*), Campbell, Carter, Casselman, Deschatelets, Follwell Garland, Goode, Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hahn, Hamilton (*York-Ouest*), Howe (*Wellington-Huron*), Johnston (*Bow-River*), Kickham, Lafontaine, Lavigne, McCulloch (*Pictou*), McIvor, Meunier, Nicholson, Purdy et Small. (27)

Aussi présents: MM. D. M. Morrison, J. B. McQuarrie et R. F. B. Taylor, tous de Vancouver (C.-B.) et respectivement président, secrétaire et trésorier de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*, et M. Ian G. Wahn, agent parlementaire, de Toronto (Ont.).

Également présent: M. F. T. Fairey, parrain du bill.

Le Comité aborde l'étude du bill 15 (I du Sénat) intitulé: "Loi concernant la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*" renvoyé au Comité le lundi 4 mars.

M. Fairey expose l'objet du bill et indique l'emplacement du pipeline. Il présente les dirigeants de la compagnie ci-dessus mentionnés.

M. Morrison est appelé. Il précise la capacité du pipeline et fournit des statistiques concernant les livraisons de pétrole aux raffineries du Canada et des États-Unis, ainsi qu'une estimation pour les mois d'avril, mai et juin.

MM. Taylor et McQuarrie sont également appelés et interrogés conjointement.

M. Morrison est interrogé assez longuement sur des points soulevés par la constitution légale de sa compagnie. M. Taylor répond aux questions touchant les finances de la compagnie et M. McQuarrie répond aux questions se rapportant à la répartition des actions de la compagnie, y compris les actions détenues par les administrateurs.

Au sujet des frais de transport du pétrole, M. Taylor cite des données fournies par la *Stanford Research Institute*.

A midi cinquante-cinq, l'interrogatoire de M. Morrison est interrompu et la séance est suspendue jusqu'à 4 heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(4)

Le Comité reprend et termine l'étude du Bill 15, sous la présidence de M. McCulloch.

Présents: MM. Anderson, Barnett, Byrne, Cameron (*Nanaïmo*), Campbell, Carter, Casselman, Garland, Goode, Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hamilton (*York-Ouest*), Johnston (*Bow-River*), Kickham, Lafontaine, McCulloch (*Pictou*), McIvor, Nicholson, Purdy, Small, Thomas et Weselak. (23)

Aussi présents: Les mêmes personnes qu'à la séance de ce matin.

Sur la proposition de M. Habel, appuyé par M. Garland,

Il est résolu—Que le Comité fasse imprimer 600 exemplaires en anglais et 150 exemplaires en français des Procès-verbaux et Témoignages concernant le Bill 15.

L'interrogatoire de MM. Morrison, McQuarrie, Taylor et Wahn se poursuit.

Après une discussion et des commentaires d'ordre général touchant l'article premier,—subdivision des actions,—M. Goode, appuyé par M. Follwell, propose

Que l'article premier dudit bill soit modifié en supprimant le mot "cinq" à la 12^e ligne dudit Bill pour le remplacer par le mot "dix", et en supprimant les mots "vingt millions" à la 15^e ligne pour les remplacer par les mots "cinquante millions".

Mis aux voix, l'amendement est rejeté.

Ont voté pour: MM. Casselman, Follwell, Goode, Green, Kickham et McIvor.—6

Ont voté contre: MM. Anderson, Barnett, Byrne, Cameron, Campbell, Carter, Gourd, Habel, Johnston, Lafontaine, Nicholson, Purdy, Thomas et Weselak.—14

Mis aux voix, l'article premier est adopté.

Ont voté pour: MM. Anderson, Byrne, Carter, Casselman, Follwell, Garland, Goode, Gourd, Green, Habel, Kickham, Lafontaine, McIvor, Purdy et Weselak.—15

Ont voté contre: MM. Barnett, Cameron, Campbell, Johnston, Nicholson, et Thomas.—6

Le préambule est adopté.

Le titre et le bill sont adoptés.

Les témoins se retirent.

Il est ordonné,—Que le président rapporte le Bill à la Chambre sans modification.

A 5 h. 50, le Comité, ayant terminé ses travaux, s'ajourne jusqu'à nouvel avis du président.

*Le sous-chef de la Division des comités,
Antonio Plouffe.*

TÉMOIGNAGES

JEUDI 7 mars 1957.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Aujourd'hui nous avons à étudier le bill 15 intitulé "Loi concernant la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*", qui nous a été renvoyé. A ce stade-ci la discussion portera sur le préambule. Le parrain du bill est M. Fairey. Voudriez-vous l'entendre dès à présent?

Assentiment.

M. FAIREY: Monsieur le président, messieurs, j'ai l'honneur de vous présenter ce bill correctif concernant la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*. Il a pour objet de modifier la composition du capital social de la compagnie en cause.

Lors de sa constitution en 1951, la compagnie a été autorisée à émettre cinq millions d'actions sans valeur nominale ou au pair. En raison du succès de cette compagnie, ses administrateurs ont jugé nécessaire et opportun de modifier la structure de son capital social. Ils demandent donc la permission de la changer de telle manière qu'au lieu d'émettre cinq millions d'actions sans valeur nominale ou au pair, ils subdiviseraient les actions existantes pour qu'il y en ait vingt-cinq millions sans valeur nominale ou au pair. Il s'agirait de rendre les actions plus facilement achetables pour le public portefeuilleiste. Étant donné que le prix des actions de la compagnie a tellement monté, on estime que le petit portefeuilleiste serait plus porté à en acheter si leur prix était réduit.

Avec votre permission, je voudrais vous montrer une carte établie par le gouvernement de la Colombie-Britannique. Vous y verrez l'emplacement du pipeline lui-même. Il apparaît ici en jaune. Ayant Edmonton pour point de départ, le pipeline rejoint Jasper en longeant principalement la ligne du National-Canadien; de là il atteint la rivière Thompson et enfin Vancouver. Ce pipeline mesure 718 milles entre Edmonton, Yellowhead-Pass, la Thompson, le Fraser et Burnaby où se trouvent situées les raffineries auxquelles le pétrole est livré. Ce pétrole provient de l'Alberta. La compagnie en cause est une société de transport et ne possède pas le pétrole. D'autre part, la compagnie a construit un pipeline secondaire à Sumas, qui va jusqu'à la frontière pour rejoindre ensuite le nord-ouest de la côte.

Monsieur le président, messieurs, les dirigeants de la compagnie sont ici, et, naturellement, ils en savent beaucoup plus que moi sur le sujet. Ils sont venus à l'invitation du Comité et sont prêts à répondre à toute question. A droite, voici M. Morrison, président de la compagnie. A ses côtés se trouvent M. I. G. Wahn, agent parlementaire et avocat de la compagnie, puis M. J. H. McQuarrie, secrétaire de la compagnie. A votre gauche se tient M. Taylor, qui pour sa part est trésorier de la compagnie. Chacun d'eux est ici pour répondre à vos questions.

M. McIVOR: Monsieur le président, si j'ai bien compris, ce bill nous est soumis parce que la compagnie ne peut vendre ses actions, étant donné qu'elles sont trop coûteuses pour le commun des mortels. La compagnie désire donc réduire le prix de ses actions en les subdivisant.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser?

M. GOODE: Le président de la compagnie est-il ici? Pourrions-nous l'entendre?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Morrison.

M. D. M. Morrison, président de la "Trans Mountain Oil Pipe Line Company" est appelé.

M. Goode:

D. Monsieur Morrison, dans ses remarques, M. Fairey a mentionné que le pipeline va droit d'Edmonton à Vancouver. Quelle est donc la capacité de transport, je veux dire la capacité actuelle du pipeline qui aboutit à Burnaby et celle de votre embranchement de Sumas? Ce qu'il m'intéresserait surtout de savoir c'est la quantité de pétrole que vous livrez aux consommateurs canadiens de Vancouver et celle que vous destinez à la raffinerie très considérable de Ferndale, aux États-Unis?—R. Nous établissons la capacité actuelle du pipeline à 185,000 barils par jour. Ce chiffre présente un certain écart en ce sens que les pompes fonctionnent sans interruption et qu'elles ont déjà acheminé jusqu'à 190,000 barils et plus; mettons 195,000 barils par 24 heures, que nous ramenons au chiffre de 185,000. La capacité du pipeline atteint ce chiffre grâce à de simples stations temporaires qui ont été installées à Jasper et à Canford, le long des conduits. Ces stations provisoires seront remplacées par deux stations permanentes munies de pompes multiples au lieu d'une seule, et la capacité du pipeline atteindra alors 200,000 barils.

M. Johnston (Bow-River):

D. Ces stations porteront-elles la capacité du pipeline à son maximum?—R. Nous parviendrons ainsi à la quantité maximum de pétrole que nous pouvons introduire dans le pipeline et en retirer.

D. En sorte qu'avec vos stations actuelles c'est là la capacité globale des conduits?—R. Pour répondre convenablement à votre question, il me faudrait un peu de temps. D'après les plans originels, le pipeline devait avoir une capacité quotidienne maximum de quelque 200,000 barils.

D. S'agit-il de conduits de 34 pouces?—R. Non, de 24 pouces. Mais on n'a pas installé les stations de pompage qu'il aurait fallu pour lui assurer cette capacité. Avant d'être construit, le pipeline devait atteindre une capacité de 300,000 barils.

Au cours de l'année dernière, ou environ, la situation à Suez et les découvertes de pétrole qui se multipliaient dans les Prairies, nous ont amenés à faire faire une nouvelle étude technique complète de notre entreprise ainsi qu'une étude des besoins de l'avenir par le *Stanford Research Institute*. Il se peut qu'au cours des prochaines années la capacité du pipeline soit portée à quatre, cinq, ou six cent mille barils.

D. Devrez-vous installer de nouveaux conduits pour obtenir ce résultat?—R. Oui, et cela changera l'allure générale de cette canalisation simple. Éventuellement, il y aura un second conduit avec autant de stations que nous en avons installé jusqu'ici. La capacité maximum du réseau atteindra, d'après nos plans actuels,—mais non définitifs,—cinq ou six cent mille barils par jour. Si je ne me trompe, une partie de la question originelle avait trait à nos livraisons aux raffineries des États-Unis et du Canada. A ce propos, je vais remonter à 1953. En 1953, la compagnie livrait 16,000 barils de pétrole par jour aux raffineries canadiennes.

M. Goode:

D. En 1953?—R. Oui, exactement 16,739 barils par jour aux seules raffineries canadiennes, car à cet époque nous ne livrions pas de pétrole aux

États-Unis; il n'y avait pas encore de raffinerie dans cette région américaine. Nous n'avons exploité notre pipeline que pendant une courte période, c'est-à-dire à compter du 17 octobre 1953. En 1954, 37,296 barils étaient livrés par jour aux raffineries canadiennes, contre aucun aux États-Unis; on n'effectuait pas non plus de livraison par la côte. Mais en 1955, la situation s'est mise à changer. Une raffinerie fut construite aux États-Unis. Nos livraisons journalières s'élevaient alors à 52,902 barils quant aux raffineries canadiennes qui, durant ce temps, avaient accru considérablement leur propre capacité, et à 31,080 quant aux raffineries de Washington. En 1956, 59,590 barils sont parvenus quotidiennement aux raffineries canadiennes, 52,490 aux raffineries de Washington et, de Burnaby, 17,023 aux bateaux-citernes. Les pourcentages correspondants s'établissent approximativement à 46.1 dans le cas des raffineries canadiennes, à 40.7 dans celui des raffineries de Washington et à 13.2 quant aux bateaux-citernes dont le pétrole leur parvient de Burnaby.

D. Voudriez-vous nous donner les chiffres pour 1957? Si je suis bien informé, vous avez déjà fait des livraisons et vous avez signé des contrats pour en faire d'autres. Est-ce exact? —R. Grâce aux stations temporaires dont je vous ai parlé, la capacité de production a augmenté. En janvier nous avons livré 71,150 barils par jour aux raffineries du Canada.

M. Johnston (Bow-River):

D. Combien de barils?

M. Goode: 71,150.

Le TÉMOIN: Je vais vous donner nos chiffres pour le premier trimestre, c'est-à-dire pour janvier et février et nos prévisions pour mars. Aux raffineries du Canada, 78,500 barils; à celles de Washington. ... Je m'excuse, ces chiffres sont pour le mois de mars.

M. Goode:

D. Quel est le chiffre des livraisons aux États-Unis pour le premier trimestre de cette année?—R. Je croyais que je vous donnais des chiffres pour le premier trimestre, mais je me suis rendu compte que ces chiffres sont ceux du mois de mars. Je n'ai pas le résumé pour le premier trimestre.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Pouvez-vous nous donner le montant estimatif des livraisons aux États-Unis pour le mois de mars?

M. Goode:

D. Pouvez-vous nous donner les chiffres de livraison au Canada pour le trimestre?—R. Non, je le regrette, les chiffres que je vous ai donnés sont pour le mois de mars.

M. Johnston (Bow-River):

D. Les chiffres que vous avez donnés sont pour le mois de mars?—R. Oui, ce sont les prévisions pour mars.

M. Goode:

D. Et pour janvier et février alors?

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Pourriez-vous répéter les chiffres pour mars?—R. Aux raffineries du Canada, 78,500; aux raffineries de l'État de Washington, 67,000.

M. Goode:

D. J'ai ici 71,150. Ce chiffre est pour quel mois?—R. Je croyais avoir en mains le résumé des livraisons pour le trimestre. J'ai commencé par vous donner un chiffre pour le mois de janvier. Je me suis repris et je vous ai donné un chiffre pour le mois de mars, croyant que je lisais les chiffres pour le trimestre.

D. Pourriez-vous nous donner les chiffres pour janvier, février et mars 1957?—R. Janvier: pour les raffineries du Canada, 71,150; pour les raffineries de l'État de Washington, 84,859; pour les pétroliers, 33,368. Février: pour les raffineries du Canada, 76,000; pour l'État de Washington, 74,500; pour les pétroliers, 26,500.

M. Green:

D. Quel est le chiffre pour les pétroliers?—R. 26,500. Désirez-vous que je répète ceux du mois de mars.

D. S'il vous plaît.—R. Canada, 78,500; État de Washington, 67,000; pétroliers, 33,000.

M. Nicholson:

D. Est-ce qu'il s'agit ici de gallons canadiens ou de gallons américains?—R. Ce sont des barils. Le baril contient 42 gallons américains ou 35 gallons canadiens. Je pourrais vous donner les totaux. Voici l'explication de ces chiffres. Ce sont là des livraisons et la livraison peut différer un peu, d'un mois à l'autre, à cause de la quantité pompée; car nous avons un grand réservoir à Edmonton et un autre grand réservoir à Burnaby et, quand nous avons une réserve considérable, nous pouvons livrer une quantité plus forte que celle que nous pompons. Si les réserves sont peu abondantes et si la demande est forte, nous pouvons pomper un peu plus d'huile que nous pouvons en livrer; mais, pour une année entière, la quantité pompée et la quantité livrée sont à peu près les mêmes.

M. Goode:

D. Je voudrais savoir ce qui arrivera en 1957. J'aimerais donc que vous expliquiez au Comité comment vous faites vos contacts pour ces livraisons futures. Très probablement, votre compagnie connaît la quantité de pétrole qu'elle transportera en 1957.—R. Nous ne sommes pas les propriétaires du pétrole et nous n'en vendons à personne. Je ferai ici une petite rectification. On nous alloue une certaine quantité en cas de perte et, si nous accumulons cette quantité de pétrole, nous pouvons la vendre ensuite, mais ce n'est là qu'un élément de notre administration. Nous sommes, tout simplement une compagnie de transport. Les gens de la région d'Edmonton insistent pour que nous transportions plus de pétrole que nous pouvons en acheminer, et je crois bien qu'il y a aussi des contrats de vente pour une quantité plus grande que celle que nous pouvons en pomper. Nous recevons des demandes pour le transport du pétrole et nous les remplissons. Nous livrons le pétrole en premier lieu aux raffineries canadiennes. Elles reçoivent la quantité qu'elles demandent. S'il y a du favoritisme ou quelque chose de semblable, nous n'y sommes pour rien. Le pétrole est envoyé directement aux raffineries et les vendeurs principaux vendent ce qu'ils ont reçu à qui bon leur semble. C'est très simple, comme vous voyez.

D. Monsieur Morrison, comment pouvez-vous connaître approximativement la quantité de pétrole que vous allez transporter pendant avril et mai? R. Nous faisons des calculs estimatifs.

D. Vous n'exploitez pas une pipeline sans savoir quel sera votre chiffre d'affaires. Quelles sont vos prévisions pour avril, mai et juin, à la fois pour

les États-Unis et pour le Canada?—R. Les chiffres que je vais vous donner ne sont que des prévisions et nous les avons établis en supposant que nous pourrions pomper plus de pétrole que nous le pouvons en réalité. Nous travaillons sans relâche, toutes les pompes sont en fonctionnement. Nous n'avons pas de pompes de rechange, mais nous espérons obtenir les résultats que je vais vous donner. Le résultat dépendra du fonctionnement des pompes. Voici les prévisions pour avril: 72,500 pour les raffineries canadiennes; 76,000 pour celles de l'État de Washington; 42,500 pour les pétroliers. Pour le mois de mai: 74,000 pour les raffineries canadiennes; 76,000 pour celles de l'État de Washington; 44,000 pour les pétroliers. Avez-vous demandé les chiffres pour avril, mai et juin?

D. Oui, donnez-nous les chiffres pour juin, s'il vous plaît. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'aller plus loin que juin.—R. Juin: 74,000 pour les raffineries canadiennes; 76,000 pour l'État de Washington et 49,000 pour les pétroliers.

M. McIvor: Il y a une augmentation.

M. Barnett:

D. Pouvez-vous nous donner une idée de la destination de ce pétrole?—R. Je ne peux vous le dire pour l'avenir, mais je le peux pour le passé. On nous dit quels sont les pétroliers qui sont au port. J'ai une liste des pétroliers de l'année dernière, mais je ne l'ai pas apportée ici. Il y en avait 53. Le premier est arrivé au tout début de l'année. Je crois qu'on l'a chargé le 1^{er} janvier. A la fin de l'année, nous en avons chargé 53, dont la plupart étaient à destination de la Californie, c'est-à-dire à destination de la baie de San-Francisco. Il y en avait deux pour le Japon et un pour la France, je crois. C'est à peu près tout. Certains de ces pétroliers sont venus ici à cause de la grève qui est survenue à la raffinerie d'Anacortes, dans l'État de Washington; une partie du pétrole qui a été envoyé à cette raffinerie de l'État de Washington a passé par la baie de San-Francisco. Mais l'endroit où le pétrole est envoyé et qui l'a acheté, cela ne me regarde pas.

M. Goode:

D. Vous savez qu'il y a dans l'État de Washington de grandes raffineries qui ne traitent que le pétrole qui vient de l'embranchement de Sumas.—R. Je ne suis pas prêt à dire cela.

Deux raffineries établies dans l'État de Washington possèdent d'excellents quais qui surpassent les nôtres. Des pétroliers de toutes les parties du monde peuvent y accoster.

D. La raffinerie de Ferndale a-t-elle été construite avant que le Parlement permette l'aménagement de l'embranchement de Sumas, ou après la décision prise par la Chambre des communes?—R. Je ne saurais le dire, car je suis un nouveau venu.

D. Quelqu'un peut-il m'éclairer? Qu'est-ce qui a précédé: la décision prise par la Chambre ou la construction de la raffinerie de Ferndale?—R. L'aménagement se poursuit à l'heure actuelle. A tout événement, il existe deux ou trois raffineries dans l'État de Washington, et on commencera la construction dès qu'elles seront stabilisées.

D. A votre avis ou de l'avis de vos fonctionnaires, est-ce vrai qu'il n'y aurait pas de raffinerie à Ferndale si on n'avait pas obtenu la permission d'aménager l'embranchement de Sumas?—R. Je ne puis faire de conjectures, car il ne s'agit que d'une opinion.

D. Y a-t-il un de vos fonctionnaires qui puisse m'éclairer?—R. Je ne le crois pas; il s'agit toujours d'une opinion.

D. D'où la raffinerie de Ferndale obtient-elle son approvisionnement de pétrole?—R. J'ai cru l'an dernier jusqu'à l'affaire de Suez qu'elle s'approvisionnait de pétrole vénézuélien et canadien, selon qu'il coûtait le moins cher.

D. N'est-il pas vrai que la raffinerie de Ferndale ne pourrait pas fonctionner sans le pétrole canadien?—R. Elle le pourrait certainement.

D. Où obtiendrait-elle le pétrole?—R. La société qui l'exploite est d'envergure mondiale; il s'agit de la *Socony Vacuum and General Petroleum*. Cette société a des propriétés au Venezuela. Elle possède certainement un contrat lui permettant d'obtenir du pétrole du Venezuela et de l'Orient. C'est uniquement une question d'avoir les pétroliers et de s'entendre sur leurs taux. Cette société raffinait du pétrole vénézuélien. C'était une société d'envergure internationale.

D. Jusqu'à quel moment a-t-elle obtenu du pétrole venant de l'Amérique du Sud?—R. Jusqu'au moment de la crise de Suez.

D. A votre avis, pourrait-elle obtenir à l'heure actuelle du pétrole de l'Amérique du Sud?—R. Il ne s'agit que d'une opinion. J'ignore la teneur de ses contrats. Elle possède du pétrole dans ces pays, et elle en raffinerait si elle décidait de payer le prix et si elle pouvait le lancer sur le marché et le vendre à des prix de concurrence.

D. Êtes-vous d'avis, comme moi, que la raffinerie de Ferndale ne pourrait être exploitée sans l'embranchement de Sumas et sans le pétrole transporté par son entremise?—R. Je n'ai pas d'observations à ce sujet.

D. N'y a-t-il pas certains de vos collaborateurs qui pourraient m'éclairer?—R. Ils sont libres de le faire, s'ils le désirent.

M. TAYLOR: Il y a une raffinerie moins importante dans la région de Seattle qui n'est pas reliée au pipeline.

Le TÉMOIN: Nous ignorons en réalité comment elle se procurera son pétrole.

M. Cameron (Nanaïmo):

D. Qu'est-ce qui a poussé votre société à construire l'embranchement de Sumas?—R. Le fait que des raffineries devaient être aménagées aux États-Unis.

D. Quelle assurance ces raffineries vous ont-elles donnée quant à leurs dispositions à acheter le pétrole transporté par votre pipeline?—R. Elles ont certainement fait certaines promesses. Les acheteurs et vendeurs de pétrole nous ont dit pouvoir vendre du pétrole à cet endroit. Nous n'avons pas commandité cette entreprise, car une telle initiative ne relève pas de notre société, qui s'occupe uniquement du transport du pétrole. Il vous faudrait pressentir les propriétaires des champs pétrolifères: l'*Imperial Oil*, la *B.A. Oil* et la *Gulf*. Ce sont ces sociétés qui vendraient le pétrole... La *General Petroleum* possède peut-être des puits au Canada, et désirerait également transporter son pétrole d'Edmonton à Washington.

D. Voulez-vous dire que votre société construirait un embranchement de pipeline à tout endroit où on le lui permettrait, sans obtenir de promesses bien définies?—R. Non.

D. Je reviens au premier point abordé. Quelles promesses vous avaient été faites?

M. WAHN: On nous a alors annoncé que des raffineries seraient probablement construites dans cette région vu qu'on en manquait, mais aucune des raffineries n'a encore pris des engagements par contrats. J'ignore si elles transporteront du pétrole par les pipelines de la *Trans Mountain*. Nous croyons tout simplement qu'il est économique pour elles d'acheter leur pétrole en Alberta.

M. Cameron (Nanaïmo):

D. Veuillez développer votre assertion, savoir qu'à votre avis il serait désirable, du point de vue économique, que ces raffineries obtiennent leur pétrole par l'entremise de vos pipelines. Expliquez-vous. Êtes-vous d'avis, comme M. Goode, que cette initiative est tellement souhaitable du point de vue économique que sans elle la raffinerie de Ferndale ne peut être exploitée?—R. Nous l'espérons.

M. WAHN: Je ne saisis pas très bien la question posée. Est-il moins coûteux pour cette raffinerie d'acheter du pétrole canadien, ou du pétrole du Moyen-Orient ou d'ailleurs? Je ne suis pas spécialiste en cette matière, mais tout dépend des prix exigés par les pétroliers, des frais de transport du pétrole de ces autres sources à la raffinerie de Ferndale. Nous ne sommes aucunement spécialistes en cette matière. Je présume qu'elle pourrait le faire, tout en payant plus cher.

M. CAMERON (Nanaïmo): Quelle est la raison de ces gros placements de capitaux?

Le TÉMOIN: Quand on dit qu'elle "pourrait", on veut dire qu'il est matériellement possible que la raffinerie se procure du pétrole provenant du Moyen-Orient et du Venezuela, et à mon avis, elle serait insensée d'acheter du pétrole canadien quand elle peut se procurer du pétrole vénézuélien à un prix moins élevé.

M. Goode:

D. Vous-même ou certains de vos fonctionnaires devez connaître le prix du pétrole vénézuélien et du pétrole canadien livré à la raffinerie de Ferndale?—R. Je puis l'avoir, mais il ne m'importe aucunement de le savoir.

D. Il m'importe à moi. Je demanderais au président de se procurer ces chiffres. Je désire avoir, avant la fin des délibérations du Comité, le prix du pétrole vénézuélien et du pétrole canadien livrés à la raffinerie de Ferndale.—R. L'Institut des recherches de Stanford en a publié un bref tableau.

D. En avez-vous un exemplaire?

M. TAYLOR: Oui; le tableau en question se trouve à la troisième ou quatrième page.

Le TÉMOIN: Ce sont là les meilleurs renseignements que nous puissions obtenir. La société Dechtel dirige pour nous notre programme de construction à l'Institut de recherches de Stanford et mène à notre demande une enquête sur les prévisions pour la côte ouest, soit la Californie, la Colombie-Britannique et toute cette région.

Voyons le paragraphe intitulé: "Coût du pétrole brut importé". Je suppose qu'on tient ce rapport pour confidentiel. C'est un rapport pour lequel nous rémunérons l'Institut des recherches de Stanford, qui est une société de recherches indépendante. A la Commission de la marine des États-Unis (U.S.-M.C.), dont le tarif du transport par pétrolier s'applique au moins dans notre partie du monde sinon dans le monde entier, les taux de base imposés sur le pétrole brut d'Alberta accusent une diminution d'environ 80 cents sur les taux imposés sur le pétrole brut provenant du Moyen-Orient. Je crois savoir que certains gros acheteurs importent à l'heure actuelle du pétrole d'Arabie au tarif de l'U.S.M.C. moins 35. Quand on leur a offert du pétrole canadien, les frais de transport par pétrolier étaient très bas; ils étaient beaucoup plus bas que le tarif de l'U.S.M.C. moins 35, mais il n'était pas aussi économique pour ces compagnies d'acheter du pétrole canadien, au prix qu'elles devaient payer pour le faire livrer, que de payer les frais de transport par pétrolier dont elles pouvaient alors bénéficier. Elles importent à l'heure actuelle du pétrole brut d'Arabie au tarif de l'U.S.M.C. moins 35 p. 100, de sorte que le

prix livré à l'heure actuelle de ce pétrole brut est inférieur par dollar au prix de \$3.45 du pétrole albertain. C'est le seul chiffre que je possède relativement au pétrole brut d'Alberta livré dans le nord-ouest. De même, le pétrole brut de Sumatra, livré aux ports de la Californie selon le taux de base du transport par pétrolier, coûte environ \$4.30. Le taux de base du transport par navire-citerne serait celui fixé par l'U.S.M.C., soit \$3.50 le baril moins 35 p. 100. Par conséquent, à l'heure actuelle, selon les prix afférents à la tête du puits pour le pétrole brut la concurrence future sur le marché californien des importations, qui doit être approvisionné par des fournisseurs d'outre-mer, est fondée sur la disponibilité de navires-citernes et sur les répercussions de cette dernière relativement au tarif exigé à l'avenir par ces navires. Bref, tout dépend du tarif des pétroliers: s'il augmente, le pétrole brut albertain occupera une situation préférentielle; s'il diminue ce sera peut-être le cas des autres pétroles bruts.

M. Goode:

D. En réalité, il en coûte de transporter du pétrole de la Californie à la raffinerie de Ferndale. Les chiffres que vous avez cités, sauf erreur, ont trait à des ports de la Californie.—R. Aucunement, je n'ai jamais dit rien de pareil. J'ai parlé du pétrole brut venant d'Arabie et de Sumatra.

D. Livré où?—R. A la raffinerie de Washington.

D. Vous avez dit qu'il était livré aux ports de la Californie.—R. Aux ports de la Californie? En effet.

D. Quel est le coût de livraison du pétrole de tout port californien à la raffinerie de Ferndale?—R. Quand on transportait le pétrole au taux de l'U.S.-M.C. moins 35 p. 100, je crois que le taux de Burnaby à la baie de San-Francisco était de 20 à 27 cents, n'est-ce pas?

M. WAHN: Je ne m'en souviens pas.

Le TÉMOIN: Le coût dépend évidemment de la distance sur laquelle on doit transporter le pétrole.

M. BYRNE: Le déblaiement du canal de Suez et le règlement de la situation au Moyen-Orient n'auront-ils pas quelque influence sur le tarif?

Le TÉMOIN: J'aimerais bien connaître la réponse à ces questions. La production est en train de subir des modifications. On construit de nombreux navires-citernes... dont les plus gros ne peuvent traverser le canal de Suez.

Je ne voudrais rien affirmer, mais il se peut bien que la crise de Suez ait simplement précipité une situation qui se serait présentée dans quatre ou cinq, six ou sept... j'ignore dans combien d'années. Il coûte moins cher de transporter ces quantités considérables de pétrole à bord de ces énormes navires.

M. Hahn:

D. Monsieur le président, le témoin pourrait-il préciser sa déclaration en disant au Comité si le prix de livraison du pétrole brut à la Californie par navire-citerne, qu'il nous a fourni, est le même que les prix qu'exigeraient ces mêmes navires pour le livrer à Seattle et le transporter à Ferndale?—R. En réalité, cela est en dehors du champ d'activité de ma compagnie. Cela ne nous regarde pas.

D. Monsieur le président, avec tout le respect que je dois à l'opinion du témoin, je crois voir où veulent en venir M. Goode et certains autres membres du Comité. On a prétendu que la raffinerie de Ferndale n'aurait pas été construite,—voilà ce que j'ai cru comprendre,—si le pipeline de la *Trans Mountain* n'avait pas transporté de pétrole dans la région de Ferndale. Maintenant, si vous pouviez prouver pour,—en réalité, j'ignore dans quel dessein,—si vous pouviez prouver que le prix du pétrole livré à Ferndale fait concurrence à

celui du pétrole venant par navire-citerne des ports d'Arabie ou du Venezuela, cela répondrait à la question qui nous occupe. Il semble que cette question réside dans le fait qu'on exporte du pétrole canadien, une ressource naturelle, et cela semble poser un problème. Il importe beaucoup dans l'ensemble que le prix dudit pétrole puisse faire concurrence ou non aux autres. Pouvez-vous nous fournir des chiffres indiquant que tel est le cas? Les mêmes prix exigés pour le pétrole brut transporté par navire-citerne du golfe Persique en Californie sont-ils exigés à Ferndale?—R. En réalité, je m'en suis jamais préoccupé, et je n'en connais pas les détails.

La production de pétrole en Alberta est si considérable que toutes les raffineries canadiennes pourront se procurer tout le pétrole dont elles auront besoin dans l'avenir. Une quantité considérable est destinée à l'exportation. D'autre part, le Canada manque de devises étrangères, de dollars américains, et désire apparemment exporter le plus de pétrole possible. Je suis allé rendre visite au premier ministre à Edmonton, et il m'a déclaré qu'on désirait exporter une grande quantité de pétrole. C'est ce qu'ils appellent la "M.E.R.". En moyenne, le chiffre de la production économique de l'Alberta dépasse de 200,000 à 300,000 barils de pétrole par jour la vente actuelle dudit pétrole.

D. Est-ce que la pression exercée par l'Alberta tient à ce qu'on doit se débarrasser du pétrole pour disposer du gaz?—R. Non. A mon avis, c'est une étape habituelle des affaires. On a découvert le pétrole, ce qui a coûté très cher. Si on ne l'extrait pas, les sociétés qui ont dépensé l'argent nécessaire pour le découvrir feront faillite. Elles doivent le vendre, selon la procédure habituelle du commerce. Elles doivent trouver des acheteurs. Nous ne sommes qu'agents de liaison. Ces sociétés nous disent: On vous livrera une telle quantité de pétrole à Edmonton, et vous le livrez aux raffineries de Burnaby, aux autres raffineries du Canada, et à celles des États-Unis.

D. Vous répondez à la demande des raffineries canadiennes?—R. Entièrement, et elles ont augmenté considérablement leur production depuis l'aménagement du pipeline.

M. Byrne:

D. Connaissez-vous d'autres projets d'aménagement de raffineries sur la côte ouest?—R. Uniquement ce que j'en ai lu dans les journaux. On a parlé pendant plusieurs années d'une raffinerie que la société B.A. doit construire à Vancouver, mais cette nouvelle n'a pas été confirmée en haut lieu. Dans l'État de Washington, trois ou quatre sociétés importantes en ont parlé, et ont même fait l'acquisition de terrains. Un contrat a déjà été adjugé pour la construction d'une nouvelle raffinerie près de celle de la société Shell à Anacortes.

D. De toute façon, monsieur le président, il est évident que ces questions ne portent pas directement sur le sujet. Je me demande si nous ne devrions pas nous en tenir à la question à l'étude.

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous parler un peu plus fort?

M. BYRNE: A mon avis, nous posons des questions qui ne se rattachent pas au sujet à l'étude. Nous sommes ici surtout pour décider si chaque action doit être subdivisée en cinq. Nous avons eu en grande partie ce genre de débat au moment où cette société a été constituée, et à mon sens, les questions posées ce matin n'ont apporté rien de neuf au sujet. La société a été constituée, et nous devons étudier maintenant la subdivision des actions. A mon avis, nous devrions étudier le financement de la société.

M. Follwell:

D. Monsieur le président, avant l'examen de la substance même du bill, on voudra bien me permettre de poser une ou deux questions ayant trait aux témoignages que j'ai entendus ici.

On a laissé entendre, ou plutôt on vous a demandé, monsieur, s'il y avait suffisamment de pétrole pour répondre aux besoins du marché canadien. Ce point, je suppose, ne vous concerne en rien. Vous vous occupez uniquement de transport et le propriétaire du pétrole, dont vous faites le transport, le vend où il veut, en conformité des règlements de notre pays et dans les meilleures conditions. Vous n'avez rien à dire pour ce qui est de l'endroit où le pétrole est expédié; vous n'avez pas à décider s'il ira aux États-Unis ou s'il restera au Canada?—R. Notre compagnie n'a pas été déclarée une entreprise de transport public.

D. Je vois.—R. Ainsi, une certaine latitude existe. Cependant, nous serions disposés à faire tout en notre pouvoir, je crois, pour veiller à ce que les raffineries canadiennes obtiennent tout le pétrole dont elles ont besoin. C'est d'elles que dépend le succès de notre entreprise et le pipeline a été construit justement en vue d'alimenter les raffineries canadiennes. C'est sur elles qu'on pouvait compter pour acheter le pétrole canadien.

M. Taylor vient justement de consulter des chiffres et il dit que la raffinerie de Ferndale, à ses débuts, achetait la moitié de son huile brute de l'Alberta et l'autre moitié de l'étranger. Elle était prête à aller dans un sens ou dans l'autre, selon que le lui dicteraient les conditions économiques de l'époque.

Elle ne nous a garanti ni la totalité ni une proportion quelconque de ses contrats. La situation était la même dans le cas de la raffinerie *Shell*. La *Shell* devait acheter 50 p. 100 de son huile brute du Venezuela et 50 p. 100 du Canada.

D. Puisque votre compagnie n'est pas une entreprise de transport public, pourriez-vous refuser de transporter du pétrole, si vous le désiriez?—R. A mon avis, s'il nous arrivait de refuser de le faire, notre compagnie serait vite déclarée une entreprise de transport public. Nous faisons fonction d'entreprise de transport public, mais il n'y a pas eu,—je ne sais trop quel terme il faudrait employer,—d'avis de quelque sorte, d'ordre formel, ou de déclaration formelle, de la part de la Commission des transports, déclarant notre compagnie une entreprise de transport public.

D. Ce matin, vous avez laissé entendre, je crois, que le débit de votre pipeline atteignait maintenant son maximum. Votre pipeline donne maintenant son plein rendement, n'est-ce pas?—R. Nous avons un programme d'expansion en marche. Jusqu'ici, il a plutôt été financé par les revenus. Quand je suis arrivé à la *Trans Mountain*, notre premier geste a été de commander des pompes et des moteurs de secours, car nous n'en avions pas du tout. Mais nous n'avons jamais réussi à mettre ces appareils en réserve. Dès que l'un d'eux nous était livré, il était immédiatement mis en service pour le demeurer sans arrêt depuis. Nous n'avons encore aucun matériel de secours. Tous nos efforts ont servi à répondre aux besoins accrus.

D. Quand vous vous procurez des pompes supplémentaires, n'augmentent-elles pas le débit de votre pipeline?—R. Non, monsieur. Notre intention n'est pas d'augmenter le débit mais d'en assurer le maintien.

D. Ainsi, si un arrêt inopiné se produisait, vous ne pourriez pas maintenir le débit?—R. Il y a eu un incendie de courte durée à la station temporaire de Jasper le débit a diminué de 20,000 barils par jour.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Quel est le diamètre de votre pipeline?—R. Vingt-quatre pouces.

M. GREEN: Monsieur Morrison, je suis enclin à garder la neutralité ici, pour le moment, jusqu'à ce que je comprenne de quoi il s'agit dans tout cela. A mon sens, une de vos grandes difficultés découle du débat qui a eu lieu quand votre compagnie a été constituée.

J'ai ici le hansard du 6 mars 1951. M. Laing, qui était le parrain du bill relatif à la constitution de votre société, a déclaré ce qui suit:

Sous la pression des pompes on en pourra porter la capacité à près de 200,000 barils par jour. On aménagera un poste terminus maritime et des réservoirs d'emmagasinage dans le port de Vancouver en vue de l'expédition de l'excédent de pétrole livré à ce port et qu'on ne peut consommer en Colombie-Britannique.

Ces paroles me portent à croire que c'était chose entendue qu'il serait entièrement situé au Canada.

Le TÉMOIN: Le pipeline.

M. Green:

D. Je vous demande pardon?—R. Le pipeline.

D. Il était entendu, je crois, que tout aboutirait à Vancouver. Il n'a pas été question d'un prolongement du réseau aux États-Unis.

Quand le bill a été examiné par le présent Comité en 1951,—je lis le compte rendu des délivérations du 19 mars de l'année susmentionnée,—diverses questions ont été posées. A la page 11, je trouve une question de M. Robinson, aujourd'hui vice-président de la Chambre. Le témoin était, je crois, M. Sydney Martin Blair.—R. Je le crois aussi mais je n'en suis pas certain.

D. Je ne sais pas au juste quel poste le témoin occupait à ce moment-là.

M. GOODE: Il était vice-président de la compagnie.

M. GREENE: M. Robinson a dit:

D. Que pensez-vous de l'effet d'un tel amendement, advenant que vous modifiez vos intentions à l'avenir?

L'amendement en question, établissait que le principal pipeline devait se trouver au Canada.

Si, par exemple, vous désirez plus tard prolonger votre pipeline en territoire américain, croyez-vous que vous seriez lié par cet amendement et empêcher d'agir à votre guise?

Voici la réponse du témoin:

R. Monsieur, j'estime que, par un tel amendement, notre exploitation serait limitée au Canada, selon nos plans actuels. Nous ne songeons aucunement à exploiter de pipelines en dehors du territoire canadien.

M. Robinson a ensuite demandé:

D. Permettez-moi de m'exprimer autrement. Supposons que vous vouliez pénétrer aux États-Unis, prévoyez-vous que vous auriez à solliciter du Parlement l'octroi de nouveaux pouvoirs? je voulais seulement savoir dans quelle mesure vous vous estimeriez lié par un tel amendement?

La réponse du témoin se lit ainsi:

R. Je ne sais trop si je puis répondre à une question d'ordre aussi juridique. Tout simplement, nous n'avons pas en vue d'entreprises de ce genre.

M. NICHOLSON: De quelle année s'agit-il s'il vous plaît?

M. GREEN: De l'année 1951. A la page 15 du compte rendu, je trouve une autre question de M. Robinson. Elle se lit comme il suit:

D. Encore une question, monsieur le président. Comment comptez-vous disposer du surplus, de la différence entre ces 30,000 tonneaux par jour et les 70,000 tonneaux par jour auxquels vous évaluez le débit de votre pipeline?—R. Je crois que nous l'exporterions.

Toujours à la page 15, on peut lire cette autre question de M. Robinson:

D. Monsieur Bridges, je présume que le surplus serait exporté; comment procéderiez-vous?... Par chaland?—R. Par navire-citerne ou par chaland.

D. A partir de quel endroit, pensez-vous?—R. Vous comprenez que ce sont les compagnies pétrolières qui se chargeraient de la chose. Nous nous contentons de faire parvenir le pétrole au point terminus du réseau; toutefois il semble que le surplus prendrait le chemin des États-Unis.

D. Par navire-citerne?—R. Par navire-citerne et par chaland.

D. Et non pas par un prolongement de votre pipeline?—R. Du moins pas en ce qui concerne notre compagnie.

D. En répondant à une question antérieure, vous avez déclaré n'avoir pas l'intention de prolonger votre réseau vers le sud, jusqu'aux États-Unis?—R. Nous comptons disposer, à Vancouver, d'un bassin terminus de stockage maritime dont la capacité initiale sera d'un million de tonneaux. Si le débit de notre conduite peut être amené à 200,000 tonneaux par jour, cette capacité d'emmagasinage augmentera nécessairement.

Il s'agissait là, bien entendu, de la capacité d'emmagasinage à Vancouver. Vient ensuite une question de M. Murray; puis, M. Lennard fait la remarque suivante:

La compagnie fera office de voiturier public, ce qui ne veut pas dire qu'une autre compagnie soit empêchée de recueillir le pétrole à Vancouver,—une autre compagnie dont le pétrole n'est pas transporté au moyen de pipeline,—de recueillir le pétrole en question à Vancouver, et de l'écouler elle-même par pipeline à différents endroits des États-Unis.

Le TÉMOIN: Il n'a pas été question d'un tel projet.

Voilà donc la difficulté que vous devez envisager aujourd'hui. On a insinué que le programme de la compagnie était complètement changé et que, au lieu de transporter tout le pétrole à Vancouver, d'où tout excédent serait ensuite expédié par chaland ou navire-citerne, on en transporte maintenant une grande quantité dans l'État de Washington. Telle est, apparemment, la situation.

Le TÉMOIN: A l'époque, il n'y avait aucune raffinerie importante dans l'État de Washington. Spokane en avait une petite. Je tiens à affirmer que tout ce qui a été dit, dans les témoignages qu'on vient de citer, était conforme à la vérité. A quoi cela aurait-il servi de prolonger le réseau en territoire américain? Comme tout était expédié en Californie, au Japon ou en France, à l'époque, il était plus logique de transporter le pétrole à Burnaby d'où il pouvait ensuite être expédié ailleurs. C'est pour cette raison qu'on a construit les grands réservoirs d'emmagasinage qu'on trouve à cet endroit.

M. Green:

A mon avis, il y a lieu de penser que la compagnie savait tout le temps qu'il y aurait des raffineries aux États-Unis; en d'autres termes, que le Comité n'a pas été mis au courant de tous les faits en 1951. Mais je me trompe peut-être.—R. C'est après la construction du pipeline transmontain, je crois,—après l'élaboration du projet certainement,—ou quand les travaux ont commencé, que d'importantes compagnies d'huile ont commencé à songer à construire des raffineries dans l'État de Washington. J'ai été au service de la Shell pendant un bon nombre d'années; celle-ci avait des raffineries à Martinez, dans la baie de San-Francisco, et à Los-Angeles et les produits destinés à son marché du nord-ouest étaient expédiés par navires-citernes,

à partir de ces ports jusqu'à des points terminus dans les États de Washington et d'Oregon. Je crois que toutes les autres compagnies faisaient de même. A cette époque, la construction d'un embranchement pour le transport de l'huile brute du Canada aux États-Unis aurait été une entreprise hasardeuse. Mais de grandes découvertes ont été faites depuis et elles ont complètement changé la situation.

M. Goode:

D. En réponse à ma question au sujet de la date de la raffinerie de Ferndale et de celle de l'embranchement de Sumas, vous m'avez dit,—et je ne cherche pas à insinuer que vous avez dit cela par erreur,—que vous n'étiez pas certain s'il y avait relation entre les deux. D'autre part, vous avez dit à M. Green qu'il n'y avait pas de raffinerie à Ferndale quand les témoignages cités ont été présentés. Vous avez aussi laissé entendre que c'était la décision de construire un embranchement à Sumas qui avait entraîné la construction de la raffinerie de Ferndale.—R. Ce ne sont là que des conjectures de ma part, car je ne sais pas quels étaient les projets de la compagnie à ce moment-là. Je n'avais aucune relation avec elle.

D. N'est-il pas raisonnable pour moi, en ma qualité de membre du présent Comité, de supposer que l'embranchement à Sumas n'aurait pas été construit si la compagnie n'avait pas eu quelque contrat ou quelque entente avec les compagnies d'huile des États-Unis, en vertu desquels celles-ci s'engageaient à établir des raffineries dans le proche voisinage de la frontière entre le Canada et les États-Unis?—R. Je ne suis pas de votre avis du tout. Dans le cas d'une entreprise comme celle dont il est question ici, je suppose que tout homme d'affaires, s'il jetait les yeux vers le nord-ouest, estimerait que ce territoire constitue une sorte de vide pour ce qui est de l'approvisionnement de l'huile brute et des produits du pétrole. Si l'on est prêt à dépenser le montant qu'il faut dépenser pour construire un pipeline d'Edmonton à Vancouver et si un embranchement devait conduire à ce territoire, on installerait un raccord à ce point-là. On pourrait en installer un à Kamloops. Si l'on avait l'intention de construire un embranchement et s'il y avait la moindre probabilité qu'on le fasse, on ne voudrait pas se voir obligé de fermer tout le pipeline pour installer des raccords quand, pour quelques dollars, on peut les installer au moment de la construction du pipeline principal. Il y a d'autres raccords dans notre pipeline, d'où nous pourrions faire partir des embranchements si nous pouvions compter sur une station de pompage. On installerait des raccords de quelque sorte à cet endroit, sous forme de soupapes et de collets. Avec un débit de 200,000 tonneaux par jour, ce qui, à l'époque, est considéré comme le débit maximum, et à raison de 45 cents le tonneau, si l'on fermait le pipeline pendant toute une journée, on perdrait beaucoup d'argent. Si on le fermait pendant une semaine, ou deux semaines, on en perdrait beaucoup plus. Il n'y a pas de mal à dépenser \$5,000 pour installer une soupape,—ou même \$10,000 ou le montant nécessaire, quel qu'il soit,—afin de préparer l'avenir. C'est simplement de la prévoyance.

D. A mon avis, M. Blair nous a raconté une toute autre histoire en 1951. J'ai prononcé en Chambre un discours sur la question quelque temps après que M. Blair eut dit au Comité que la conduite irait à Vancouver. M. Green nous a lu les témoignages présentés à l'époque et il ne fait pas de doute qu'on avait donné à entendre au Comité que le pipeline irait à Vancouver, ou Burnaby, en l'occurrence; rien n'indiquait qu'un embranchement serait situé en territoire américain. Il a donné au Comité l'assurance formelle qu'il n'y aurait pas d'embranchement conduisant aux États-Unis. On nous dit maintenant que l'embranchement jusqu'à la frontière américaine a été contruit entièrement à

titre spéculatif et non pas parce qu'il était question de construire une raffinerie à Ferndale. Je suis désolé,—et je dis ceci très respectueusement,—mais il m'est impossible d'accepter des témoignages de ce genre.

A mon avis, la *Trans Mountain Oil Pipeline Company* n'a pas construit l'embranchement de Sumas à la frontière américaine sans avoir, au préalable, obtenu quelque garantie, selon laquelle une grande raffinerie, où l'on utiliserait du pétrole canadien serait établie aux États-Unis. La main-d'œuvre de cette raffinerie serait américaine.

M. I. G. WAHN (*agent parlementaire*): J'assistais à la réunion dont il est question, monsieur le président, et, même si mes souvenirs sont peut-être un peu vagues, je me rappelle qu'il n'y avait aucune raffinerie dans l'État de Washington en 1951. A mon sens, il n'aurait probablement pas été sage, du point de vue économique, de construire quelque pipeline depuis la frontière canadienne jusqu'en Californie. A l'époque, le marché de la Californie était le seul marché et les taux étaient très bas, pour autant que je sache. Je suis convaincu que M. Blair a été tout à fait franc dans ses remarques en mars 1951; à l'époque, rien ne motivait la construction d'un embranchement jusqu'aux États-Unis. La compagnie n'avait aucune intention de ce genre. En décembre 1951, nous avons offert nos obligations au public et, même à ce moment-là, la compagnie n'avait aucune intention de ce genre, car il n'en est pas question dans le prospectus qu'elle a publié au cours de ce mois. C'était près d'un an après le témoignage de M. Blair. Il est un peu injuste, à mon avis, même de supposer ou de donner à entendre que M. Blair aurait eu l'intention de tromper le Comité ou qu'il l'aurait fait. A l'époque, la *Trans Mountain* n'avait aucune intention de construire un embranchement aux États-Unis. Ce n'est que beaucoup plus tard qu'un embranchement a été construit.

M. Byrne:

D. Monsieur le président, j'ai l'impression que nous nous éloignons du bill actuellement devant nous. Nous sommes venus ici pour décider si nous devons consentir à la subdivision des actions de cette Compagnie. Je me demande si nous pouvons prier le témoin de nous éclairer au sujet de la distribution actuelle du capital, si on en détient des quantités plus ou moins considérables, et combien il y a de détenteurs d'actions.—R. On a posé la même question au comité du Sénat et je n'ai pas trouvé de réponse satisfaisante. Mais depuis lors, M. McQuarrie a fait des recherches et il peut vous communiquer les meilleurs chiffres qu'il a trouvés.

M. McQUARRIE: Monsieur le président et messieurs, un examen récent de nos registres révèle la répartition suivante des actionnaires de la Compagnie: on trouve au Canada 4,943 détenteurs d'actions dont 4,467 sont des particuliers et les 476 autres sont des sociétés canadiennes.

M. FOLLWELL: Avez-vous la distribution des actions?

M. McQUARRIE: Oui, procédons de cette façon: au Canada, aux États-Unis et ailleurs; au Canada, 4,467 particuliers possèdent un total de 263,173 actions.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Voulez-vous répéter ce chiffre, s'il vous plaît.

M. McQUARRIE: C'était 4,467. Il s'agissait des particuliers canadiens détenteurs de titres; et ces 4,467 particuliers canadiens détenteurs de titres possèdent 263,173 actions; 476 sociétés canadiennes se partagent 800,419 actions.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Dans ces sociétés canadiennes, quelle est la proportion des actionnaires qui sont des citoyens canadiens, seriez-vous au courant?

M. McQUARRIE: Tout ce que nous savons, c'est le nom de l'actionnaire et son adresse. C'est pourquoi nous sommes arrivés à ces chiffres.

M. CAMERON (Nanaimo): Ces sociétés s'occupent d'huile, ou de quelle sorte d'affaires?

M. McQUARRIE: On en trouve de tout genre; les unes désirent faire des placements, d'autres sont des compagnies d'assurances, et tous ceux qui ont de l'argent à placer.

M. FOLLWELL: Ce sont toutes des entreprises constituées en sociétés?

M. McQUARRIE: Oui, ce sont toutes des sociétés constituées, de tous les genres.

M. NICHOLSON: Vous n'auriez pas le détail de ces compagnies, pour savoir combien s'intéressent à l'huile?

M. McQUARRIE: Non, rien de la sorte, seulement le total.

M. NICHOLSON: 476,000.

M. McQUARRIE: Oui.

M. NICHOLSON: Vous ne possédez pas de détails?

M. McQUARRIE: Non, je vous ai donné les chiffres des particuliers canadiens qui possèdent des actions et leur quantité, le nombre de sociétés canadiennes et leur nombre de titres. Le nombre total des détenteurs de titres est de 4,943 et ils possèdent 1,063,502 actions. Viennent ensuite les détenteurs de titres aux États-Unis, et en considérant d'abord les particuliers on en trouve 718 qui, aux États-Unis, possèdent un total de 93,062 actions. Il y a aussi 122 sociétés qui détiennent un total de 342,114 actions. Dans la classe suivante, on trouve tous les autres: nous avons eu les Canadiens et les États-Unis. En considérant tous les autres, nous trouvons deux particuliers dans le reste du monde qui possèdent des actions, soit 45, et 21 sociétés étrangères avec 6,115 actions.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Ils en ont beaucoup?

M. McQUARRIE: 6,115.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Parmi ces sociétés étrangères, pourriez-vous dire combien sont britanniques et combien ne le sont pas?

M. McQUARRIE: Je n'ai pas de détails mais je me rappelle que la majorité sont britanniques.

M. HAHN: L'U.R.S.S. possède-t-elle quelques-uns de ces titres?

M. McQUARRIE: Non, elle n'en possède pas. Cela nous donne un grand total de 5,806 actionnaires qui possèdent tous les titres émis au nombre de 1,504,928.

M. PURDY: Il y a plus d'un million de titres dans le trésor?

M. McQUARRIE: Il y en a presque trois millions et demi dans le trésor.

M. NICHOLSON: Vous avez l'autorisation d'en émettre 5 millions?

M. McQUARRIE: C'est exact.

M. HAMILTON (*York-West*): Quelle est la dernière cote?

M. McQUARRIE: D'après une nouvelle parue dans les journaux hier, c'était \$117.

Le TÉMOIN: Si je peux intervenir, quand nous avons discuté cette disposition de la loi il y a eu une déclaration de faite portant que la Compagnie désirait vendre plus d'actions. La Compagnie ne vend plus de titres. C'est pour la commodité du marché, et non de la compagnie.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. La société pourrait vendre d'autres titres?—R. Oui, mais telle était l'intention de la société, à ce qu'on a rapporté.

M. Cameron (Nanaimo):

D. Monsieur Morrison, on dit, dans le bill "...la Compagnie désire réaliser une vaste distribution..."—R. Une distribution plus vaste par l'entremise de ses actionnaires.

D. La Compagnie n'est sûrement pas en état de dicter leur conduite à ses actionnaires—R. Non, c'est seulement en diminuant l'unité de valeur qu'on en arrivera à une plus vaste distribution des actions existantes, et non par l'émission de nouveaux titres.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. En quoi cela sert-il la Compagnie?—R. D'aucune façon.

M. Green:

D. Pourquoi la Compagnie demande-t-elle l'autorisation de subdiviser ses actions si elle n'a pas l'intention d'en vendre?—R. C'est pour anticiper, je pense, un mouvement qui sera peut-être recommandé plus tard. On a formulé un commentaire très à point lors de la dernière réunion du Comité, si je peux le citer: n'est-ce pas exactement ce que nous avons fait faire aux banques il y a un an; ce que le gouvernement a fait accomplir aux banques il y a un an. D'après le commentaire de certains, je crois comprendre qu'on a demandé aux banques de faire exactement ce que nous demandons l'autorisation d'accomplir.

M. Hahn:

D. Vous avez dit qu'il y avait 5,806 actionnaires et 1,004,928 actions. Ce sont toutes des actions que la Compagnie a vendues?—R. Oui.

D. Cela laisse un solde d'actions détenues par la Compagnie d'environ 3 millions et demi. Quand vous dites qu'on veut une plus vaste distribution des actions, ce qui me préoccupe est la raison pour laquelle vous ne distribuez pas au public ces trois millions et demi d'actions et quelques autres encore entre les mains de la Compagnie, en vue d'une distribution plus vaste de cette façon au lieu de subdiviser les actions.

M. McQUARRIE: C'est là une toute autre histoire. Il faudrait alors que le trésor émette d'autres actions.

M. HAHN: Quelle différence y aurait-il? Il y aurait alors une plus grande distribution, si tel est votre but.

M. McQUARRIE: Il n'y aurait pas de plus grande distribution. Les actions se vendraient au prix actuel. Je suppose que les meilleurs conseillers financiers, nous déconseilleraient une telle mesure, car cela servirait à diluer la valeur des actions qui sont en la possession des actionnaires actuels.

M. Hahn:

D. Quel but la compagnie avait-elle en retenant plus de trois millions d'actions au lieu de les mettre sur le marché? Lorsque le prix était aussi bas que \$10 ou s'est probablement élevé jusqu'à \$15 ou \$20, pourquoi la compagnie n'a-t-elle pas mis les actions sur le marché?—R. Il s'agissait d'un plan d'ensemble de financement de la part de la compagnie.

D. Je crois que c'est là l'un des principaux points du débat.—R. Mais je ne crois pas qu'il y ait une relation entre cela et le fractionnement actuel des actions. Nos conseillers financiers sont d'avis que si les actions étaient à

environ un cinquième de cette valeur, la distribution serait plus grande. M. McQuarrie a cité le cas de sa secrétaire qui aurait dit qu'elle aimerait bien acheter des actions de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company* mais qu'elle en était incapable au prix de \$100 l'action; toutefois, elle pourrait en acheter si le prix en était moins élevé. Les gens ne vont guère acheter deux ou trois actions à \$100 ou \$150, mais ils achèteront 20 actions à \$10 ou \$15.

M. Johnston (Bow-River):

D. Si vous obtenez la permission de diviser ces actions, cela voudra dire que les quelque trois millions d'actions que détient la compagnie seraient multipliées par cinq. Il n'y a que la compagnie à détenir ces actions, et lorsqu'elles seront mises sur le marché leur valeur va augmenter quelque peu. Quelle sera alors la position financière de la compagnie?—R. Nous ne savons pas si ces actions seront jamais mises sur le marché.

D. Si la compagnie doit détenir 15 millions d'actions, vous allez certainement en mettre sur le marché?—R. Pas nécessairement.

D. Si vous décidiez de les mettre sur le marché, vous pourriez changer d'idées?—R. Oui, le public réagirait fortement. Je suis certain que cette compagnie restera dans les limites d'un bon financement.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. M. Morrison, vous ne mettriez pas les actions sur le marché à moins que vous ne puissiez utiliser l'argent?—R. C'est exact.

D. Quelqu'un a dit ici que ce plan ne comporte aucun avantage pour la compagnie. Vous ne dites pas que vous désirez mettre en vente des actions additionnelles afin d'obtenir plus de capital, et que ce serait plus facile pour vous de l'obtenir par l'intermédiaire de plus petites coupures; ce que vous dites; c'est que vous aimeriez pouvoir fractionner les actions des actionnaires actuels?—R. Oui.

D. La compagnie ne semble avoir aucune raison de se mêler de tout cela. Quelle différence cela peut-il faire à la compagnie que chaque actionnaire paie \$117 l'action ou \$25 l'action?—R. D'après moi, c'est là une simple question d'opinion publique. Je m'y connais peu en matière de finance. Toute ma carrière s'est faite dans l'industrie manufacturière et autres choses du même genre. Je crois que la raison a été donnée clairement, honnêtement et loyalement. J'ai lu le *Journal des débats* et j'ai vu bien des choses relatives au profit. La question de profit dans cette opération n'a jamais été examinée par le conseil d'administration.

D. Il doit y avoir des motifs autres que ceux qui ont trait à une plus grande distribution. Y a-t-il quelqu'un ici qui peut nous dire ce qui s'est passé relativement à quelque compagnie du même genre qui aurait divisé ses actions du point de vue de la valeur, et qu'est-ce qui est arrivé au prix des actions lorsque cela est arrivé?—R. Je pense que cela s'est fait très souvent.

M. McQUARRIE: Il n'y a pas très longtemps j'ai lu un article qui donnait un relevé de plusieurs valeurs qui avaient été fractionnées au cours de l'année écoulée ou à peu près. Il n'y avait pas d'uniformité. Le prix de quelques-unes avait baissé, celui de quelques autres semblait être demeuré stationnaire, tandis que le prix des autres avait monté. Il ne semble pas y avoir eu de tendance uniforme.

M. HAMILTON (York-Ouest): Quel a été le taux du dividende sur les actions jusqu'à maintenant?

M. McQUARRIE: Un seul dividende, \$1.

M. HAMILTON (York-Ouest): \$1 par action?

M. McQUARRIE: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Si ce même bénéfice continue de façon à ce que la compagnie puisse payer \$1 par action, cela ne ferait-il pas une énorme différence en ce qui a trait à ces quelque 15 millions d'actions?

M. McQUARRIE: Cela ne ferait pas une différence de 5 sous.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Elles seraient encore à \$1 par action?

M. McQUARRIE: Elles ne sont que dormantes; elles ne sont que du papier.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): On leur paie le dividende et le bénéfice serait partagé entre toutes les actions?

Le TÉMOIN: Seulement celles qui sont émises.

M. Johnston (*Bow-River*):

D. Des actions émises?—R. Oui, il y en a 1,500,000.

M. Cameron (*Nanaïmo*):

D. Monsieur Morrison, il y a un instant, vous avez parlé des conseillers financiers de votre compagnie. Je suppose que ces conseillers financiers vous donnent des conseils et que l'on demande leur avis pour le bénéfice de la compagnie?—R. Pour le bénéfice des actionnaires.

D. Oui, pour le bénéfice des actionnaires de la compagnie,—et non pas pour le bénéfice du public en général ou pour la philanthropie ou pour quelque autre motif. Et si l'on vous donne des conseils relatifs à la finance, ils sont faits à l'avantage de la compagnie et des actionnaires actuels?—R. Probablement.

D. Oui, probablement; et pouvez-vous m'expliquer de quelle façon vos actionnaires actuels vont bénéficier de cette mesure particulière, à moins que quelques-uns de vos actionnaires actuels n'aient l'intention de se défaire de quelques-unes de ces actions, lorsqu'elles auront été divisées, afin de réaliser un gain en capital qui soit libre de toute taxe?—R. Ceci me dépasse complètement. Je n'aurais pas le moindre commentaire à faire à ce sujet.

D. Eh bien, cette mesure peut-elle être avantageuse de quelque façon que ce soit pour la compagnie et les actionnaires actuels?—R. Pas à ma connaissance.

D. Pourriez-vous alors nous dire pourquoi vous êtes venu au Parlement pour en faire la demande?

M. WAHN: Comme on a reconnu, en général, que la compagnie n'aurait aucun profit à réaliser en argent avec ces valeurs, toute compagnie a avantage à compter un grand nombre d'actionnaires représentatifs. Et l'expérience générale confirme que si vous avez des actions d'une valeur d'environ \$20 ou \$25, vous aurez vraisemblablement plus d'actionnaires individuels, et un groupe plus représentatif d'actionnaires que si vos actions étaient cotées sur le marché à, mettons, \$100 ou \$200 ou \$300.

De telle sorte que, en général, les compagnies publiques du genre de la *Trans Mountain* aiment à voir leurs actions... et nous aussi nous aimons à voir nos actions monter, comme preuve de réussite; mais nous préférons que l'achat des actions soit mis à la portée d'un plus grand nombre de personnes.

Et voici, à mon sens, la raison fondamentale de notre présence ici: si on subdivise chaque action en cinq, cela veut dire que chaque action, dont la valeur actuelle est, mettons, de \$115, sera subdivisée probablement en cinq. Par conséquent, celles-ci auraient une valeur de \$23 ou à peu près. Il serait plus facile d'acheter les actions et un nombre croissant de personnes les achèteraient. Au lieu de 5,000 actionnaires, nous comptons, dans deux ou trois ans, à la suite du fractionnement, en avoir 6,000 ou peut-être 7,000. Et plus nos actions sont distribuées, mieux ça vaut du point de vue de la compagnie.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Quelle est la différence au point de vue de la compagnie?

M. FOLLWELL: Permettez-moi de poser cette question...

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Permettez-lui de répondre d'abord à cette question: Qu'est-ce que cela fait à la compagnie?

M. WAHN: On obtient un appui plus important du public, parce que la population s'intéresse à l'affaire. En distribuant un plus grand nombre d'actions, un intérêt croissant se manifeste sur la réussite de la *Trans Mountain* en tant que compagnie. Je trouve bon que beaucoup de gens s'intéressent à voir réussir la compagnie et de les voir lui accorder leur appui par tous les moyens possibles.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Puis-je faire une précision quant au point soulevé par la question de M. Cameron? Il a demandé quel avantage en résulterait pour les actionnaires. A mon avis, il faut faire une distinction à cet égard. La compagnie est tout à fait indépendante, et j'aimerais demander que lui importe qu'il y ait 5,000 ou 7,000 actionnaires, pourvu qu'elle dispose des capitaux nécessaires à son fonctionnement?

M. WAHN: Eh bien, j'ai donné la seule réponse que je peux donner. A mon avis et, je crois, à celui de tout le monde, la compagnie se trouve dans une meilleure situation. Il vaut mieux avoir 5,000 actionnaires individuels que d'en avoir 50, pour la seule raison que la compagnie a alors 5,000 adhérents.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Voulez-vous répondre à cette question: avez-vous été président de la compagnie au moment de la première période de son existence?

M. WAHN: Non.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Alors, j'ai dû vous mal comprendre.

M. GOODE: Secrétaire de la compagnie.

M. Cameron (*Nanaïmo*):

D. Vous m'avez dit qu'à votre avis une très large distribution des actions est un avantage pour la compagnie. Or, cela m'intéresse. Les hauts fonctionnaires de la compagnie ont-ils subitement changé d'idée, car lorsque la compagnie s'est constituée et que vous avez reçu la première autorisation pour les cinq millions d'actions, vous auriez pu effectuer une très vaste distribution.—R. Non.

D. Pourquoi pas?—R. La distribution est en fonction du prix des actions. Elles se vendaient \$10. Nous essayons de ramener le prix des actions à ce niveau ou à peu près. Lorsque le public les a achetées, la distribution avait pour but d'obtenir une certaine somme d'argent pour financer la société.

D. Pourquoi ne les avez-vous pas distribuées entre 5 millions de personnes alors?—R. A cinquante cents l'action?

D. Oui.—R. Nous ferions alors partie du marché des valeurs à quelques sous. Nous ne croyons que notre dignité...

D. Mais vous prétendez maintenant qu'en réduisant à 23 dollars le prix des actions, celles-ci seraient plus aptes à monter jusqu'à \$100 au cours des cinq prochaines années tandis que, laissées à \$100, elles seraient moins susceptibles de monter jusqu'à \$500?—R. Je n'ai rien dit de la sorte.

D. En effet, c'est là l'unique raison pour laquelle vous êtes ici. Je présume que si les actions descendent jusqu'à \$23, elles auront beaucoup moins de difficultés à monter jusqu'à \$100...—R. Non.

D. Qu'elles n'en auront à aller jusqu'à \$500.—R. Je ne suis pas du tout de cet avis.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Pourrait-il y avoir une autre raison? N'est-il pas plus facile de garder la haute main sur la compagnie avec une mise de fonds beaucoup moins considérable, si les actions sont partagées entre plusieurs autres milliers de gens?—R. Non.

D. Alors, avant que vous ne répondiez à cette question, j'aimerais savoir d'où vient la requête. Voulez-vous bien nous en dire la source? Qui a adressé cette requête à la compagnie? Quel groupe d'actionnaires l'a présentée, croyant que cette façon d'agir serait préférable.

M. WAHN: Il n'y a pas eu de requête proprement dite, pour autant que je sache. Chaque fois que les actions d'une compagnie atteignent la valeur de 100 dollars ou à peu près, les bruits commencent à courir à l'effet qu'on va subdiviser les actions. Je ne suis pas très au courant de ces questions. Je ne fais que donner les meilleurs renseignements dont je dispose. Je suppose, que la simple raison pour laquelle la plupart des entreprises ne veulent pas laisser monter le prix de leurs actions, c'est que le nombre d'actionnaires éventuels en est réduit d'autant. Aussi le conseil d'administration de la société a-t-il entendu des rumeurs à l'effet que la *Trans Mountain* songeait à diviser ses actions.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le prix augmenterait une fois ces rumeurs commencées, n'est-ce pas?

M. WAHN: Le prix a monté sans cesse; je ne saurais dire si c'était à cause des rumeurs.

M. Hamilton (York-Ouest):

D. Pour ce qui est des actionnaires...—R. En effet, il n'y a pas eu de groupe particulier, à ma connaissance. Permettez-moi de commenter cette déclaration. Il est aussi important pour la *Trans Mountain* ou n'importe quelle autre compagnie qui a affaire au public d'avoir d'excellentes relations extérieures; et ce que nous faisons constitue, à notre avis, de bonnes relations avec le public.

M. Cameron (Nanaïmo):

D. Avez-vous affaire au grand public? Vous nous avez dit que vous étiez voiturier?—R. Nous avons affaire au public en ce sens que nous donnons de l'emploi à des gens et à leurs familles. Voilà, en général l'atmosphère qui existe dans notre société. Nous voulons que notre compagnie ait un bon renom. Nous voulons mériter l'estime du public. Mais c'est plutôt du point de vue de l'opinion publique dans son ensemble que cette mesure a été proposée. La proposition n'est venue ni d'un groupe ni des administrateurs, que je sache. Mais le problème a été posé au bureau d'administration. Voilà toute l'affaire. Il ne s'agit nullement d'en tirer des bénéfices.

M. Johnston (Bow-River):

D. Combien d'actions se traitent actuellement à la Bourse?—R. Peut-être mille actions par jour. Le chiffre maximum dont je me souviens est de 2,000 à peu près.

M. Nicholson:

D. J'aimerais poser cette question...

M. Johnston (Bow-River):

D. Je m'excuse. Cet état de choses est-il dû au fait que le prix des actions est trop élevé ou bien au fait qu'il n'y a pas assez d'actions?—R. Ces chiffres... J'ai remarqué que les actions montaient rapidement, lorsqu'il a été question de Suez, et ainsi de suite.

M. Nicholson:

D. Qu'est-il arrivé au prix depuis que le Sénat a été saisi de la question, il y a quelques semaines?—R. Oh! Je pense que rien n'est arrivé. Le prix a atteint le sommet de \$120 lorsque l'événement est survenu, puis il a baissé à \$104 ou \$105, pour remonter ensuite à \$107. Il y a eu fluctuation. Je pense, messieurs, que c'est l'intérêt que vous avez manifesté qui a fait que les prix sont restés à la hausse, pendant que le reste du marché demeurerait à la baisse. En tout cas, le prix est resté élevé et nous nous en félicitons.

M. Johnston (Bow-River):

D. Permettez-moi de poser autrement le question. S'il n'y a chaque jour, que mille actions en vente sur le marché quotidien, est-ce parce que le prix des actions a atteint \$115, ou est-ce parce qu'il n'y a plus d'actions disponibles. C'est là le point où je veux en venir?—R. Je l'ignore.

D. Ce à quoi je veux en venir, c'est que s'il devait y avoir plus de ces 3 millions d'actions détenues par la société, même à un prix élevé, y aurait-il, à cause de cela, plus d'actions en vente sur le marché?—R. J'imagine que cela baisserait.

D. Je n'arrive pas à vous entendre.—R. Je n'aime pas à spéculer sur ce que va faire le marché. Je l'ai fait une fois déjà et je me suis brûlé les doigts.

M. Follwell:

D. N'est-il pas vrai que plus il y a d'actions en circulation, moins elles ont de valeur.—R. Si nous en émettions de nouvelles du trésor, elles dilueraient la valeur des autres.

M. FAIREY: A mon sens, le prix baisserait, car il y a plus d'actionnaires se partageant la même somme de profits.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cela produirait l'effet désiré.

M. FAIREY: Et le revenu provenant de chaque action serait diminué.

M. Hahn:

D. Si je comprends bien, la raison pour laquelle il est resté dans le trésor trois millions et demi d'actions, c'est que la compagnie n'avait pas besoin de les vendre toutes pour obtenir les fonds nécessaires à la construction du pipeline. En mettant ces trois millions et demi d'actions sur le marché, à cette heure, j'imagine que le prix du marché subirait une dépression. Naturellement, les gens qui possèdent des actions en souffriraient. Au lieu de nous demander de diviser les actions à raison de cinq pour une, pourquoi la compagnie ne les partagerait-elle, ces actions, également entre les actionnaires actuels, en proportion égale au nombre des actions qu'ils détiennent, afin qu'il y en ait davantage et afin de diminuer le prix, comme il devrait l'être.—R. Je ne crois pas que je pourrais jouer ainsi avec la finance. Mais notre trésorier pourrait peut-être émettre une opinion à ce sujet.

M. FOLLWELL: Je veux poser une couple de questions.

M. TAYLOR: Ai-je la permission de répondre à la question. Tout d'abord, d'après votre proposition, émettriez-vous ces actions pour rien?

M. HAHN: Comme je l'entends, vous n'avez aucune valeur à leur attribuer, en ce moment, parce que vous avez construit votre pipeline qui est en plein fonctionnement et rapporte des profits chaque année. L'idée est de répartir les actions parmi les actionnaires, de façon égale au nombre d'actions qu'ils possèdent. Je veux parler des trois millions et demi d'actions.

M. TAYLOR: Sans recettes en espèces pour la compagnie?

M. HAHN: D'après le sens qu'a pris la discussion, ce matin, je ne vois pas la raison pour laquelle il y aurait des recettes en espèces.

M. TAYLOR: Dans ce cas, s'il arrive alors qu'on veuille obtenir plus d'argent pour les mêmes fins, il faut recommencer à augmenter le capital autorisé, afin de pouvoir vendre des actions.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A mon avis, voilà toute l'affaire,—si je puis continuer sur le sujet.—Si la compagnie nous avait nettement déclaré qu'elle avait besoin de plus de capitaux pour poursuivre son entreprise et que, pour cette raison, nous devions l'aider à mettre des valeurs sur le marché et que pour cela elle voulait diviser les actions en cinq, nous aurions une raison tout à fait logique d'être ici; mais on nous a bien dit que ce n'était pas le cas.

M. TAYLOR: En supposant que tel ne soit pas le cas, monsieur, nous n'avons pas à vendre plus d'actions afin de recueillir de l'argent pour quoi que ce soit que nous voulions faire dans un avenir qu'il est possible de prévoir. Je ne parle pas d'une période plus étendue qu'une année ou deux peut-être, mais, en ce moment, nous ne vendons pas d'actions pour obtenir les fonds nécessaires pour faire ce que nous voulons faire. On nous affirme qu'il existe pour obtenir de l'argent des moyens qui sont préférables et pour bien des raisons.

M. HAHN: Monsieur le président, seulement pour continuer la pensée de M. Hamilton,—et c'était aussi la mienne,—et partir de ce point, le but du bill, comme nous l'entendons, est de réduire le prix des actions au point où la moyenne des gens soient mieux en mesure d'en acheter. Seulement en les divisant, nous en arrivons à un moment où la compagnie aura, je pense, 15 millions ou 15 millions et demi d'actions, ce qui signifie, en effet, que si vous voulez prendre de l'expansion vous auriez 15 millions et demi d'actions à vendre, et cela serait de nature à faire subir au marché une nouvelle dépression.

M. TAYLOR: En vendant des actions au comptant, monsieur, je ne crois pas que vous fassiez baisser le marché, car il y aurait bien peu de marge entre le prix du marché et celui auquel vous vendriez les actions. Ainsi, quiconque achèterait les nouvelles actions serait relativement sur le même pied que les détenteurs actuels d'actions.

Le TÉMOIN: Veuillez m'excuser. Il y a, dans le trésor, 3,500,000 actions à 100 dollars chacune. C'est là une énorme somme d'argent. Qu'allons-nous faire avec trois millions. Si nous avions 25 millions d'actions à un cinquième de ce prix, nous aurions la même somme d'argent.

M. Hahn:

D. Je suis d'accord avec vous, sauf sur un point. Nous avons 3 millions et demi d'actions disponibles.—R. Oui.

D. Et vous ne pouvez les utiliser. Apparemment, le but de la division des valeurs, c'est de procurer davantage au public l'occasion d'obtenir des actions et de faire baisser le prix actuel de ces actions à, mettons, 20 ou 23 dollars. Et il n'y a aucune garantie que le prix puisse descendre à 23 dollars. Dans ce cas, monsieur, je prétends que si l'on prend les trois millions et demi d'actions et si on les divise entre 5,086 actionnaires, en octroyant à chacun un nombre d'actions en proportion de celui qu'il possède déjà, c'est ainsi que ces gens auraient d'autant plus d'actions. Vous auriez ainsi émis le nombre d'actions dont vous avez besoin et vous aurez accompli ce que vous vous étiez proposé de faire. Si, à l'avenir, vous aviez besoin de plus d'actions pour construire un autre pipeline, et je prévois que vous aurez bientôt besoin de le faire, je prétends que le Parlement est l'endroit où vous devrez vous adresser de nouveau et il appartiendra au Parlement, s'il le juge à propos, de vous accorder le droit de construire ou encore de l'accorder à une autre société. D'ici lors, j'ai l'impression qu'en effet ce que nous ferions serait de diluer les valeurs.

M. TAYLOR: Il y a ici une question d'arithmétique, si je peux me permettre de la mentionner. D'après ce que vous dites, nous multiplierions nos actions par trois au lieu de les multiplier par cinq.

M. HAHN: Vous avez raison, mais cela ne changerait rien. Le principe est le même.

M. Folwell:

D. Ce matin, je voulais demander au témoin des renseignements au sujet de la construction du second pipeline et au sujet de la capacité totale du pipeline, mais quelqu'un m'a interrompu avant que je finisse ma question. J'aurais voulu demander au témoin si la compagnie projetée de construire un second pipeline dans un avenir prochain?—R. Nous avons déjà commencé la construction d'une boucle, c'est-à-dire une section qui part du pipeline, le suit sur une certaine distance et y revient. C'est ce que nous appelons une boucle. Nous avons commencé la construction de deux boucles, et cela constitue le début d'un second pipeline.

D. Comment vous proposez-vous de financer cette entreprise?—R. Nous la finançons actuellement. Nous aurons probablement besoin d'une nouvelle somme d'argent l'an prochain, mais nous pouvons l'obtenir sans émettre de nouvelles actions.

M. Johnston (Bow-River):

D. Vous vous servirez de vos bénéfices?—R. Non, monsieur, ce serait des titres d'un rang supérieur.

D. Qu'est-ce?—R. Une émission d'obligations.

M. Nicholson:

D. Monsieur le président, je voudrais revenir à cette question c'est-à-dire au fait que la compagnie semble désireuse d'obtenir pour ses actions la plus grande distribution possible. Apparemment, on a promis d'émettre 5 millions d'actions. M. Morrison nous dit que celui qui a moins de dix dollars, est dans la classe des petits actionnaires. J'ai compris que vous aviez besoin de 15 millions.—R. Je n'ai pas dit "moins de dix dollars", j'ai dit "50c. à un dollar".

D. Mais, à ce moment-là, vous aviez besoin de 15 millions de dollars, je crois, et vous auriez pu obtenir ce montant en émettant 5 millions d'actions à \$3 chacune et non à 50c. Cela aurait fait 5 millions d'actions pour obtenir un montant de 15 millions. Mais, au lieu de faire cela, vous avez limité l'émission de vos actions à 1,504,000 à \$10 l'unité. Je me demande si vous pourriez nous expliquer comment il se fait que la compagnie considère important d'émettre maintenant un grand nombre d'actions, quand elle n'a pas jugé bon d'offrir ses actions à \$3 l'unité, ce qui lui aurait permis d'émettre cinq millions d'actions.—R. Je ne sais vraiment pas. Au moment de l'émission on considérerait bonne cette manière d'agir, tandis que maintenant on croit qu'il vaut mieux agir comme on l'a proposé.

M. Cameron (Nanaïmo):

D. Au moment où vous avez décidé de faire les dépenses que vous faites actuellement et de faire adopter ce bill d'intérêt privé par le Parlement, est-ce que, vous et vos associés, vous aviez raison de croire que quelques-uns de vos actionnaires actuels étaient prêts à vendre une partie de leurs actions si on les divisait?—R. Nous n'avions aucun renseignement à ce sujet et je ne le sais pas davantage aujourd'hui. Je ne crois pas que nos principaux actionnaires aient l'intention de vendre. Ils n'ont pas acheté des actions de notre

compagnie pour spéculer. Ce sont des gens intéressés à l'industrie du pétrole. Ils veulent exploiter ce produit et le mettre sur le marché et nous sommes un organisme intermédiaire dans cette affaire. Ils veulent garder leurs actions.

D. Alors le bill actuel n'a pas raison d'être.—R. Oui, il y a une raison de bonnes relations avec le public.

D. Mais, si vos actionnaires actuels, comme vous l'avez si bien dit, ne semblent pas vouloir vendre leurs actions, quel est le but de ce bill?—R. Pourquoi le Parlement a-t-il demandé aux banques de faire justement ce que nous demandons?

D. Elles ne l'ont pas fait.—R. Elles ne l'ont pas fait? Alors le président du comité sénatorial faisait erreur.

D. Certainement qu'il faisait erreur.

Le PRÉSIDENT: La Banque Royale a émis de nouvelles actions.

M. NICHOLSON: Le Parlement n'a pas demandé à la Banque Royale de le faire.

Le PRÉSIDENT: La Banque Royale a émis des actions et il y a eu beaucoup plus d'actionnaires.

M. Goode:

D. Monsieur le président, je suis très intéressé à ce que M. Morrison a appelé "les bonnes relations avec le public". Est-ce que M. Anderson est encore un fonctionnaire de votre compagnie?—R. Oui.

D. En 1953, quand nous avons discuté ce bill à la Chambre...

M. GREEN: Est-ce que c'était en 1953?

M. GOODE: La compagnie avait présenté une demande à la Commission des transports, et je veux discuter ce point aujourd'hui ou demain.

M. Anderson a fait alors, et je crois que je peux citer ici ses paroles, une attaque violente contre les membres du Parlement qui, à cette époque, s'opposaient aux plans de la *Trans Mountain Oil Company*. Je pourrais vous citer des passages de son discours, mais je ne crois pas que cela soit nécessaire.

Est-ce que votre programme de relations extérieures a changé au sujet de ces actions, depuis 1953, alors que M. Anderson s'opposait au nom des principes de justice, je crois que c'est là le mot qui convient ici, aux membres du Parlement qui à cette époque étaient opposés aux vues de votre compagnie?

Le TÉMOIN: Je n'en ai vraiment aucune idée. Je n'ai jamais entendu parler de cette opposition de la part de M. Anderson. Je le connaissais à peine à cette époque.

M. Goode:

D. Alors, monsieur Morrison, est-ce que je peux consigner ces paroles au compte rendu? Le 28 février 1953, M. Anderson, qui était alors vice-président ou directeur général de votre compagnie, n'approuvait pas certaines déclarations qui avaient été faites à la Chambre des communes, et, dans un discours prononcé à la Chambre de commerce de Burnaby-Nord, il faisait une violente sortie contre les membres du Parlement qui s'opposaient à certaines demandes faites par la *Trans Mountain Oil Company* à la Commission des transports. Je me demande si les relations publiques de votre compagnie ont changé depuis ce temps. Ou plutôt est-ce qu'elles ont changé du fait que vous êtes ici devant le Comité pour demander une modification de votre capital-actions?—R. Que M. Anderson ait protesté, même avec beaucoup de véhémence, contre les membres du Parlement, cela n'a rien à avoir avec notre mode de relations extérieures. Je désire protester contre certaines déclarations qui ont été

faites récemment. On a fait des insinuations de malhonnêteté et autres choses du même genre et je proteste contre ces insinuations. Est-ce que cela a quelque rapport avec notre mode de relations extérieures?

D. Quand ces déclarations ont-elles été faites?—R. Je les ai lues dans les *Débats* de la Chambre.

D. Dans le *Débats* de cette année?—R. Oui.

D. Oui, mais en 1953...—R. Je n'étais pas là en 1953.

D. M. Wahn y était en 1953 et il se rappelle sûrement ce discours, car il était secrétaire de la compagnie à ce moment.—R. Pourquoi la ligne de conduite de la compagnie en matière de relations extérieures devrait-elle changer à cause du désaccord d'un fonctionnaire de la compagnie avec ce qui a été dit à la Chambre des communes?

D. Il n'a pas seulement différé d'opinion, monsieur Morrison, il a attaqué des députés et a donné des noms.—R. J'ai l'impression que les députés le font souvent, n'est-ce pas?

D. Je n'ai pas encore entendu un député attaquer un de nos employés, lors d'une assemblée publique en dehors de la Chambre. Je n'en ai jamais entendu parler.

M. Hahn:

D. Monsieur le président, s'il m'est permis de revenir à cette subdivision des actions que nous sommes censés discuter, votre conseiller financier voudrait-il nous expliquer quel effet aurait sur la valeur des actions la proposition que j'ai formulée il y a quelques instants, si elle était acceptable?—R. S'il le sait, je n'y vois pas d'inconvénient.

D. A-t-on tenté quelque chose de semblable, d'après lui?

M. TAYLOR: A la deuxième question, je répondrais "oui". On a déjà tenté quelque chose de semblable à ce que vous proposez.

M. HAHN: Avec quel résultat?

M. TAYLOR: Le résultat sur la valeur des actions d'abord, et peut-être instantanément, a été de réduire les actions d'environ un tiers. Il y aurait d'autres réductions, parce que ce geste attirerait l'attention de l'Impôt sur le revenu sur l'actionnaire recevant les actions. Je ne peux pas mentionner d'autre réaction, monsieur, car la situation devient passablement nébuleuse à ce stade.

M. HAHN: Le fait que l'impôt sur le revenu y soit inclus toucherait-il... je ne dirais pas autant, mais aurait-il un effet aussi énergique?

M. TAYLOR: Cela serait considéré comme une répartition de bénéfices. Vous commenceriez à avoir des ennuis et c'est pourquoi je le signale.

M. Nicholson:

D. Monsieur le président, pour revenir à la question de M. Cameron: ce pauvre sténographe, qui ne peut pas payer \$115 actuellement, n'est pas du tout assuré que, par la division des actions, certaines seraient disponibles à \$23, et qu'on les vendrait. Il n'aurait pas plus d'actions à sa portée.—R. On les achète et les vend chaque jour.

D. Mais d'après vos renseignements, les gros actionnaires n'ont pas l'intention de se départir de leurs actions.—R. Autant que je sache, mais on trouverait cinq fois plus d'actions qui changeraient de mains que maintenant.

M. Follwell:

D. Il n'y a rien de certain dans cela; c'est une supposition, ou une opinion?—R. Oui. Je ne sais pas comment on empêchera les transactions. Je sais que cela se pratique de cette façon.

D. Le témoin pourrait-il nous dire ceci? Les administrateurs ont apparemment pris une décision à l'effet de demander une division des actions de 5 pour 1. Combien y a-t-il d'administrateurs et combien d'actions détient chacun d'eux?—R. On compte neuf administrateurs détenant chacun deux actions. Je le sais, c'est un règlement.

M. CAMERON (*Nanaimo*): Deux actions de quoi?

M. FOLLWELL: Il y a neuf administrateurs avec chacun deux actions.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est le règlement de la société.

M. CAMERON (*Nanaimo*): C'est tout ce qu'ils possèdent.

M. Johnston (*Bow-River*):

D. Dites-vous de façon formelle que chaque directeur possède seulement deux actions?—R. Non, monsieur. J'ai simplement dit qu'ils doivent posséder au moins cela. C'est la seule déclaration formelle que j'ai faite: chacun doit posséder deux actions.

D. Savez-vous combien d'actions possèdent les administrateurs maintenant?—R. Je sais combien en possèdent certaines compagnies, mais j'ignore complètement combien en détiennent les administrateurs.

D. Insinuez-vous que certains administrateurs sont également administrateurs d'autres companies détenant des actions en grande quantité?—R. Certainement, *Imperial*, *Standard of California* et *Shell* du Canada.

D. Et certains de leurs hommes sont administrateurs de cette compagnie?—R. C'est exact.

M. Barnett:

D. On a mentionné plus tôt, au cours de cette discussion, que la compagnie avait, l'an dernier, versé son premier dividende d'un dollar par action.—R. Oui.

D. Si je comprends bien, c'est une pratique répandue pour une compagnie de ne pas verser en dividende tous ses bénéfices. Pourrait-on savoir quels furent les bénéfices de la compagnie?—R. Oui. Nous avons publié des rapports à la fin de chaque année et quelques-uns sont disponibles. La première année, nous avons perdu de l'argent. La deuxième année, 1953, nous avons franchi le cap. En 1955 et 1956, les bénéfices ont augmenté rapidement. Quelle année vous intéresse, celle où nous avons annoncé un dividende je suppose?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Donnez-nous les bénéfices de chaque année.

M. R. F. B. TAYLOR (*trésorier de la Trans-Mountain Oil Pipe Line Company*): Monsieur le président, messieurs, je préférerais vous communiquer les bénéfices réalisés chaque année. En 1953, comme M. Morrison l'a signalé, notre compagnie n'a fonctionné que durant deux mois et demi, et nous avons alors perdu \$887,000. En 1954, nous avons perdu \$2,379,000. En 1955, nous avons connu un bénéfice de \$3,086,000; au cours de ces trois années, nous avons donc des bénéfices nets de \$1,296,000 environ.

M. NICHOLSON: Vous n'avez pas de chiffres pour 1956?

M. TAYLOR: Oui, en 1956, nous avons des bénéfices d'un peu moins de 7 millions de dollars.

M. FOLLWELL: Quand avez-vous annoncé votre dividende?

M. TAYLOR: En décembre 1956; c'était le paiement de un dollar par action.

M. HAHN: Tous ces chiffres se réfèrent à des bénéfices nets?

M. TAYLOR: Après déduction des taxes de la compagnie, oui.

M. FOLLWELL: Mais avant les dividendes?

M. TAYLOR: C'est exact.

M. Nicholson:

D. M. Johnston a posé des questions au sujet des actions détenues par les administrateurs. Selon toute apparence, M. Morrison ne veut pas nous communiquer ces chiffres.—R. Je n'ai pas dit que je ne voulais pas les donner, j'ai dit que je ne peux pas les communiquer individuellement.

D. Pouvez-vous nous dire la quantité d'actions détenues par les administrateurs comme groupe?—R. Quant au nombre d'actions détenues par les actionnaires, le *National Trust* le possède évidemment. Je n'ai jamais demandé à un administrateur ce qu'il détient personnellement. On m'a simplement dit, lorsque je suis devenu administrateur, que je devais posséder deux actions. J'en ai acheté cinq. Nous avons une liste de ceux qui en possèdent deux mille ou plus. Je l'ai vue à plusieurs reprises. On y trouve aussi ces compagnies dont les quatre principales détiennent 130,000 actions chacune.

D. Et la *Shell Company*?—R. *Shell* en possède 130,000, et cet argent a servi au financement.

D. N'avez-vous pas mentionné l'*Imperial*?—R. C'est la même chose; elles sont toutes pareilles.

M. McQUARRIE: Une partie de mon travail consiste à vérifier chaque année si les administrateurs ont tous le nombre d'actions voulu. D'après ma liste du 5 avril 1956, un administrateur détenait deux actions; un autre 5,000; un troisième, 202; un autre 102; un autre 302; deux administrateurs en possédaient 2,000 environ et un autre encore en avait cinq.

Le TÉMOIN: C'est bien la première fois que j'en entends parler.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il s'agit là des actionnaires individuels, mais quelle est la situation en ce qui concerne les sociétés qu'ils représentent?

M. McQUARRIE: Le 5 avril 1956 il y avait 5,616 actions.

M. BYRNE: C'est le nombre global d'actionnaires?

M. McQUARRIE: Non, c'est le nombre d'actions réservées aux administrateurs et détenues personnellement par ces derniers.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous n'auriez pas le nombre d'actions détenues par chaque membre de la famille des administrateurs?

M. McQUARRIE: Le registre des actions est un très gros volume et je ne l'ai pas apporté avec moi. Environ six mille noms y sont inscrits.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Voilà la vaste distribution dont on nous a parlé!

M. McQUARRIE: Étant donné le nombre de personnes qu'il y a au Canada la distribution n'est pas aussi vaste qu'elle devrait l'être.

M. GREEN: Monsieur le président, comme il est maintenant une heure moins cinq, je propose que nous ajournions.

Le PRÉSIDENT: En effet, il est presque une heure et par conséquent nous allons suspendre la séance jusqu'à 4 heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

M. D. M. Morrison, président de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company* est rappelé.

Le PRÉSIDENT: Il est d'usage de faire imprimer le compte rendu des délibérations du Comité au sujet de certains bills, selon ce que décide le Comité.

M. HABEL: Si je comprends bien, le Comité a déjà reçu l'autorisation de faire imprimer les Procès-verbaux et Témoignages, mais il doit encore décider du nombre d'exemplaires à commander. Je propose donc, appuyé par M. Garland, qu'il soit imprimé 600 exemplaires en anglais et 150 exemplaires en français des Procès-verbaux et Témoignages relatifs au Bill 15.

Le PRÉSIDENT: La proposition de M. Habel est-elle agréée?

Assentiment.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Goode?

M. GOODE: Monsieur le président, en vue de nos délibérations de ce matin et des opinions exprimées par certains membres du Comité, je propose que le bill soit modifié car je trouve qu'il n'y est pas tenu compte suffisamment des facilités que les dirigeants de la société jugent nécessaires d'accorder à leurs actionnaires. Je propose donc, appuyé par M. Follwell, que l'article premier du Bill I du sénat intitulé: Loi concernant la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company* soit modifié en portant à 10 le nombre d'actions sans valeur nominale ou au pair qui, à présent, est de 5. L'article 1 se lirait alors ainsi: "Chacune des cinq millions d'actions sans valeur nominale ou au pair, qui constituent le capital social de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*, que cette action soit émise ou non, est par les présentes subdivisée en dix actions sans valeur nominale ou au pair, de sorte que, dorénavant, le capital social de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company* consistera en cinquante millions d'actions sans valeur nominale ou au pair."

M. FOLLWELL: Monsieur le président, en appuyant l'amendement, je tiens à signaler au Comité que nous cherchons simplement, à obtenir ce que la société elle-même souhaite, soit, une plus vaste distribution de ses actions. On nous a laissé entendre ce matin que bien des gens aimeraient acheter des actions. On nous a cité, entre autre, le cas d'une sténographe, et je suis persuadé que beaucoup d'autres personnes voudraient participer au développement considérable d'une société qui est une de celles dont l'expansion se fera au même rythme que celui du Canada tout entier.

Voilà pourquoi j'ai appuyé l'amendement. La société, à mon avis, a droit à des félicitations pour avoir soulevé cette question. Je suis également d'avis qu'en acceptant cette modification nous ferons exactement ce que la société souhaite, et même un peu mieux, car plus de personnes encore pourront acheter ces actions.

Les témoins nous ont démontré que cette modification n'apportera aucun avantage pécuniaire à la société. Elle lui permettra simplement d'entretenir ses relations extérieures et de mieux répartir ses actions. Il va sans dire que si les actions sont multipliées par dix au lieu de cinq, l'effet reste le même sauf que ceux qui en font le commerce les vendront moins cher, que les transactions seront plus nombreuses et le marché plus vivant; il se pourrait également que le bénéfice sur le capital soit plus élevé, si certains s'y intéressent.

Nous devons en particulier nous rappeler qu'on a reproché au gouvernement de ne pas avoir fourni à l'ensemble des Canadiens l'occasion de participer à cette entreprise. Or, malgré le retard de cinq ou six années qui s'est produit, cette modification permettra à tous les Canadiens qui disposent de quelques dollars pour acheter des actions, de participer à cette entreprise. D'après ce qu'on nous a dit, d'ailleurs, ceux qui peuvent acheter deux actions ont le droit de poser leur candidature et peuvent être choisis comme administrateurs de la société. Tout Canadien qui est propriétaire de deux actions peut, s'il obtient suffisamment de voix lors d'une réunion des actionnaires, être élu administrateur.

Je félicite la société d'aller ainsi de l'avant et j'estime qu'elle est digne d'éloges. D'autres entreprises canadiennes devraient suivre son exemple. J'estime que le Comité devrait adopter la modification proposée.

M. FAIREY: Monsieur le président, je dois avouer, en tant que parrain de ce bill, que je me trouve dans une situation difficile. Sans doute sommes-nous entre les mains du comité parlementaire, mais en fait, lors d'une réunion des actionnaires de la société, il a été décidé à l'unanimité qu'on proposerait un changement dans la composition du capital et que l'on demanderait le fractionnement en cinq des actions. Étant donné la structure financière de la société et la situation qui existait à ce moment-là, ils ont jugé qu'une telle demande se justifiait et ils n'ont pas voulu pousser plus loin. Maintenant, évidemment, il faudrait qu'il y ait de nouveau une réunion des actionnaires. Par conséquent, je ne veux ni rejeter ni accepter la modification proposée, mais je préférerais de beaucoup que le bill reste inchangé.

Certains représentants de la société aimeraient peut-être nous dire deux mots à ce sujet.

M. WAHN: Monsieur le président, messieurs, nous apprécions vivement les compliments qui ont été faits à l'égard de la société *Trans Mountain*. Toutefois, nous préférerions de beaucoup que le bill ne soit pas modifié. Les administrateurs de la société ont unanimement autorisé la subdivision en cinq des actions. Ensuite une réunion générale a été spécialement convoquée au début de janvier; l'assistance y fut nombreuse et il a été résolu à l'unanimité de demander la subdivision en cinq des actions.

Les représentants de la compagnie qui sont ici n'ont pas l'autorisation d'accepter autre chose. Nous reconnaissons le fait que la compagnie a été constituée par le Parlement du Canada. Elle est entre ses mains, si on peut dire; si vous pensez qu'il est mieux de subdiviser les actions en dix, vous pouvez le faire. Mais nous préférons que cet amendement ne soit pas adopté. Nous estimons qu'une subdivision en cinq est suffisante. C'est seulement une question de chiffres, si vous voulez; mais, étant donné que le conseil d'administration et les actionnaires ont voté à l'unanimité en faveur de la subdivision de chaque action en cinq, nous aimerions mieux que le bill ne soit pas modifié.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'aimerais poser une simple question qui ne révèle pas mon sentiment sur la portée du bill. Les motionnaires de l'amendement ont déclaré que la compagnie désire que ses actions connaissent une plus large distribution et que c'est pour cela qu'elle demande une subdivision de ses actions en cinq. Est-ce que ses désirs ne seraient pas comblés si on lui accordait une subdivision des actions en dix.

M. BYRNE: Subdivisez-les en cent.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Si on a demandé une subdivision pour assurer de meilleures relations avec le public, quel serait l'effet d'une multiplication par dix?

M. GOODE: Monsieur le président...

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je suis en train de poser une question au témoin.

M. GOODE: Vous avez aussi mentionné le motionnaire de l'amendement et je pense...

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je fais appel au Règlement. Quand je pose une question au témoin, je pense que M. Goode ne devrait pas répondre pour lui. Je ne m'oppose pas à ce que M. Goode se lève et dise ce qu'il veut après qu'on aura répondu à ma question. J'écouterai volontiers M. Goode après, mais je veux obtenir d'abord une réponse du témoin.

M. WAHN: Je ne veux pas contredire les remarques qui ont été faites, mais je voudrais simplement faire remarquer que les actions de la compagnie

ont subi des fluctuations considérables au cours des dernières années. Quoi qu'il en soit, elles valent aujourd'hui environ \$117; si on les subdivisait en cinq, chacune pourrait se vendre à peu près \$23. Nous trouvons que c'est un prix très convenable. Cela ne mettrait pas nos actions dans la classe des actions à bas prix, ou dans la classe des actions à un sou, tout en les mettant à la portée de l'acheteur moyen. La division des actions en cinq, en dix ou en vingt n'est qu'une question de jugement. Tout bien considéré, les administrateurs ont jugé qu'une subdivision en cinq était la meilleure solution pour le moment. On a soumis la question aux actionnaires et ils ont donné leur approbation à l'unanimité.

En raison de ces faits, les dirigeants de la compagnie croient qu'il est préférable de s'en tenir à la décision du conseil d'administration et de maintenir la subdivision des actions en cinq. Nous estimons qu'il en résultera des actions à un prix raisonnable.

M. FOLLWELL: Monsieur le président, il y a une question que l'on a pas posé au Comité ce matin et qui m'est revenue à l'esprit en écoutant M. Wahn. Il a dit que, pour le moment, les actions se vendent couramment \$117 ou à peu près. Je me demande, monsieur Wahn, si vous pourriez dire au Comité qu'elle est la valeur réelle du stock de la compagnie à l'heure actuelle. Nous savons tous que les actions se vendent fréquemment à un prix plus élevé ou à un prix plus bas que ce qu'elles vaudraient si la compagnie était liquidée et si l'on distribuait l'argent disponible aux actionnaires. Quelle serait la valeur réelle des actions à l'heure actuelle?

M. WAHN: Monsieur le président, le trésorier pourrait donner ces chiffres. Si je comprends bien, vous désirez connaître quelle est la valeur réelle de l'actif de la compagnie.

M. FOLLWELL: Oui.

M. WAHN: Je pense que M. Taylor peut vous donner ces chiffres.

M. TAYLOR: Monsieur le président, avant de répondre à cette question, je dois donner quelques explications. Si pour connaître la valeur de chaque action, vous ne faites que diviser l'avoir que les actionnaires possèdent dans la compagnie comme il est indiqué au bilan, vous aurez comme réponse, à la fin de 1956, un peu plus de \$14. Ce chiffre suppose qu'en liquidant la compagnie vous pourriez vendre le pipeline au prix coûtant. En d'autres termes, l'actif s'élève à 104 millions de dollars, et le fait de vendre l'actif de la compagnie pour 104 millions ou 200 millions de dollars pourrait changer complètement les chiffres que je vous donne en ce moment. Je voudrais que vous compreniez que la valeur d'une action s'obtient en divisant l'avoir des actionnaires par le nombre de parts, ce qui nous donne \$14.

M. FOLLWELL: Vous dites au Comité que la valeur comptable des actions est \$14 et que le prix du marché est \$117. Est-ce que je comprends bien?

M. TAYLOR: Oui.

M. FOLLWELL: Puis-je revenir sur ce que vous avez dit? Vous ne voulez pas avoir des actions d'un sou et vous estimez que la subdivision des actions en cinq qui a été recommandée par le conseil d'administration permettrait de vendre ces actions \$23 chacune au cours actuel du marché.

Vous conviendrez que, si l'on divisait les actions en dix, le prix de vente d'une action serait quelque chose comme \$11.50 ou \$12, ce qui après tout était leur valeur lors de l'émission. On considérait le prix raisonnable à cette époque, car, si je suis bien informé, les actions se sont vendues \$10 chacune pendant un certain temps.

Par conséquent, je me suis cru autorisé à appuyer l'amendement présenté par M. Goode, car je pensais que nous ramènerions ici ces actions à peu près à la même valeur qu'elles avaient lorsqu'on les a offertes au public en premier

lieu. Nous savons tous que votre compagnie est bien administrée et bien financée et il n'y a pas de doute qu'elle fera de bonnes affaires. Naturellement, les actions continueront à prendre de la valeur. Et ce que M. Goode et moi avons en vue, je pense, c'est d'éviter que vous reveniez ici dans trois ou quatre ans pour nous dire: "Nous voudrions que nos actions soient de nouveau subdivisées en cinq." Il est préférable de le faire maintenant et vous aurez ensuite un plus grand nombre d'actions dans le trésor de la compagnie, si jamais vous avez besoin d'en vendre. Et, comme je l'ai fait remarquer les Canadiens auront ainsi plus de chances d'acheter des actions de votre excellente compagnie.

M. GOODE: C'est la première fois que je me fais dire qu'un stock que je voulais fixer à \$11.70 est un stock d'un sou. La note explicative que l'on a annexée au bill dit: "Ce prix relativement élevé détourne les petits épargnants de ce genre de placements."

Ce que j'entends par petits épargnants, ce ne sont pas ceux qui peuvent disposer de \$25 ou \$50 pour acheter du stock de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*. Ce que j'entends par petits épargnants, et je ne suis pas un de ceux-là, ce sont les acheteurs qui pourraient, si les prix étaient au niveau voulu, acheter des actions de n'importe quelle compagnie, que ce soit une compagnie de pipeline ou une autre.

Je ne comprends pourquoi la compagnie n'accepterait pas cet amendement. J'estime qu'une action qui se vend \$11.70 aujourd'hui, si la compagnie est bien administrée comme l'est votre compagnie, pourrait très bien valoir \$50 dans six mois.

Je ne pense pas qu'on puisse contester cela. Vous vous inquiétez actuellement du fait qu'une action de \$117 vaudra beaucoup plus qu'elle ne vaut maintenant. Je pense que tous les membres du Comité sont d'accord sur ce point. Vous dites qu'une action de la *Trans Mountain* peut valoir \$200 avant longtemps, parce que vous êtes à construire un autre pipeline et que vous fournirez plus de pétrole dans certaines régions, ce qui augmentera la valeur des actions. Vous nous l'avez dit ce matin. A présent, vous affirmez que votre désir est de voir vos actions appartenir aux plus grand nombre possible de petits capitalistes. D'autre part, vous soutenez qu'il ne vous plairait pas que les actions se vendent aujourd'hui \$11.70.

A mon avis, il n'est guère de gens qui puissent payer \$25 l'action. Pour ma part, mes finances ne me le permettraient pas, et je suis convaincu que plusieurs membres du Comité se trouvent dans la même situation. Je ne détiens pas d'action de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company* et je ne prévois pas en acquérir parce que mes ressources ne m'y autoriseraient pas.

Mais en tant que citoyen du Canada, je serais beaucoup plus heureux de payer une action \$11.70 que de la payer \$23.40. Je regrette que la compagnie ne puisse pas trouver bon d'accepter cette proposition.

Par ailleurs, vous m'avez fait observer, devant le Comité, que les actionnaires en sont venus à la conclusion de ne pouvoir subdiviser les titres par plus de cinq. A ce propos, permettez-moi de préciser que le bill est maintenant entre les mains du Parlement et que c'est le Parlement et le présent Comité de la Chambre qui décideront si les titres seront subdivisés à raison de cinq ou de dix pour un. Par conséquent, si le Comité ou le Parlement décide que chaque action sera divisée par dix, il vous faudra respecter cette décision, quel que soit l'avis des administrateurs de la compagnie.

M. Green:

D. Lorsque vous vous êtes réunis, n'a-t-il pas été question de subdiviser les titres à raison de dix pour un?—R. Non, pas à raison de dix pour un. A propos, je suis plus satisfait du présent amendement que je le fus des autres qui ont été proposés antérieurement. Néanmoins, nous sommes venus ici pour

discuter une subdivision des titres à raison de cinq pour un, après que le conseil d'administration de la compagnie y eut mûrement réfléchi.

A présent, il me faudrait reconnaître que le jugement de M. Goode est meilleur que celui de mon conseil d'administration, et je ne crois pas y être disposé pour le moment. C'est à peu près tout ce que je puis dire.

D. Vous sentiriez-vous particulièrement froissé si le changement était apporté?—R. Je ne tiens pas à donner mon avis là-dessus.

M. BYRNE: Je remarque que M. Goode estime que la compagnie est bien administrée. Aussi je trouve étonnant qu'il veuille à présent voir le Comité prendre en charge les affaires de la compagnie. Après avoir affirmé que...

M. GOODE: Monsieur le président, je fais appel au Règlement. C'est tout à fait inexact. Je n'ai rien exprimé de semblable. Mes paroles n'ont jamais donné à entendre pareille chose.

M. BYRNE: Le compte rendu révélera sans doute que M. Goode vient à peine de terminer certaines remarques en affirmant que la compagnie était judicieusement administrée.

M. GOODE: Cela, je l'ai certes dit.

M. BYRNE: Or, ayant admis ce point, il ajoute à présent qu'à son avis la subdivision des titres devrait s'effectuer d'une manière différente de celle que la compagnie demande. Il est également une autre particularité que je trouve difficile à comprendre: ce matin, M. Goode s'intéressait presque exclusivement à la distribution du pétrole après son arrivée sur la côte ouest.

M. GOODE: En effet.

M. BYRNE: C'est-à-dire qu'il se préoccupait du tracé du pipeline et des débouchés que pouvaient avoir les fournisseurs. Mais faut-il croire qu'il veut, cet après-midi, examiner l'aspect économique et financier de l'affaire? Je me demande s'il ne s'agit pas tout simplement d'une motion plus ou moins intempestive? Évidemment, mon intention n'est pas...

M. GOODE: Monsieur le président, je fais appel au Règlement. Je tiens absolument à ce que M. Byrne retire ce mot "intempestif".

M. FOLLWELL: Monsieur le président, s'il y réfléchit bien, M. Byrne se rappellera sans doute que j'ai voulu poser une question ce matin mais que je m'en suis abstenu. Ce matin, j'avais à l'esprit une remarque ou un renseignement dont quelqu'un nous a fait part; il s'agit de savoir si le pipeline en cause pourrait à un moment donné se trouver dans l'impossibilité de livrer le pétrole dans la partie septentrionale de l'Ouest américain, à un prix suffisamment bas pour y soutenir la concurrence.

Le témoin a affirmé, je crois, qu'on livrait et qu'il était possible de livrer du pétrole dans cette région selon un certain mode de transport; mais si on construit de gros bateaux-citernes pour y transporter le pétrole et en acheminer en Californie, je crains que ce pipeline ne se trouve dans une situation où le pétrole qu'il transportera du Canada ne sera aucunement en demande par suite de son prix comparativement trop élevé. Si ma crainte n'est pas fondée j'aimerais qu'on rectifie mes dires.

Je désirais donc demander au témoin s'il se pouvait que l'entreprise en cause risquât la faillite dans de telles circonstances. Comme je l'ai fait remarquer, la déposition du témoin semblait indiquer que la compagnie risquait de se voir retranchée du marché que dessert son pipeline dans le nord-ouest américain, parce qu'elle ne pourrait pas transporter le pétrole à aussi bon compte que les bateaux-citernes venant de l'Amérique du Sud ou de quelque autre endroit.

Comme moi, M. Byrne,—et peut-être aussi M. Goode,—se demandait probablement ce qu'il adviendrait de ce pétrole?

M. BYRNE: Je n'ai pas soulevé ce point.

M. FOLLWELL: Pour ma part je me demande ce qu'il adviendrait du pipeline si l'entreprise cessait d'être rentable. Le témoin affirme que la clientèle presse sa compagnie pour obtenir du pétrole et il ajoute que la compagnie ne peut répondre à la demande, étant donné que le pipeline a déjà atteint sa capacité maximum de transport. C'est pourquoi j'ai voulu savoir comment la compagnie financerait l'aménagement d'un nouveau pipeline. On a indiqué qu'il ne serait pas financé par la vente de nouvelles actions mais que les administrateurs envisageaient la possibilité de le financer en émettant des obligations.

Évidemment cela prouve que la compagnie est puissante et qu'elle peut vendre des obligations au lieu d'émettre de nouvelles actions afin de rester forte.

Mais, à mon avis, ce qu'il faut considérer, et c'est ce à quoi je me suis employé, c'est la possibilité que pourrait encore avoir le pipeline de fonctionner à pleine capacité dans le nord-ouest américain si les bateaux-citernes considérables dont il a été question commençaient de transporter le pétrole à meilleur compte que le pipeline lui-même.

D'autre part, il faudrait appuyer cette motion, étant donné que la subdivision projetée aura pour effet de réduire considérablement la valeur des titres. Ainsi, dans l'éventualité d'un échec de la compagnie,—mais Dieu l'en garde,—un plus grand nombre de personnes seraient touchées par suite d'une plus grande distribution des titres, mais leurs pertes seraient moindres. Il y a peut-être lieu de réfléchir dans ce sens. Ce point pourrait être examiné. A cet égard, le témoin aurait-il l'obligeance de dissiper au moins les craintes injustifiées que je puis nourrir sur la possibilité qu'il y aurait pour la compagnie de ne pas être en mesure de faire face à la concurrence des bateaux-citernes en provenance de l'Amérique du Sud ou d'ailleurs quant au marché du nord-ouest américain.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Nous voudrions qu'on apporte une réponse à celle qui vient d'être posée.

Le PRÉSIDENT: Vous avez tous pris connaissance de l'amendement proposé.

M. BARNETT: J'attendais une réponse.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Nous attendons la réponse à la question de M. Follwell.

M. BARNETT: J'aurais une question à poser, mais on n'a pas encore répondu à la dernière.

Le TÉMOIN: Eh bien, en guise de réponse à cette question, ne devrait-on pas dire que c'est là le genre de risque que doit courir toute entreprise commerciale? Chacun doit apprécier les risques qu'il y a à exploiter une entreprise qu'on est à constituer en société ou qui l'a déjà été à cette fin. Et que l'entreprise devienne un succès ou un échec dépendra des circonstances.

Vous avez vu ou lu des articles mentionnant la possibilité d'un embargo sur les importations de pétrole aux États-Unis, embargo réclamé par les producteurs indépendants du Texas. Voilà un risque. Le tarif du transport en est un autre. Notre compagnie se trouve en meilleure posture si notre pipeline est relié à une raffinerie en pleine activité qu'elle ne le serait dans le cas contraire. C'est là un des avantages.

M. FOLLWELL: A mon avis, le témoin répond bien à la question, parce que je conviens que vous êtes en bien meilleure position si le pipeline est au moins relié à un endroit où vous pouvez livrer du pétrole, si jamais vous êtes en mesure de le faire (même si vous n'en avez pas l'occasion) et, paraît-il, c'est ce que vous faites en ce moment.

Je ferai remarquer de nouveau aux membres du Comité que le témoin a admis qu'il y a un certain risque à faire le fractionnement, comme d'ailleurs en comporte toute autre division.

M. BYRNE: Vous voulez attirer plus de nigauds.

M. FOLLWELL: Je suggère qu'on donne aux gens de la compagnie l'occasion de répartir le fardeau de façon qu'ils n'encourent pas un risque aussi grand que celui qui découlerait de l'application du bill proposé, s'il se faisait un fractionnement à raison de cinq pour un.

Le TÉMOIN: Je l'ai fait remarquer.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Est-ce que M. Follwell veut dire que les pertes seraient partagées par un plus grand nombre, ou bien est-ce que je m'exprime mal? M. Byrne a dit qu'il y aurait plus de nigauds d'attrapés.

M. FOLLWELL: Non, là n'est pas le but. Il s'agit d'aider la compagnie à obtenir ce qu'elle a demandé, c'est-à-dire une plus grande distribution parmi les Canadiens. Je ne crois pas que quiconque devienne un nigaud dans cette compagnie; j'ai déjà fait l'éloge de celle-ci et je le fais de nouveau. C'est une des meilleures compagnies qui soient. Elle se range, j'en suis certain, parmi les compagnies vouées à un essor merveilleux tel qu'en connaîtront plusieurs compagnies au Canada durant la grande période de prospérité que nous traversons et au cours des 25 ans à venir, comme l'a indiqué la Commission Gordon.

Cependant, je pense que cet amendement a été introduit pour aider la compagnie à obtenir ce qu'elle avait demandé. Je suis d'avis,—et je ne veux pas insinuer que mon opinion soit meilleure que celle des administrateurs de la compagnie qui, après tout, sont payés pour avoir des opinions et je suppose qu'elles sont sensées,—mais je pense que le témoin pourrait nous dire si l'on a mentionné la chose, ou bien si l'on a étudié la question pour savoir si le fractionnement devait se faire à raison de cinq ou de dix pour un, ou encore si, à la réunion des membres du bureau d'administration ou à celle des actionnaires, on a étudié d'autres sortes de division.

M. WAHN: Je me rappelle qu'à une réunion des administrateurs, on s'est demandé si le fractionnement devait se faire dans une proportion de trois, cinq ou dix pour un. C'est évidemment une question de jugement. C'est clair que le fractionnement des actions à raison de cinquante pour une est hors de toute proportion. Une division dans la proportion de deux pour une n'est pas suffisante, c'est également évident. Il s'agit de déterminer quelle proportion conviendrait le mieux. Ce pourrait être dix comme ce pourrait être cinq.

Les membres du conseil d'administration étaient d'opinion que la proportion de cinq pour un devait prévaloir. A la réunion des actionnaires, cette suggestion a été approuvée à l'unanimité. Je ne crois pas qu'on ait soulevé de discussion pour savoir si la proportion serait de cinq à un, de dix à un ou de trois à un. On a tout simplement accepté, sans autre discussion (je parle ici de la réunion des actionnaires), le fractionnement à raison de cinq pour un.

M. FOLLWELL: J'ai cru comprendre qu'à la réunion des actionnaires, les administrateurs avaient mis de l'avant la division dans une proportion de cinq pour un et que les actionnaires l'ont approuvée.

Le TÉMOIN: Oui.

M. BARNETT: Je me rappelle que M. Wahn a dit, il y a un moment, alors qu'il parlait de l'approbation unanime accordée, au cours de la réunion des actionnaires, au fractionnement à raison de cinq pour un, que c'était "à une réunion nombreuse des actionnaires". Combien d'actionnaires ont assisté à cette réunion?

M. MCQUARRIE: Je crois que M. Wahn, au cours de son témoignage, faisait allusion au fait que plusieurs actionnaires étaient représentés à cette réunion. Je n'ai pas en main le nombre exact de ceux qui étaient présents, mais autant que je puisse m'en souvenir, il y avait là environ 53 personnes détentrices d'un très grand nombre d'actions. En fait, nos agents de transfert ont été surpris de voir comment on avait répondu, pour cette réunion en particulier, aux avis de convocation qui avaient été envoyés. Ceux qui ne pouvaient assister personnellement, avaient envoyé leurs formules de procuration à nos agents de transfert. Il y en avait beaucoup et cela représentait plus d'un million d'actions, beaucoup plus d'un million d'actions. Les agents de transfert m'ont dit qu'ils n'avaient jamais vu les gens répondre de pareille façon à une convocation d'assemblée de ce genre.

M. CAMPBELL: Quel droit au vote une action comporte-t-elle?

M. MCQUARRIE: Un vote par action.

M. PURDY: Dans l'avis de convocation que vous avez envoyé aux actionnaires, aviez-vous indiqué que vous aviez l'intention de fractionner les actions à raison de cinq pour une?

M. MCQUARRIE: Oui.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Monsieur Wahn, je suppose qu'à cette réunion des actionnaires, quand on a étudié la question du fractionnement des actions à raison de cinq pour une ou de trois pour une, on a expliqué un peu ce qu'on entendait faire à la suite de ce fractionnement?

M. MCQUARRIE: Il ne fut pas question, à la réunion des actionnaires, de fractionnement à raison de trois actions pour une ou d'autre proportion. On avait envoyé à chaque actionnaire un avis officiel, auquel on avait joint une copie du règlement qu'avaient adopté les membres du conseil d'administration et qui devait être approuvé par les actionnaires avant qu'il ne devienne un règlement de la compagnie. Ce règlement, dont j'ai ici un exemplaire et qui comporte exactement ce que nous demandons dans le bill qui vous est soumis, a été envoyé à tous les actionnaires. Ainsi, chacun d'eux savait, quand il a assisté à la réunion ou quand il a envoyé sa formule de procuration, que le vote devait porter sur un fractionnement à raison de cinq pour un.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): J'aurais pensé que lorsque les administrateurs ont envoyé aux actionnaires cet avis de convocation, les informant de leur intention de proposer ce fractionnement à la réunion des actionnaires, ils auraient donné quelque raison qui les justifiait de demander l'appui des actionnaires? En d'autres termes, ils auraient pu chercher à éveiller l'intérêt des actionnaires et leur auraient fait voir en quelque sorte que c'était à leur avantage d'appuyer cette mesure. Comment s'y est-on pris alors pour éveiller l'intérêt des actionnaires sur ce point en particulier?

Le TÉMOIN: Si nous avons su que cette question serait soulevée, nous aurions apporté l'avis.

M. MCQUARRIE: Je regrette que nous n'ayons pas apporté l'avis. Une lettre a été envoyée à chaque actionnaire avec l'avis. Je n'ai pas de copie de cette lettre en main.

M. WAHN: Si je m'en souviens bien, l'avis ne faisait que mentionner ce qui est compris dans la note explicative annexée au bill, c'est-à-dire que le prix des actions était trop élevé et qu'il serait préférable de les subdiviser en cinq.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Vous pourriez peut-être me dire, du point de vue du détenteur d'actions, quels avantages celui-ci espérerait retirer de ce partage. Pourriez-vous nous le dire?

M. WAHN: A mon avis, j'estime que la facilité d'échanger les actions est importante et que, à la longue et indirectement, je pourrais de plus retirer un certain profit en qualité d'actionnaire. En d'autres termes, comme nous l'avons dit assez ouvertement, une action qui se vend \$117 n'est pas aussi facile à revendre qu'une action qui se vend \$20 ou \$25. Toutefois, en qualité d'actionnaire, et c'est sans doute l'opinion de tous les actionnaires qui ont voté en faveur de ce partage d'une action en cinq, j'espérerais, sur une période assez considérable, bénéficier de ce partage qui rendrait les actions plus facilement négociables.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Pour un actionnaire d'une compagnie qui a la réputation dont votre compagnie a joui au cours des deux dernières années, pensez-vous réellement qu'il serait important de disposer de ses actions même à ce prix? Est-ce qu'un actionnaire qui aurait besoin de se procurer de l'argent ne pourrait pas facilement gager ses actions d'une façon tout à fait avantageuse, étant donné la réputation de la compagnie?

M. WAHN: Oui, je le crois.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Alors, il m'est absolument impossible d'imaginer ce que vous avez pu dire à vos actionnaires, à moins qu'on ne leur ait fait entendre, d'une façon ou d'une autre, que le fait pour un actionnaire de se débarrasser d'une partie de ses actions pour garder le reste lui fournirait une occasion de réaliser un gain considérable et rapide. Je ne peux pas imaginer quel autre argument vous auriez pu invoquer pour persuader les actionnaires. On nous a déjà dit que la compagnie ne retire aucun avantage réel de ce changement, en tant que compagnie. Ce changement n'améliore pas la situation de la compagnie. J'ai peine à comprendre quels seraient les avantages de cette subdivision.

M. WAHN: Je puis simplement assurer l'honorable membre du Comité qu'on n'a rien fait entendre de ce genre dans l'avis qui a été envoyé aux actionnaires. Nous avons simplement dit que les administrateurs considéraient qu'il était de l'intérêt de la compagnie d'assurer une vaste distribution de ses actions, comme il est mentionné dans la note explicative annexée au bill. Nous n'avons pas essayé d'influencer les actionnaires et nous ne leur avons rien laissé à entendre à ce sujet.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Pourriez-vous m'expliquer quels avantages la compagnie peut retirer de ce changement et comment elle sera placée dans une meilleure situation, si on tient compte de ce que, d'après M. Morrison, cette compagnie ne traite pas avec le public en général. Elle fait le transport du pétrole pour toutes les compagnies à tous les clients de ces dernières. Par conséquent, il ne s'agit pas pour elle d'établir de bonnes relations avec le public.

Le TÉMOIN: Il s'agit précisément de cela.

M. Cameron (*Nanaïmo*):

D. Je ne comprends pas comment, aux yeux du public, la plus mauvaise réputation pourrait être défavorable à votre compagnie?—R. Permettez-moi de vous donner un exemple. Notre pipeline part d'Edmonton et se rend jusqu'à Vancouver. Il traverse des propriétés qui appartiennent à des milliers de personnes. Il faut que nous allions voir ces personnes et que nous leur demandions la permission de faire passer nos tuyaux sur leur terrain.

D. Mais vous avez déjà la permission de faire cela.—R. Non, nous ne l'avons pas. Nous avons encore deux boucles à construire. Nos employés sont actuellement à ces endroits et ils essaient d'obtenir les droits de passage sur les terrains nécessaires pour installer ces boucles. Il faut pour cela que nous ayons de bonnes relations avec le public: c'est là un des points les plus importants.

D. Sauf le respect que je vous dois, monsieur Morrison, je dois vous faire remarquer que les propriétaires des terrains sur lesquels vous vous proposez de faire passer vos pipelines, ne seront nullement influencés par l'argument qu'un grand nombre de personnes ont des actions dans votre compagnie. Ce qui les intéressera, c'est le prix que vous êtes disposés actuellement à payer pour le droit de propriété. C'est la seule chose qui les intéresse.—R. Vous devriez entendre certains arguments que l'on emploie...

D. Je me suis déjà trouvé moi-même dans cette situation, c'est-à-dire que j'avais à accorder un droit de passage et je vous assure que la seule question que je me suis posée pour savoir si la compagnie avec laquelle j'allais négocier était le genre de compagnie avec laquelle j'aimerais à traiter, c'est le prix qu'elle offrait pour le droit de passage. Il n'a pas été question de la distribution plus ou moins grande de ses actions.—R. Je crois que c'est là une question d'opinion. Vous avez la vôtre et j'ai la mienné.

D. Je crois, monsieur le président, qu'il nous faut de meilleurs arguments que ceux qu'on nous a apportés aujourd'hui.—R. Qu'avons-nous essayé de faire depuis trois ou quatre heures? Nous nous sommes épuisés à parler et il n'y a plus rien à ajouter.

D. Je ne puis en venir qu'à la conclusion que la demande est futile.—R. Nos actionnaires ne semblent pas avoir les mêmes soupçons à l'égard des intentions de la compagnie.

D. Bien entendu, car je me doute bien que vos actionnaires ont, dans cette affaire, un intérêt personnel qui n'a pas encore été révélé.—R. Pouvez-vous nous dire quel est cet intérêt personnel?

M. Johnston (Bow-River):

D. J'aimerais à poser une question. A propos de relations extérieures quelqu'un a rappelé ce matin que les actions des banques à charte ont été diluées en certaines occasions. Si j'ai bonne mémoire, et je rappelle de mémoire le rapport de la Banque Royale, si cette banque avait fondé ses profits sur son capital original, ses bénéfices auraient été de 23 p. 100 environ; mais, parce que les actions avaient été fractionnées, la banque a pu les établir à $3\frac{3}{4}$ ou $3\frac{1}{2}$ p. 100. J'estime que, dans ce cas-là, les relations avec le public qui ont été créées ont été beaucoup plus favorables avec un bénéfice de $3\frac{1}{2}$ ou $3\frac{3}{4}$ p. 100 qu'avec un profit de 23 p. 100.

Permettez-moi de vous faire une proposition: si nous subdivisons les actions, mettons en cinq, et l'impression serait encore proportionnellement meilleure si nous les divisions en dix, la situation serait la suivante. Quand vous avez déclaré votre dernier dividende, vous l'avez établi à un dollar par action, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Votre dividende était d'un dollar par action détenue par les actionnaires. Votre compagnie est prospère et je vous en félicite. Je suis un partisan de l'entreprise privée et je souhaite que votre entreprise réussisse, particulièrement parce que je m'intéresse aux entreprises de l'Alberta et que je veux que la mise en valeur des ressources pétrolières soit menée à bonne fin. Si votre compagnie va de l'avant et qu'elle prospère au même rythme qu'elle l'a fait jusqu'ici et que le bénéfice par action atteigne environ un dollar et demi, et je ne crois pas que j'exagère en disant cela, alors les dividendes commenceront à augmenter un peu trop vite. Mais, si vous subdivisez ces actions en cinq, alors votre bénéfice annuel semblera être de 20 sous seulement par action. Ce serait là certainement un bon programme de relations extérieures. Mais si, d'après votre base actuelle de calcul, vous faites un bénéfice plus considérable qu'auparavant sur chaque action,—votre bilan de l'an dernier indiquait un bénéfice d'un dollar sur chaque action,—et si pour l'année qui vient vous donnez un dollar et demi, et l'année suivante deux dollars ou deux dollars

et demi, les gens diront peut-être que, si une compagnie de pétrole peut transporter du gaz et du pétrole et augmenter continuellement ses bénéfices c'est certainement parce que les frais de transport du pétrole sont beaucoup trop élevés, et ils demanderont une diminution des prix. Cette question aura certainement une répercussion sur les relations de votre compagnie avec le public. Je crois que la véritable raison qui vous pousse à vouloir fractionner vos actions est (si je fais erreur, dites-le moi) que vous ne voulez pas que le profit soit trop élevé sur chaque action, car cela amènerait les gens à dire que votre compagnie de transport fait de trop grands bénéfices et que vous devriez diminuer les frais de transport. On réclamera continuellement une diminution des prix de l'essence. Je possède moi-même une automobile et je voudrais voir diminuer les prix de l'essence, spécialement dans l'Ontario. Ici un gallon d'essence coûte presque 50c. Après avoir fait une fois le plein d'essence et l'avoir épuisé, je marche ensuite pendant le reste de la semaine. Je me dis que c'est là la raison qui vous porte à présenter le bill en question. Si ce sont là les raisons que vous invoquez en vue d'établir de meilleures relations extérieures, je crois que vous devrez chercher d'autres arguments. Je ne peux vraiment pas comprendre pourquoi nous devons fractionner les actions en cinq, encore moins en dix. Je crois que cela aura pour effet d'aggraver la situation et de cacher, et j'emploie le mot à dessein, un profit exorbitant. Je fais peut-être erreur et ce n'est peut-être pas du tout ce que vous avez en vue quand vous parlez de bonnes relations avec le public et quand vous voulez fractionner vos actions. Mais, à mon point de vue, il me semble que c'est bien là votre idée, car je ne vois pas comment vous pourriez obtenir autrement de meilleures relations avec le public. Le président pourrait peut-être commenter cette question.—R. Non, je ne peux pas vous aider.

D. N'est-ce pas que c'est ce qui arrivera?—R. C'est votre opinion à vous.

D. Vous ne croyez pas que c'est ce qui arrivera quand on aura fractionné les actions?—R. Je n'ai aucun commentaire à faire à ce sujet. Vous nous avez dit ce qui, d'après vous, sera le résultat du fractionnement des actions.

M. Cameron (Nanaïmo):

D. Pourrions-nous demander la même chose sous une autre forme? Considérez-vous que les relations de votre compagnie avec le public seraient améliorées si votre prochain bilan indiquait un bénéfice de 95c. par action au lieu de \$4.75 comme l'an dernier?—R. Je ne le sais pas.

M. TAYLOR: Le même bilan indiquerait aussi, entre parenthèses, la subdivision des actions et expliquerait probablement que le bénéfice de l'an dernier aurait été de 47½c. par action d'après la nouvelle base.

M. Nicholson:

D. Je voudrais développer l'idée que M. Johnston a émise il y a quelques instants. Pour fournir une base historique à la discussion, je voudrais qu'on se reporte à la dernière occasion où la compagnie a comparu devant un comité semblable, c'est-à-dire en 1951.

A cette occasion on nous a fourni tous les renseignements nécessaires au sujet de la construction d'un pipeline exclusivement canadien. On nous a dit que le tuyau aurait 24 pouces de diamètre et serait l'une longueur approximative de 715 milles. Ce projet a été discuté et les dirigeants de la compagnie ont soutenu qu'il y avait dans la région de Vancouver un marché possible d'environ 37,000 barils par jour et que la compagnie était prête à entreprendre une dépense pour un montant total de \$86,700,000.

Comme on l'a déjà dit, cette compagnie a eu un succès remarquable. J'ai effectué quelques calculs depuis notre séance de ce matin. Il semble qu'en 1956 vous avez transporté une moyenne de 129,000 barils par jour. Cette

quantité est plus considérable que ce que vous vous étiez proposés de transporter en 1951, mais elle demeure moindre que le maximum que vous vous étiez fixé et, d'après les renseignements que vous nous avez donnés ce matin, elle est moindre que l'objectif que vous projetiez d'atteindre en 1957.

Je suppose que vos frais généraux varieront à peine si vous transportez 200,000 barils par jour, au lieu de 129,000; et, si vous pouvez réaliser un bénéfice net d'environ 7 millions en 1956 après avoir payé l'impôt, je me demande si M. Morrison peut nous donner une estimation du bénéfice pour 1957, en supposant que vous puissiez transporter 200,000 barils par jour au tarif actuel?—R. C'est au trésorier qu'il faut poser cette question. Afin de pouvoir pomper une quantité de pétrole encore plus considérable, nous nous engageons dans de très fortes dépenses pour cette année et aussi pour l'année prochaine, mais nous comptons que cela nous rapportera des bénéfices.

D. Comme M. Hamilton l'a fait remarquer ce matin, vous vous êtes bien gardés de faire savoir au public que vous aviez besoin de l'assistance financière du public pour réaliser votre entreprise. Toutefois, il semble que vous n'avez eu aucune difficulté à obtenir les fonds nécessaires.—R. Au début, oui. Nous ne savons pas ce qui peut arriver d'une année à l'autre. Nous pouvons essayer encore. Nous ne savons pas, quand nous désirons obtenir de l'argent, si notre demande recevra une réponse aussi favorable que celle qu'elle a déjà reçue.

M. TAYLOR: En réponse à votre question, je puis vous dire que nous aurons des frais généraux plus élevés qu'auparavant si nous avons aussi plus de matériel, plus de tuyaux, plus d'employés et plus d'argent emprunté; vous ne pouvez vous attendre à ce que nos frais généraux demeurent stables. Je crois que si, en 1957 nous pouvons transporter en moyenne 200,000 barils par jour, pendant toute l'année, ce serait magnifique. Nous réaliserions un bénéfice de plus de 10 millions après avoir payé l'impôt. Ce n'est là qu'un calcul estimatif, car il y a toutes sortes d'imprévus qui peuvent modifier nos prévisions.

M. NICHOLSON: Certainement. Et, comme je vous l'ai déjà dit, après quelques calculs j'ai trouvé que vos bénéfices seraient de l'ordre de 10 à 11 millions, si vous avez un bénéfice net de \$7,000,000.

M. TAYLOR: Certainement.

M. NICHOLSON: Il me semble que, dans un avenir prochain, vous pourrez payer un bénéfice probable de \$10 par action, si, au cours des prochaines années, vous continuez d'améliorer votre situation autant que vous l'avez fait au cours de ces dernières années. Mais même d'après les chiffres de base que vous avez donnés, il serait embarrassant de révéler au public que vous faites un bénéfice net de \$10 par action sur un capital de \$1,500,000. Je crois que cette question de relations publiques surgit quand pour chaque action de \$10 que l'actionnaire achètera en 1959, il y aura un dividende de \$10 par année.

M. TAYLOR: Vous supposez là que nous versons tous nos bénéfices en dividendes, mais il n'en est pas ainsi.

M. NICHOLSON: Non, vous n'êtes pas pour agir ainsi. Je crois que vous nous avez dit que la valeur nette des actions est de 104 millions et que vous avez un capital qui est représenté par 1,500,000 actions de \$14. Ces actions de \$14 se vendent actuellement \$114 ou \$115 sur le marché. Lorsqu'une compagnie atteint une situation si avantageuse et qu'on projette de subdiviser les actions, je crois que la subdivision des actions n'entraîne pas nécessairement une hausse des prix, mais qu'une augmentation importante des dividendes amène naturellement une subdivision des actions et que la subdivision entraîne une augmentation du prix des actions.

Au Canada, en considérant ce problème très aigu de la rareté de l'argent, les députés, je crois, devraient examiner très soigneusement une proposition

d'apparence bien inflationnaire en ce sens que les détenteurs d'actions de \$10, en vente actuellement à \$114, devraient obtenir cinq actions pour chacune de celles qu'ils détenaient auparavant; et si vous réalisez un bénéfice net de 10 millions de dollars en 1957, j'ai l'impression que nous assisterons à une véritable bousculade à la conquête de ces actions lancées sur le marché. Je voudrais entendre d'autres commentaires sur le fait que, advenant la subdivision des actions, on s'attend à un bénéfice net de 10 millions de dollars l'an prochain, à comparer à celui de 7 millions en 1956.

M. TAYLOR: Je ne crois pas pouvoir donner d'opinion à ce sujet. J'ai l'impression que vous tentez d'insinuer comment, après avoir déclaré \$4 l'action une année, et avoir ensuite subdivisé les actions, nous déclarons seulement, disons quelques cents, l'année suivante, et que nous dissimulons nos bénéfices. Ce n'est pas ainsi, parce que les rapports financiers sont publiés au complet et rien n'est caché.

M. NICHOLSON: La réaction du public est bien différente entre payer \$10 et \$4 de dividende pour une action de \$10 et payer 80 cents de dividende pour une action; ce n'est pas aussi choquant pour les autres contribuables qui ne peuvent pas tirer parti d'une situation aussi favorable.

M. PURDY: L'actionnaire en retire-t-il plus d'argent?

M. NICHOLSON: C'est cela, voilà pourquoi nous sommes saisis du bill.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je me demande si c'est une tentative de la part de la compagnie de cacher ses profits. Je ne crois pas que telle soit son intention. Mais les relations extérieures seraient améliorées en payant \$1 l'action au lieu de \$4. C'est là, je pense, le point délicat. Ce n'est pas pour cacher des profits.

M. CARTER: J'ai cru comprendre d'après un témoignage rendu aujourd'hui, que la valeur dans les livres était autour de \$14 chaque action, et sur le marché elle est de \$117. Si vous les diluez à cinq contre une, vous aurez encore une valeur sur le marché dépassant celle de vos registres. Cela n'augmentera-t-il pas votre actif dans vos actions, la valeur comptable globale de vos actions?

M. TAYLOR: Non, monsieur.

M. Carter:

D. Vous aurez alors plus d'actions valant \$14. Vous aurez cinq actions à \$14 là où vous en aviez seulement une auparavant. Je voudrais démêler cette affaire. Et une autre question surgit: que demandez-vous pour le transport du pétrole? Ces prix sont-ils fixés par la Commission des transports?—R. Non, monsieur. Ils sont enregistrés à la Commission des transports. Nous avons un tarif d'établi et il lui est envoyé. Vous voyez, nous ne sommes pas considérés voiturier public.

D. Devez-vous soumettre des rapports à la Commission des transports?—R. Pas comme tels, je ne pense pas. Elle a tous les renseignements, et les rapports, et n'importe quand on peut nous demander de les compléter.

D. Y a-t-il un état de vos bénéfices montrant vos frais généraux se rapportant au transport du pétrole? La Commission des transports possède-t-elle des détails pouvant inspirer une enquête? Exerce-t-elle quelque contrôle ou influence à ce sujet?—R. Elle pourrait obtenir tous les renseignements désirés, je pense.

M. WAHN: Nos rapports financiers sont envoyés à un ministère, au Secrétariat d'État.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): La Commission des transports n'aurait aucune influence sur les taux que vous appliquez je pense; c'est affaire de concurrence.

M. WAHN: Elle n'a pas juridiction sur nous tant que nous ne sommes pas considérés comme voiturier public.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): A l'heure actuelle vos taux dépendent de la concurrence.

M. Barnett:

D. Quand nous avons entendu M. Morrison, ce matin, il a insisté longuement sur son désir d'améliorer vos relations extérieures. Cela a peut-être conduit, à mon avis, aux idées exprimées par M. Johnston et M. Nicholson. C'est une explication possible de cette question des relations avec le public. Autant que je puisse voir, jusqu'à ce moment, les représentants de la compagnie ne semblent pas particulièrement désireux de dire ce qu'ils avaient en tête lorsqu'ils parlaient de relations extérieures. Franchement, je n'ai encore entendu aucune remarque indiquant leur position vis-à-vis de cette amélioration des relations publiques. Au sujet de l'article 1, même la proposition mise de l'avant par M. Johnston et M. Nicholson ne donne pas de détails sur les relations extérieures de la compagnie. M. Morrison nous a parlé de relations extérieures ce matin, pourrions-nous savoir ce qu'il entend par cela et avoir un peu plus de détails?—R. Les relations extérieures sont simplement l'opinion que le public a de vous. Je n'ai rien à ajouter.

M. Campbell:

D. J'attends ici que les représentants de la compagnie nous donnent des raisons de présenter ce bill au Comité. Vous dites que c'est d'abord une question de relations extérieures que vous voulez améliorer, mais j'ai de la difficulté à avaler celle-là. J'ai l'impression qu'une compagnie de cette ampleur a autre chose en vue, pour justifier sa perte de temps et d'argent, l'envoi de ses représentants ici, et l'accaparement des députés, que le simple désir d'améliorer ses relations avec le public.

Si cette compagnie était un important magasin à rayons, ou une entreprise considérable avec un achalandage de plusieurs milliers de personnes, on pourrait l'admettre. Mais votre commerce est limité à un très petit groupe de clients et j'ai l'impression qu'on devrait nous donner des raisons plus convaincantes pour justifier cette subdivision des actions.—R. C'est une question technique et c'est pourquoi nous sommes ici. Je pense que ces réponses relèvent de spécialistes.

M. WAHN: Nous n'avons pas l'impression d'être des penseurs particulièrement originaux. Nous croyons savoir que la plupart des compagnies trouvent préférable de compter une imposante liste d'actionnaires représentatifs, même s'ils ne font pas usage de pétrole directement. Ce n'est pas une idée originale. La plupart des compagnies ont cette opinion et nous la partageons. Vous pouvez avoir tort ou raison, mais c'est notre opinion, et c'est la raison principale de la demande que nous formulons ici aujourd'hui. Nous considérons dans l'intérêt de la compagnie de subdiviser ses actions.

M. NICHOLSON: Pourquoi n'avez-vous pas émis plus d'actions pour le public dès le début? Vous aviez des actions à \$10 à l'époque et c'était purement arbitraire?

M. WAHN: Nous avons alors besoin de recueillir environ 50 millions de dollars en émettant des actions. Celles-ci n'ont pas de valeur au pair et nous demandions \$10, mais nous aurions pu tout aussi bien demander \$100 ou \$1. C'était une question de jugement. Nous pensions à l'époque que \$10 était un prix aussi bon que n'importe quel autre. Il aurait pu être vingt ou cinq. Chacun pouvait en penser ce qu'il voulait.

M. NICHOLSON: Pourquoi vous êtes-vous limités à 450,000? Pourquoi ne pas en vendre davantage au public?

M. WAHN: Nous avons vendu 450,000 actions au public et 250,000 à plusieurs compagnies de pétrole de l'Alberta, ce qui signifie qu'environ la moitié du stock a été vendu au public. Le reste avait été vendu à l'origine aux compagnies commanditaires qui avaient garanti les obligations.

M. GOODE: Monsieur le président, on a dit que le prix de 10 dollars était aussi raisonnable que n'importe quel autre prix. Ce n'est pas moi qui ai dit cela, c'est le témoin. Je propose simplement dans mon projet d'amendement un prix semblable, soit \$11.70 au lieu de \$10. Le témoin a dit que \$10 était un prix aussi raisonnable qu'on pouvait le souhaiter à cette époque. Pourquoi \$11.70 ne serait-il pas un prix aussi raisonnable qu'on pourrait le souhaiter aujourd'hui? Quelqu'un voudrait-il répondre à ma question, monsieur le président?

M. NICHOLSON: Avant que...

M. GOODE: Quelqu'un voudra-t-il répondre à ma question?

M. WAHN: La seule réponse que je puisse donner, c'est que cette décision vient du conseil d'administration qui a jugé qu'une subdivision d'une action en cinq était préférable à une subdivision d'une action en dix.

M. CAMERON: Monsieur Wahn, supposons un instant qu'il serait sensiblement avantageux, et je crois que cela est possible, pour une compagnie de ce genre de faire une distribution plus vaste de ses actions, quelles sont les raisons pour lesquelles les dirigeants supposent que cette subdivision entraînera une distribution plus étendue? Quelques-uns des actionnaires actuels ont-ils manifesté leur intention de mettre une partie de leurs actions sur le marché? Connaissez-vous une raison qui pourrait les pousser à agir ainsi? Connaissez-vous un meilleur placement?

M. WAHN: Pour répondre directement à votre question, je dois vous dire que les actions se vendent tous les jours sur le marché. Mais je ne crois pas que la compagnie ait entendu dire qu'un de ses actionnaires désirait vendre ses actions.

M. NICHOLSON: Le chiffre des transactions au jour le jour est assez faible n'est-ce pas?

M. WAHN: Il varie avec le temps. Au cours des derniers mois, nous avons vendu des "blocs" d'actions au rythme de 125 par mois, ce qui explique le grand changement qui s'est produit du jour au lendemain. Les gens achètent nos actions et les revendent, comme cela se produit dans les autres compagnies.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Pouvez-vous nous dire combien d'actions on a mises en vente. Je crois que vous avez dit ce matin qu'on avait échangé en moyenne 10,000 actions par jour. Combien d'actions a-t-on mises en vente? Il se peut qu'on n'ait échangé que 10,000 actions, mais combien d'actions a-t-on mises en vente?

M. TAYLOR: Nous ne connaissons rien des opérations de Bourse, sauf ce que nous en apprenons par la voix des journaux.

M. McQUARRIE: Je ne crois pas que quelqu'un ait mentionné qu'il s'est vendu 10,000 actions par jour.

Le TÉMOIN: J'ai dit qu'il pouvait s'en vendre environ 1,000.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je vous demande pardon. Je crois qu'il s'agit de 1,000 actions au lieu de 10,000.

Le TÉMOIN: Pour ce qui est du temps que les dirigeants de la compagnie passent ici, je dois vous dire que, si nous n'étions pas constitués par une loi du

Parlement, nous ne serions pas ici. Si notre compagnie était constituée comme d'autres compagnies, nous n'aurions pas eu à nous présenter ici.

M. Campbell:

D. Il semble que ce soit une raison bien peu valable que de venir ici simplement en vue d'améliorer vos relations avec le public.—R. Nous sommes venus ici à la demande du Parlement.

M. FOLLWELL: M. Wahn a dit qu'il n'y a pas eu de discussion à la réunion des administrateurs et des actionnaires au sujet de la division des actions en cinq. A vrai dire, il y a eu discussion, mais il n'a jamais été question qu'on fractionnât les actions en dix. Les témoins ont indiqué, avec raison, à mon avis, qu'ils ne sont pas en faveur de cet amendement, particulièrement en raison de ce qu'ils aimeraient consulter leurs actionnaires ou les administrateurs de la compagnie afin de savoir si ceux-ci approuvent l'amendement. Je crois que le Comité devrait leur accorder le temps de consulter leur conseil d'administration et de trouver s'il y a une raison particulière pour laquelle ils n'accepteraient pas cet amendement qui porte sur la subdivision de chaque action en dix actions au lieu de cinq. Je comprends facilement que, lorsqu'ils sont venus ici, ils ne songeaient qu'aux termes exprimés dans le bill. Toutefois, un amendement a été proposé et cet amendement semble intéresser le Comité. Les témoins ont admis que l'amendement ne s'oppose aucunement aux intérêts de la compagnie, mais, ils ne sont pas certains d'avoir le droit d'exprimer cette opinion. Ceux d'entre nous qui ont proposé l'amendement croient que notre opinion a une certaine valeur, même si elle n'est pas aussi valable que la leur. Conséquemment, vu que l'amendement ne nuirait aucunement à la compagnie dans ses entreprises mais qu'il l'aiderait plutôt à assurer une plus vaste distribution de ses actions, comme elle le désire, il se peut que le Comité consente à accorder aux dirigeants de la compagnie qui sont ici le temps nécessaire pour consulter leurs administrateurs et pour discuter avec eux de l'amendement. Il n'est peut-être pas raisonnable de soumettre l'amendement cet après-midi, avant même que les dirigeants de la compagnie aient eu l'occasion de l'étudier ou d'y réfléchir. Je propose donc que le Comité permette aux représentants de la compagnie qui sont ici de transmettre la teneur de l'amendement à leur compagnie afin d'en discuter avec elle et de nous faire connaître ensuite leur opinion.

M. Johnston (Bow-River):

D. Monsieur le président, j'aimerais poser une question. Ceux qui ont proposé l'amendement ont déclaré que les actions, une fois subdivisées en dix, auraient une valeur d'environ \$11.70. Cela veut-il dire que, si les actions étaient fractionnées en 10, le prix en serait réduit nécessairement à \$11.70? Je ne le crois pas, car le prix dépendrait entièrement du nombre d'actions qui seraient mises sur le marché. Si les actionnaires décidaient de ne pas mettre leurs actions sur le marché mais de les garder dans l'espoir de retirer un dividende accru et de réaliser éventuellement un profit, je ne crois pas que cela influencerait le marché. Si j'ai bien compris, la compagnie désire fractionner ses actions en cinq ans dans l'espoir que, lorsque les actions nouvelles auront été distribuées aux actionnaires actuels, il y aura une nouvelle émission d'actions. La subdivision des actions n'entraînera pas nécessairement une nouvelle émission. Je ne possède pas d'actions dans cette compagnie; mais, si j'avais 10 actions et si ces 10 actions étaient subdivisées en cinq de façon à m'en donner 50, je ne crois pas que je m'en départirais; je les garderais plutôt dans l'espoir de faire un bénéfice plus considérable et de réaliser des profits à la longue. Je ne crois pas que la subdivision proposée entraînerait une distribution plus vaste. Environ 476 compagnies détiennent des actions dans

cette compagnie de pipeline. Elles possèdent à peu près 800,419 actions. Je crois que les témoins ont déclaré ce matin qu'ils ne prévoient pas que ces compagnies se débarrasseront de leurs actions. Elles ne les ont pas achetées dans l'intention de spéculer, mais plutôt afin d'avoir leur mot à dire dans les décisions de la compagnie. Par conséquent, le fractionnement de ces actions en cinq ne produira vraisemblablement pas un effet appréciable sur la distribution des actions. Quant aux 5,806 actionnaires qui détiennent 1,500,000 actions, leur cas est différent. Sans doute, certains d'entre eux décideront, après la subdivision des actions, de mettre leurs actions sur le marché en vue de réaliser un bénéfice immédiat.

Les prix baisseront dans la mesure où les actions seront mises en vente. Mais ce n'est rien de certain. J'espère que le témoin me reprendra si je me trompe, mais je prétends que la subdivision des actions en cinq n'augmentera pas nécessairement le nombre des actions qui seront mises en vente et que le prix de chacune ne baissera pas nécessairement de \$117 à \$23.—R. J'espère que nous pourrions constater ce qui arrivera.

D. Je pense que vous êtes un homme d'affaires assez compétent pour comprendre que le prix des actions ne baissera pas jusqu'à \$23 par suite de cette subdivision. Il me semble que les actions ne se vendront pas \$23 comme on l'a fait entendre et comme le témoin l'espère. Cette subdivision n'aura donc pas pour effet une plus vaste distribution des actions, comme on nous l'a laissé entendre. Cela nous ramène à la première question que j'ai posée cet après-midi. Est-ce en ce sens qu'il faut entendre le programme de bonnes relations avec le public dont on nous a parlé ou bien le programme ne consiste-t-il pas plutôt à rendre les profits moins apparents sur chaque action? Il ne peut en être autrement, car les autres compagnies qui ont subdivisé leurs actions ont obtenu ce résultat. Je crois que c'est en cela que consiste le programme de bonnes relations extérieures, dont le président et les autres témoins nous ont parlé cet après-midi.

M. NICHOLSON: Il a été question du prospectus un peu plus tôt. Est-ce qu'il a été déposé devant le Comité ou y a-t-il des exemplaires supplémentaires qui peuvent être mis à la disposition des membres du Comité?

M. TAYLOR: Celui de 1951?

M. NICHOLSON: Oui.

M. TAYLOR: Je n'en ai pas d'exemplaires ici.

M. NICHOLSON: En avez-vous déposé un exemplaire devant le Comité?

M. TAYLOR: Je n'en ai qu'un exemplaire.

M. NICHOLSON: Pourriez-vous en déposer un devant le Comité pour fins de documentation?

M. WAHN: Le prospectus est un document déposé au secrétariat d'État.

M. NICHOLSON: Habituellement nous avons le prospectus à notre disposition quand le Comité se réunit. Je comprends l'attitude de M. Morrison. J'admets que sa compagnie ne traverse pas les frontières provinciales et que sa situation n'est pas la même que celle des compagnies de chemins de fer il y a cinquante ou soixante ans, et qu'il n'y aurait peut-être pas lieu de recourir au Parlement. Mais peut-être que les pipelines deviendront aussi importants pour notre économie nationale dans l'avenir que les chemins de fer l'ont été dans le passé. Et nous ne faisons que notre devoir en examinant soigneusement la proposition qui a été adoptée très rapidement par le Sénat les 24 et 30 janvier. Mais, apparemment, nous devons demander plus de renseignements ici et nous devons examiner la question plus attentivement. Si les bénéfices de 1957 garantissent un dividende de 40 p. 100 par année pour chaque action de \$10 qui a été achetée il y a quatre ans, c'est un fait qui mérite considération.

Dans une période critique d'inflation comme celle que nous traversons, j'estime qu'il est de notre devoir de nous demander sérieusement s'il est opportun d'approuver une entreprise qui favorisera la spéculation, et c'est réellement ce qui se présente dans le cas à l'étude. On nous a dit que, si ces actions étaient disponibles à \$15, on pourrait vendre plus facilement dix actions à \$15 que cent actions à \$1, et il serait beaucoup plus facile de vendre ces actions à \$10 que si elles étaient à \$115. Je pense que la seule chose qui a été établie devant le Comité, c'est que, si le bill est adopté, il y aura de la spéculation dans le commerce d'une valeur avantageuse. Et permettez-moi d'ajouter que, si on paie actuellement des dividendes d'environ 40 p. 100 aux actionnaires de la première heure, ils devraient être très satisfaits.

M. FAIREY: Un des témoins n'a-t-il pas déclaré que les bénéfices ne sont pas tous versés en dividendes?

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Chaque actionnaire a une part de l'avoir de la compagnie.

M. NICHOLSON: Si on verse \$4 pour chaque action, le total des bénéfices ne serait que de \$6,000,000 et on s'attend à un bénéfice net de \$10,000,000 par année.

M. FAIREY: Tous ces bénéfices ne seront pas versés en dividendes.

M. NICHOLSON: C'est là un actif et une valeur nette, et la compagnie ne risque rien en versant \$4 pour chaque action en 1957, si elle le désire. Elle n'est pas obligée de le faire, mais elle peut le faire. Cependant, à cause de l'opinion publique, elle peut décider qu'il est plus sage de ne pas le faire. Et je pense que, dans les circonstances, on nous invite à aggraver un problème très réel à l'égard de la spéculation sur les valeurs de ce genre.

M. GREEN: Je dois dire que les remarques de MM. Follwell et Goode m'ont frappé. Elles sont bien dans l'esprit de notre époque. Nous espérons que tous les Canadiens placeront plus d'argent dans ces compagnies, particulièrement dans les compagnies-clefs qui favorisent la mise en valeur de nos ressources naturelles.

Je considère que, si on subdivise ces actions en dix plutôt qu'en cinq, un plus grand nombre de personnes en achèteront et on n'achètera pas seulement des actions qui ont déjà été émises et qui sont vendues par des actionnaires, mais aussi des actions que la compagnie émettra quand elle voudra prélever de nouveaux capitaux. Je pense que, si ces prix étaient réduits, comme l'ont proposé MM. Goode et Follwell, il y aurait beaucoup plus de Canadiens moyens, qui ne spéculent pas ordinairement, qui achèteraient quelques actions.

Pour cette raison, je vais appuyer l'amendement. Je ne crois pas qu'il soit de nature à nuire aux intérêts de la compagnie ni qu'il renverse l'équilibre de son budget. Les représentants de la compagnie ici présents ne peuvent accepter l'amendement parce que les administrateurs et les actionnaires de la compagnie ne les ont autorisés qu'à demander une subdivision des actions en cinq. Mais je ne pense pas que ces derniers ou d'autres dirigeants de la compagnie seraient contrariés si on subdivisait les actions en dix au lieu de les subdiviser en cinq.

C'est notre désir à tous d'encourager les Canadiens à acheter des actions dans ces compagnies plutôt que de les voir passer entre les mains des Américains. Je suis certain que plusieurs des compagnies canadiennes qui ont des actions dans la compagnie en question ne sont que des filiales de compagnies américaines. Notre but est d'amener plus de Canadiens à devenir actionnaires de la compagnie. D'après moi, l'amendement qui est proposé contribuerait à produire ce résultat.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Je ne partage pas l'optimisme de M. Green et ne crois pas que la mesure à l'étude assurera une plus vaste distribution des

actions de cette compagnie. Il a dit qu'il viendra un temps où la compagnie devra émettre les actions qu'elle a en réserve. J'en doute beaucoup, si on tient compte des chiffres estimatifs qui viennent de nous être donnés par le trésorier de la compagnie, à savoir que cette année les bénéfices nets seront plus élevés que ceux de l'an dernier de 50 p. 100, et ceux de l'an dernier étaient, je crois, deux fois plus élevés que ceux de l'année précédente. Je ne me souviens pas des chiffres exacts.

Il me semble que, si un jour la compagnie a besoin de nouveaux capitaux cela voudra dire qu'elle ne sera plus dans la situation financière florissante qu'elle connaît aujourd'hui, et ses actions ne se vendront pas aussi rapidement qu'elles se sont vendues jusqu'ici.

Je ne suis pas bien certain que la subdivision des actions de la compagnie en activera la vente. D'après les chiffres qui nous ont été donnés ce matin, il n'y a qu'un quart environ des actions en circulation qui sont détenues par des particuliers. Sur un million et demi, il y en a 350,000, ce qui fait à peu près le quart. Or, le secrétaire de la société vient de nous dire que cette année, et depuis quelque temps déjà, les titres se vendent à raison de 2,500 par mois environ. Est-ce exact?

M. TAYLOR: Oui.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Je ne sais pas depuis combien de temps cela dure, mais s'il s'agit là du nombre d'actions distribuées régulièrement, cela fait environ 300,000 par année. En tout cas, c'est tout ce qui est détenu par des particuliers.

Il paraîtrait donc que le nombre d'actions négociées à présent est le maximum auquel nous pouvons nous attendre, car le président de la société nous a dit que les actionnaires majoritaires, soit les sociétés qui détiennent environ les trois quarts des actions, ne sont pas censées mettre leurs actions sur le marché, qu'elles soient ou non fractionnées.

Par conséquent nous devons, comme je l'ai déjà dit, nous en tenir aux véritables motifs de cette manœuvre. Toutefois j'en arrive inévitablement à la même conclusion que M. Johnston, soit que ceci peut donner l'impression que les affaires de la société sont, mettons, moins opulentes; je comprends fort bien d'ailleurs, qu'elle puisse désirer qu'il en soit ainsi. En effet, les prix élevés des produits de l'huile sont en partie attribuables aux bénéfices considérables réalisés par des sociétés comme la *Trans Mountain*. Or, à un moment donné, si le public se rend compte de l'énorme bénéfice net réalisé sur chaque action, il pourra se montrer à tel point sévère que la société sera déclarée entreprise de transport public, sur quoi ses prix seront réglementés et même considérablement réduits d'année en année.

Maintenant, il est tout à fait juste, comme le secrétaire l'a dit, qu'il n'y aura rien de caché pour les gens qui ont l'habitude d'étudier les bilans des sociétés mais, à mon avis, ceux-ci représentent une fraction minime de la population. Ainsi, si les journaux publiaient un rapport sur la *Trans Mountain Pipe Line Company* en indiquant qu'elle avait déclaré un dividende de tant par action, seulement une personne sur mille en prendrait connaissance. Il se peut, comme M. Fairey l'a dit, que la société ait suffisamment de discrétion pour ne pas distribuer trop de ses bénéfices.

M. FAIREY: Je n'ai nullement dit cela.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): N'avez-vous pas dit qu'elle ne distribuait pas ses bénéfices, ou qu'elle ne les avait pas distribués sous forme de dividendes par le passé?

M. FAIREY: J'ignore si la société distribue tous ses bénéfices sous forme de dividendes.

CAMERON (*Nanaïmo*): Elle ne le fait pas. Mais par contre chaque actionnaire d'une société a sa part des bénéfices non distribués. Il a sa part dans l'avoir propre de la compagnie.

M. FAIREY: Il peut être remployé en immobilisations.

M. CAMERON (*Nanaïmo*): Une partie constitue l'avoir des actionnaires. Il se peut très bien que la société ait tout intérêt à brouiller les cartes non pas en dissimulant la vérité à ceux qui savent où chercher des renseignements, mais en faisant croire au public que le bénéfice net par action n'est pas aussi démesuré que l'an passé.

J'estime donc qu'il n'est pas dans l'intérêt du public que le Parlement du Canada donne suite à cette demande en ce moment. Il ne faut certainement pas le faire avant qu'on nous ait démontré de façon concluante que les dispositions en question sont à l'avantage du peuple canadien tout entier et non pas uniquement à celui des actionnaires de la société.

Des voix: Le vote!

M. GOODE: Monsieur le président, je voudrais simplement appeler l'attention du Comité sur les débats qui ont eu lieu en 1951 quand il s'agissait de constituer la société.

Je voudrais vous citer un passage qui se trouve à la page 24 (fascicule 4) du compte rendu des délibérations du Comité. A cette époque le président ne savait pas très bien s'il fallait imposer des droits sur le capital social. Il a été décidé, sur motion de M. McIvor, que le Comité en faisant rapport, recommanderait que chaque action soit censée valoir \$11, et la société, à ce moment-là était d'accord qu'il en fût ainsi.

Tout ce que nous essayons de faire, M. Follwell et moi, c'est d'obtenir que l'on agisse maintenant de la même façon. En 1951 la société était d'accord mais pour une raison ou une autre elle ne l'est plus à l'heure actuelle. Tout comme M. Follwell, je suis d'avis que l'on devrait laisser aux administrateurs le temps de consulter leurs actionnaires, car cette modification permet tout simplement de mettre à exécution ce que propose leur propre bill. Je vais vous relire les deux dernières lignes des explications au sujet du bill: "Ce prix relativement élevé détourne les petits épargnants de ce genre de placement."

M. Follwell et moi avons précisément essayé de suivre la ligne de conduite que le Comité a approuvée en 1951, soit de ramener le prix des actions à \$11 environ. Je ne trouve pas que la modification soit exagérée. J'estime qu'on devrait donner du temps à la société afin que ses administrateurs puissent décider avec leurs actionnaires si le fractionnement en dix est acceptable ou non.

M. FAIREY: Voulez-vous me permettre d'ajouter deux mots, monsieur le président? Le Comité semble avoir l'impression qu'il est préférable de fractionner les actions en dix plutôt qu'en cinq. Or, mes mandants se trouvent dans la situation suivante: ils sont venus ici, munis de leur bill, par suite d'une décision qui a été prise par les administrateurs et les fonctionnaires de la société. Ils ne sont pas en mesure de dire s'ils vont accepter ou rejeter la modification. Toutefois, pour ne pas créer d'incertitude et pour ne pas retarder l'adoption du bill, si le Comité, qui représente le Parlement, estime que le fractionnement en dix des actions est préférable au fractionnement en cinq, alors soit, nous préférons de beaucoup qu'il en soit ainsi et que l'affaire ne traîne plus. Toutefois, je vous le répète, les agents supérieurs de la société aimeraient beaucoup mieux le fractionnement en cinq qu'ils sont venus vous proposer. En tout cas, si le Comité estime que le fractionnement en dix est préférable, il pourra commander à la société de le faire et celle-ci n'aura qu'à se soumettre.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il y a une chose que je voudrais mentionner, monsieur le président. M. Fairey prend pour acquis que le Comité consentirait au fractionnement en dix. Or, si certains membres sont en faveur de cette mesure, il n'est pas dit que tous le soient. Pour ma part, je ne vois pas que

le fractionnement en dix soit préférable au fractionnement en cinq. Je crois néanmoins qu'il y a là une question de principe. Je ne certifie pas, pour le moment, que j'appuierais le bill, si la société consentait au fractionnement en dix des actions. Je me réserverai le droit d'en décider plus tard.

Le PRÉSIDENT: Mettons l'amendement aux voix.

M. Garland:

D. Une simple question avant la mise aux voix. Vous avez dit tout à l'heure qu'à l'avenir le financement se ferait de la même façon qu'une émission d'obligations. Est-ce que le président, ou un de ses collaborateurs, voudrait nous dire quel effet le fractionnement des actions pourrait avoir sur le financement dans l'avenir?

R. Vous voulez sans doute dire sur le financement qui se fait à présent; cela n'aura aucun effet. Qu'il y ait un effet ou pas, le financement se poursuit en ce moment.

M. Nicholson:

D. Cela ne ferait aucune différence?—R. J'ignore ce que l'avenir nous réserve. Quelqu'un pourrait-il me renseigner?

M. Follwell:

D. Vous avez déclaré, monsieur Morrison, si je ne m'abuse, que vous aménagez une, deux, ou trois dérivations, j'ignore le nombre exact, pour augmenter votre débit. Est-ce la limite que vous vous proposez pour l'avenir quant à votre pipeline? Certaines sociétés, en réalité, ne peuvent dépasser une certaine limite, mais ce n'est pas le cas, je crois, de la vôtre. Indiquez-vous maintenant au Comité que vous n'avez pas l'intention d'effectuer dans l'avenir d'autres financements que ceux que vous envisagez à l'heure actuelle?—R. Aucunement. En réalité, on en prépare à l'heure actuelle.

Le PRÉSIDENT: Il faudrait peut-être que le Comité se prononce sur l'amendement.

Vous avez entendu l'amendement proposé par M. Goode. Ceux qui sont pour voudront bien lever leur main droite.

M. GOODE: Monsieur le président, pourrions-nous faire enregistrer le vote?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GREEN: Monsieur le président, nous avons fait partie de plusieurs comités, où on a souvent fait enregistrer le vote. Voici la procédure à suivre: faire l'appel nominal de tous les membres du Comité, qu'ils soient présents ou non, et les membres présents répondent par oui ou par non.

Le PRÉSIDENT: D'accord.

Le secrétaire fait l'appel nominal: 6 pour, 14 contre.

Le PRÉSIDENT: L'amendement est rejeté. Le préambule est-il adopté?

M. GREEN: Que mettez-vous aux voix, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Le préambule.

M. GREEN: Mettez d'abord l'article aux voix. On vient de rejeter l'amendement, il faut maintenant adopter l'article.

Le PRÉSIDENT: Il faut d'abord adopter le préambule.

M. FOLLWELL: Monsieur le président, est-on en train de discuter le préambule

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. BARNETT: Monsieur le président, j'en appelle au Règlement. Si j'ai bien compris, vous aviez mis l'article 1, que nous discutons, aux voix, avant que le projet d'amendement, sur lequel nous venons de voter, ait été proposé.

Le PRÉSIDENT: Non, nous discutons le préambule du bill.

M. GREEN: Monsieur le président, on a proposé un amendement relatif à l'article 1. J'ignore si c'était réglementaire ou non, mais il reste que l'amendement avait pour but de modifier l'article 1. Il ne s'est donc agi que de rejeter ce projet d'amendement.

Le PRÉSIDENT: Nous discutons les deux ensemble.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, on ne peut discuter deux propositions à la fois.

Le PRÉSIDENT: Je mets le préambule aux voix.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, nous en sommes toujours à l'article 1. Un projet d'amendement a été proposé à l'égard de l'article 1, et on n'a pas terminé l'étude de ce dernier.

Le PRÉSIDENT: Il faut étudier d'abord le préambule.

M. NICHOLSON: Non, monsieur le président, avec tout le respect...

Le PRÉSIDENT: Je mets le préambule aux voix.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, avec tout le respect que je vous dois, nous étions en train de discuter l'amendement à l'article 1.

Le PRÉSIDENT: C'est exact, et il a été mis aux voix.

M. NICHOLSON: Vous ne pouvez quitter l'article 1 sans l'assentiment du Comité, ni avant de l'avoir mis aux voix.

M. GREEN: J'ignore quelle différence cela fait, mais mettez d'abord l'article 1 aux voix.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est-il adopté?

M. BARNETT: Monsieur le président, l'article 1 n'a pas encore été mis aux voix.

Le PRÉSIDENT: Vais-je faire rapport du bill?

M. NICHOLSON: Monsieur le président, l'article 1 n'a pas été mis aux voix. Nous ignorons s'il a été adopté ou rejeté.

Le PRÉSIDENT: Très bien, je mets l'article 1 aux voix.

M. GOODE: Monsieur le président, avant que l'article soit mis aux voix, je désire consigner mon attitude au compte rendu. J'ai proposé un amendement à cet article, parce que j'ai cru que c'était dans l'intérêt du public. Le Comité a rejeté l'amendement. Je voterai maintenant en faveur du bill.

M. BARNETT: Mettez-vous l'article 1 aux voix?

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est-il adopté?

M. BARNETT: Pourrions-nous faire enregistrer le vote sur l'article 1?

Le secrétaire fait l'appel nominal: 15 pour 6 contre.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est adopté—Le préambule est adopté. Le titre est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Vais-je faire rapport du bill?

(Assentiment.)

