

J
103
H72
1965
T7
A4

CANADA. PARLEMENT.
CHAMBRE DES COMMUNES.
COMITE PERMANENT DES
TRANSPORTS ET COMMU-
NICATIONS, 1965.
Procès-verbaux et
témoignages.

DATE

NAME - NOM

Canada. Parlement. Chambre des
Communes. Comité permanent des
transports et communications.

J
103
H72
1965
T7
A4

CHAMBRE DES COMMUNES
Troisième session de la vingt-sixième législature
1965

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JEAN-T. RICHARD

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

SÉANCE DU MARDI 29 JUIN 1965

Relativement aux bills suivants:

- Bill S-4, Loi concernant The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company.
- Bill S-5, Loi concernant la Great Northern Railway Company et la Great Northern Pacific & Burlington Lines, Inc.
- Bill S-7, Loi concernant l'Interprovincial Pipe Line Company.

TÉMOINS:

- Pour le bill S-4: M. J. Edison, Agent parlementaire enregistré, et MM. D. A. Berlis, administrateur de l'Algoma Central and Hudson Bay Railway Company, et L. C. Waugh, président.
- Pour le bill S-5: M. Peter G. Beattie, Agent parlementaire enregistré, et MM. G.D. Finlayson, C.R., et L.E. Torinus, avocat général.
- Pour le bill S-7: M. A.R. O'Brien, Agent parlementaire enregistré, et MM. John S. Fairlie, vice-président exécutif de l'International Pipe Line Company; J. Blight, secrétaire-trésorier de la même société, et R.T. Morgan, associé et directeur de la recherche pour Wood Gundy Co. Ltd. Investment Dealers.

ROGER DUHAMEL, M.R.S.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1965

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jean-T. Richard

Vice-président: M. Grant Deachman

et MM.

| | | |
|-----------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Balcer | Foy | Millar |
| Boulanger | Guay | Nasserden |
| Cantelon | Horner (<i>Acadia</i>) | Olson |
| Cantin | Howe (<i>Wellington-</i> | Pascoe |
| Cowan | <i>Huron</i>) | Prittie |
| Deachman | Kennedy | Richard |
| Fisher | Macaluso | Rideout (M ^{me}) |
| Flemming (<i>Victoria-</i> | Macdonald | Rock |
| <i>Carleton</i>) | | Tucker—24 |

Le secrétaire du comité,
Maxime Guitard.

ORDRES DE RENVOI

Le MARDI 1^{er} juin 1965

Il est ordonné,—Que le bill S-4, Loi concernant *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company* soit déféré au comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques ou au futur comité permanent des transports et communications, selon le cas.

Le MARDI 8 juin 1965

Il est ordonné,—Que le bill S-5, Loi concernant la *Great Northern Railway Company* et la *Great Northern Pacific & Burlington Lines, Inc.* soit déféré au comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques ou au futur comité permanent des transports et communications, selon le cas.

Le JEUDI 17 juin 1965

Il est résolu,—Que les membres suivants forment le comité permanent des transports et communications:

MM.

| | | |
|-----------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Balcer | Foy | Millar |
| Boulanger | Guay | Nasserden |
| Cantelon | Horner (<i>Acadia</i>) | Olson |
| Cantin | Howe (<i>Wellington-</i> | Pascoe |
| Cowan | <i>Huron</i>) | Prittie |
| Deachman | Kennedy | Richard |
| Fisher | Macaluso | Rideout (M ^{me}) |
| Flemming (<i>Victoria-</i> | Macdonald | Rock |
| <i>Carleton</i>) | | Tucker—24. |

Le JEUDI 22 juin 1965

Il est ordonné,—Que le bill S-7, Loi concernant l'*Interprovincial Pipe Line Company*, soit déféré au comité permanent des transports et communications.

Attesté.

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

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le MARDI 29 juin 1965

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande qu'il lui soit permis de siéger durant les séances de la Chambre, seulement jusqu'à ce que la Chambre s'ajourne pour le congé d'été.

Respectueusement soumis,

Le président,
JEAN-T. RICHARD.

Le MARDI 29 juin 1965

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié les bills suivants et est convenu d'en faire rapport sans modification: Bill S-4, Loi concernant *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company*;

Bill S-5, Loi concernant l'amalgamation de la *Great Northern Railway Company* avec la *Great Northern Pacific & Burlington Lines, Inc.*; et

Bill S-7, Loi concernant l'*Interprovincial Pipe Line Company*.

Respectueusement soumis,

Le président,
JEAN-T. RICHARD.

PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 29 juin 1965

Le Comité permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui à 11 h. 12 du matin pour s'organiser et examiner les bills S-4, S-5 et S-7.

Présents: MM. Balcer, Cantelon, Cantin, Cowan, Deachman, Fisher, Fay, Howe (*Wellington-Huron*), Kennedy, Macaluso, Macdonald, Nasserden, Olson, Pascoe, Richard, Tucker. (16).

Aussi présents: MM. G. E. Nixon et I. Wahn, tous deux membres du Parlement.

Témoins:

Sur le bill S-4: MM. J. Edison, agent parlementaire; D. A. Berlis, administrateur «The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company»; et L. C. Waugh, président de la même compagnie.

Sur le bill S-5: MM. Peter G. Beattie, agent parlementaire, G. D. Finlayson, C. R. et L. R. Torinus, avocat général.

Sur le bill S-7: MM. A. R. O'Brien, agent parlementaire; John S. Fairlie, vice-président exécutif de l'Interprovincial Pipe Line Company; J. Blight, secrétaire-trésorier; R. T. Morgan, associé et directeur de la recherche de Wood Gundy Co. Ltd, courtiers en placements.

Le secrétaire du Comité dirige l'élection du président.

M. Fisher propose, appuyé par M. Macaluso, que M. Richard soit élu président du Comité.

M. Macdonald propose, appuyé par M. Olson, que les présentations soient closes.

En l'absence de toute autre proposition, M. Richard est élu président du Comité.

Le président prend le fauteuil et remercie les membres du Comité de l'honneur qu'ils lui ont fait.

M. Fay propose, appuyé par M. Macaluso, que M. Deachman soit élu vice-président du Comité. Il est décidé à l'unanimité qu'il n'y aura pas d'autres présentations.

M. Deachman est en conséquence élu à la vice-présidence du Comité.

Sur la proposition de M. Macdonald, appuyé par M. Deachman:

Il est résolu de constituer un sous-comité de l'agenda et de la procédure composé du président, du vice-président et de cinq autres membres du Comité.

Sur la proposition de M. Olson, appuyé par M. Macaluso:

Il est résolu que le Comité demande la permission de siéger pendant les séances de la Chambre jusqu'à ce que celle-ci s'ajourne pour les vacances d'été.

Sur la proposition de M. Macaluso, appuyé par M. Tucker:

Il est résolu que le Comité fasse imprimer 500 exemplaires anglais et 300 exemplaires français de ses procès-verbaux et témoignages.

Le Comité passe à l'examen des trois bills qui lui ont été renvoyés.

Sur le bill S-4: Loi concernant «The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company».

Sur le préambule:

M. Nixon, M.P., parrain du bill, présente l'agent parlementaire, M. Edison, et explique que le bill a uniquement pour but de changer le nom de la compagnie en celui de «Algoma Central Railway».

Le préambule, les articles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 et le titre du bill sont adoptés séparément.

Le bill est adopté sans amendement.

Il est ordonné que rapport soit fait du bill S-4, sans amendement.

Sur le bill S-5: Loi concernant l'amalgamation de la Great Northern Railway Company avec la Great Northern Pacific & Burlington Lines, Inc.

Sur le préambule:

M. Wahn, M.P., parrain du bill, présente M. Peter G. Beattie, agent parlementaire, et explique le but de ce bill.

Le préambule, les articles 1, 2, 3, 4, 5, l'annexe et le titre sont adoptés.

Le bill est adopté sans amendement.

Il est ordonné que rapport soit fait du bill S-5, sans amendement.

Sur le bill S-7: Loi concernant l'Interprovincial Pipe Line Company.

Sur le préambule:

M. Wahn, M.P., parrain du bill, présente l'agent parlementaire, M. A. R. O'Brien, et explique en quelques mots le but du bill.

Le préambule, les articles 1 et 2 et le titre sont adoptés. Le bill est adopté.

Il est ordonné que rapport soit fait du bill S-7, sans amendement.

A 12 h. 38 le Comité s'ajourne jusqu'à la prochaine convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

TÉMOIGNAGES

Le MARDI 29 juin 1965.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs, Nous ferons ce matin l'examen du bill S-4: Loi concernant «The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company». C'est un bill privé qui a trait à une importante entreprise de transport.

Je mettrai d'abord le préambule en discussion et je prie M. Nixon, député, le parrain du bill, de nous présenter l'agent parlementaire.

Sur le préambule:

M. NIXON: Monsieur le président, le bill S-4 a déjà été adopté par le Sénat, après avoir été examiné par son Comité; il a aussi été adopté en deuxième lecture par la Chambre des communes. Nous avons ici le président de l'Algoma Central Railway, M. Waugh; un administrateur du chemin de fer, M. Berlis; et M. Edison, leur avocat. Je suis certain que ces messieurs pourront répondre à toutes les questions que vous désirerez leur poser et qu'ils sauront vous expliquer les changements demandés dans ce bill.

C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment.

Le PRÉSIDENT: Monsieur John G. Edison, conseiller spécial.

M. JOHN G. EDISON (*avocat de l'Algoma Central and Hudson Bay Railway Company*): Monsieur le président, je constate que l'exemplaire du bill que le greffier m'a remis est celui du bill S-4, tel qu'il a subi sa première lecture le mardi 4 mai. Le bill adopté par le Sénat comporte deux légères modifications apportées par le comité et je ne sais pas si le texte définitif adopté par le Sénat est disponible. S'il ne l'est pas, je vous indiquerai les modifications adoptées. Monsieur le président, ces remarques s'appliquent à l'exemplaire que l'on m'a remis, mais je vois que les membres du Comité ont en main le bill «Adopté par le Sénat le 19 mai 1965», ce qui sera plus commode.

M. MACDONALD: Ces exemplaires ont été remis aux membres du Comité par le service de distribution.

M. EDISON: L'*Algoma Central and Hudson Bay Railway* fut constitué en corporation en 1899 et reçut alors la permission de construire une ligne de chemin de fer de Sault-Sainte-Marie en direction du nord. On espérait alors que ce chemin de fer pourrait être poussé jusqu'à la baie d'Hudson. Naturellement, ce but ne fut pas atteint. Le chemin de fer commence au Sault-Sainte-Marie, bifurque la ligne du Pacifique-Canadien à Oba, puis la ligne principale des Chemins de fer nationaux à Franz, et se termine à Hearst, sur l'autre ligne des Chemins de fer nationaux. Un embranchement part de Wawa et va jusqu'au lac Supérieur.

Au début du siècle, la compagnie éprouva des difficultés financières et il fut jusqu'en 1958 sous la direction du syndic des faillites ou des détenteurs de ses obligations, à la suite de diverses réorganisations financières approuvées par le Parlement. Ses affaires s'étant alors améliorées, le Parlement approuva

une nouvelle réorganisation qui permit à ses actionnaires d'élire les administrateurs pour la première fois dans l'histoire de ce chemin de fer.

En conséquence, en 1959, le comité des détenteurs d'obligations fut dissout et depuis cette date ce sont les actionnaires qui élisent les administrateurs. D'après les termes de cette réorganisation financière, la compagnie fut autorisée à émettre certaines valeurs sous la forme d'obligations et débentures jusqu'à concurrence d'un million de dollars, et des actions privilégiées de \$50 chacune pour une somme de \$250,000 dont 80,000 seulement furent émises et vendues pour une somme de 4 millions au pair.

Depuis cette époque, les affaires de la compagnie ont continué de s'améliorer et toutes ces actions privilégiées ont été rachetées ou converties en actions ordinaires en conformité des conditions attachées à ces actions. La dette a été réduite et le chemin de fer a aussi dépensé des sommes considérables au compte du capital, tant pour sa voie ferrée que pour les navires qu'il exploite.

La compagnie a été constituée en corporation par le Parlement à qui elle demande maintenant d'approuver trois changements principaux. Premièrement, elle désirerait abrégier son nom encombrant en celui de Algoma Central Railway. Depuis plusieurs années déjà, la compagnie est connue sous ce nom dans la région qu'elle dessert et sa désignation corporative, dans le langage des experts, est devenue Algoma Central Railway.

Le deuxième objet du bill est de résilier officiellement les 80,000 actions privilégiées qui ont déjà toutes été rachetées ou converties en actions ordinaires. D'après la loi actuelle, la compagnie doit obtenir du Parlement l'autorisation d'annuler ces actions et d'inscrire au surplus de recettes la somme de \$508,000 que l'on a employée au rachat de 10,176 de ces actions. Ces dispositions sont analogues à celles qui sont prescrites par la loi sur les compagnies fédérales, comme les membres du Comité qui sont avocats le constateront à première vue, lorsque les compagnies demandent les lettres patentes concernant les actions privilégiées que l'on a rachetées. Afin ne pas avoir à revenir ennuyer le Parlement à l'avenir, l'article 4 prévoit que toutes les actions privilégiées qui pourront être émises ou rachetées ou converties seront automatiquement l'objet de cette méthode comptable.

Monsieur le président, la compagnie n'a présentement aucune intention d'émettre d'autres actions privilégiées mais on a pensé que cette précaution est appropriée.

Le troisième objet principal du bill est de supprimer le plafond établi par la loi de 1958 au total de la dette que la compagnie est autorisée à contracter. A cette époque, la compagnie avait demandé elle-même qu'on place une limite de 11 millions au montant maximum de sa dette. Elle n'a présentement aucune intention d'émettre des obligations ou des débentures additionnelles mais afin de prévoir ses développements futurs, elle demande d'être soustraite à cette limitation, en vertu des articles 5 et 6 du bill.

L'article 7 a trait à une question technique relevant de la loi des chemins de fer qui date de plusieurs années. Une compagnie de chemin de fer constituée en corporation en vertu de cette loi doit demander à ses actionnaires l'autorisation d'émettre des obligations, débentures, actions ou autres valeurs. Pour convoquer une assemblée des actionnaires, il faut l'annoncer pendant quatre semaines dans la *Gazette du Canada* et prendre d'autres mesures, de sorte qu'on ne peut réunir les actionnaires avant environ 35 ou 40 jours. Conformément à la procédure de la plupart des compagnies constituées en corporation en vertu de la loi fédérale sur les compagnies, ou des lois provinciales, l'émission d'obligations ou de débentures peut se faire après un bref avis du marché conclu avec le syndicat de garantie. A cet égard, je signalerai au président et aux membres du Comité qu'un avant-projet du présent bill fut distribué aux actionnaires de la compagnie à leur assemblée annuelle tenue en décembre dernier et qu'ils l'ont approuvé avec cette disposition.

Par l'article 8, la compagnie demande les pouvoirs accessoires et incidents accordés aux compagnies fédérales constituées en corporations conformément à l'article 14 de la loi sur les compagnies.

A la suite de cette explication, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je me ferai un plaisir de répondre aux questions ou de prier M. Waugh ou M. Berlis d'élucider tous les points que les membres du Comité voudront désigner.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser quelques questions?

M. BALCER: Quel est le parcours de votre ligne de chemin de fer?

M. EDISON: Trois cent vingt et un milles.

M. BALCER: Vos navires sont-ils employés au transport du minerai?

M. EDISON: Au transport du minerai et du grain.

M. BALCER: Font-ils le service entre la tête des Lacs et Montréal?

M. EDISON: Oui, monsieur, jusqu'au Saint-Laurent.

M. FISHER: Votre compagnie est-elle sous la direction de quelque autre corporation?

● (11 h. 35 a.m.).

M. EDISON: Non, monsieur. Les membres du Comité trouveront peut-être intéressant le fait que depuis la réorganisation financière de 1958, la compagnie est revenue en la possession de Canadiens. Aucun autre groupe ou corporation ne peut exercer une mesure de contrôle sur la compagnie. Les actions sont distribuées généralement et nous estimons, d'après la liste des actionnaires, que 65 p. 100 sont détenues au Canada.

M. FISHER: Existe-t-il quelque relation entre la compagnie Algoma Steel et l'Algoma Central?

M. EDISON: Il n'existe aucune relation entre les deux compagnies.

M. FISHER: Les difficultés qui se sont produites entre le chemin de fer et le gouvernement provincial et certaines personnes qui demandaient l'accès aux lignes dans cette région ont-elles été résolues?

M. EDISON: Je le pense. Des négociations sont encore en cours concernant certains aspects de l'utilisation des terres et les privilèges touristiques. Toute-

fois, la compagnie a acquiescé aux demandes du gouvernement de l'Ontario à ce sujet et les négociations se poursuivent sur d'autres sujets. Je pense que les difficultés ont été résolues de façon satisfaisante.

M. FISHER: La compagnie a-t-elle un service forestier?

M. EDISON: Oui, et aussi un service minier.

M. FISHER: Exploite-t-elle ces terres de façon continue à l'heure actuelle ou les loue-t-elle à d'autres compagnies?

M. EDISON: Quelques-unes des terres sont louées. Vous comprendrez, monsieur Fisher, qu'une bonne partie de ces terres se trouvent dans un territoire, j'allais dire complètement inexploré, mais qui n'a ni routes ni autres moyens de transport et ne sont pas exploitées à l'heure actuelle. Mais la compagnie espère pouvoir les utiliser avant très longtemps.

M. MACDONALD: Pourquoi dites-vous «exploitées»?

M. EDISON: Le mot «développées» conviendrait mieux.

M. MACDONALD: Les deux classes d'actions sont-elles inscrites?

M. EDISON: Oui. Monsieur Macdonald, les 80,000 actions émises ont été soit rachetées, soit converties en actions ordinaires et sont inscrites à la bourse de Toronto.

M. MACDONALD: Et le but de la réorganisation du capital est partiellement de réduire la valeur au pair des actions ordinaires?

M. EDISON: Non. Cette décision fut prise par les actionnaires à une assemblée générale qui a adopté un règlement à cet effet, en conformité de la loi antérieure. La loi de 1958 autorisait la compagnie à réduire la valeur au pair, subordonnément à l'approbation des actionnaires.

M. MACDONALD: Jusqu'à tout récemment, la compagnie ne pouvait payer de dividendes. Sa situation financière ne le permettait pas. Est-ce exact?

M. EDISON: C'est exact. Toutefois, à la suite de la réorganisation financière de 1958, un conseil d'administration agressif a pris la direction des affaires et la situation financière s'est améliorée de sorte que des dividendes sont maintenant payés sur les actions de la compagnie.

M. MACDONALD: La loi de 1958 vous obligeait à créer une réserve en vue du rachat?

M. EDISON: Oui, c'était une réserve au compte du capital et nous demandons maintenant qu'elle soit transférée au compte de l'excédent des recettes. Cet argent provenait des recettes.

M. MACDONALD: L'excédent au compte du capital sera maintenant disponible pour le paiement de dividendes?

M. EDISON: Exactement.

M. MACDONALD: La compagnie émet-elle encore des certificats de fiducie sur l'équipement? Les inscrivez-vous au compte de la dette obligataire?

M. EDISON: Non.

M. MACDONALD: Cette méthode n'a-t-elle été employée que pendant la période de difficultés financières?

M. EDISON: Non. Ils n'étaient pas compris dans les 11 millions dont j'ai parlé. La compagnie avait émis à cette époque des certificats d'équipement au montant de 600 millions relativement à un certain nombre de ses navires.

M. PASCOE: Monsieur le président, j'aimerais à poser une couple de questions pour me mieux renseigner. En ma qualité de député de l'Ouest, la route de la baie d'Hudson m'intéresse particulièrement. Je ne connais pas trop bien la géographie de la région, mais à quelle distance de la baie James s'arrête votre chemin de fer?

M. WALL: A environ 160 milles, à vol d'oiseau.

M. PASCOE: Vous avez dit qu'à une certaine époque la compagnie espérait pouvoir prolonger le chemin de fer vers le nord, qu'en pense-t-elle actuellement?

M. EDISON: Je ne puis répondre à cette question. En 1901, certaines personnes étaient très optimistes à ce sujet. A cette époque on était optimiste pour bien des choses qui ne se sont pas réalisées depuis.

M. PASCOE: En supprimant la mention de la Baie d'Hudson, vous indiquez un manque d'intérêt complet envers le nord.

M. EDISON: Je n'entrevois aucune perspective d'un prolongement de Hearst jusqu'à la baie d'Hudson, car il n'y aucune agglomération à desservir dans cette région. C'est un territoire vierge et la construction d'un chemin de fer y serait très coûteuse.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. OLSON: La compagnie a-t-elle payé quelques dividendes jusqu'à présent?

M. EDISON: Oui, elle paie des dividendes sur les actions ordinaires depuis décembre 1960, c'est-à-dire depuis deux ans après sa réorganisation financière.

M. OLSON: Quels sont les dividendes par action?

M. WALL: Ils sont maintenant de 25 cents par action. Au début, c'était un dollar.

M. EDISON: Les dividendes à raison de \$1 par action forment un total d'environ \$600,000. Il y a présentement un peu plus de 600,000 actions.

M. OLSON: La compagnie possède-t-elle de grands territoires forestiers et miniers le long de son chemin de fer?

M. EDISON: Oui.

M. OLSON: En poursuit-elle activement l'exploitation?

M. EDISON: La compagnie fait tout en son possible en vue du développement des territoires situés sur son parcours en vue du transport qui en résulterait. Elle encourage les prospecteurs à y faire des recherches et un grand nombre de claims miniers ont été jalonnés dans les territoires adjacents aux terres de la compagnie. Malheureusement, aucun gisement important n'a été encore découvert, mais la compagnie espère qu'on en découvrira un jour.

M. OLSON: Les régions forestières sont-elles exploitées?

M. EDISON: La compagnie a un service forestier et a conclu des accords avec la compagnie Abitibi et d'autres en vue de la coupe de certaines quantités de bois.

M. OLSON: Possède-t-elle des terrains sur ce parcours de 160 milles au nord de Hearst?

M. EDISON: Non. Elle ne possède aucun terrain au nord de Hearst, ou au nord de Franz, qui est la première intersection des Chemins de fer nationaux.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

Les articles 1 à 6 inclusivement sont adoptés.

Sur l'article 7: *L'approbation des actionnaires n'est pas exigée.*

Le PRÉSIDENT: L'article 7 est-il adopté?

M. OLSON: J'ai une question sur l'article 7. La compagnie demande l'autorisation d'émettre des obligations, des débentures et d'autres valeurs sans la tenue d'une assemblée générale des actionnaires. J'ai pris note des commentaires que l'on a faits à ce sujet au début de la séance. Je me demande si la compagnie ou ses administrateurs projettent présentement quelque développement forestier ou autre qui nécessiterait l'émission d'obligations?

M. EDISON: Ils n'ont aucune émission d'obligations ou de valeurs en vue pour le moment. Toutefois, si les affaires de la compagnie continuent de s'améliorer, elle pourra le cas échéant agir rapidement en vue de quelque développement forestier ou minier qui nécessiterait une nouvelle émission. Aucun projet n'est présentement à l'étude qui nécessiterait l'acquisition de valeurs additionnelles d'ici six mois, disons.

Le PRÉSIDENT: L'article 7 est-il adopté?

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Un moment. Quelle est la partie la plus rentable de vos affaires? Le chemin de fer ou les navires?

M. EDISON: Je pense que les deux services sont rentables.

● (11 h. 45 a.m.)

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Mais relativement, lequel rapporte le plus de bénéfices?

M. EDISON: Je ne saurais répondre à cette question. M. Waugh le pourrait peut-être. La question est opportune. Tout dépend de la répartition du capital investi dans chacun des deux groupes, ainsi que de la distribution des frais généraux. Je ne sais pas si l'on a établi cette distinction.

M. WAUGH: Je dirais que le chemin de fer rapporte plus de bénéfices. Depuis trois ans, nous avons dépensé quinze millions de dollars pour nos navires. Mais les affaires peuvent s'améliorer. A l'heure actuelle, c'est le chemin de fer qui donne les meilleurs bénéfices.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Votre expérience serait probablement utile aux Chemins de fer nationaux.

M. BALCER: Transportez-vous des passagers?

M. EDISON: Un petit nombre seulement.

Le PRÉSIDENT: Les articles 7 à 9 inclusivement sont adoptés.

Le préambule est adopté.

Le titre est adopté.

Dois-je faire rapport du bill?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Edison.

M. D. A. BERLIS (*administrateur de l'Algoma Central*): Monsieur le président, nous vous remercions beaucoup, vous et vos collègues.

Le PRÉSIDENT: Nous passons au bill S-5, concernant l'amalgamation de la *Great Northern Railway Company* avec la *Great Northern Pacific & Burlington Lines, Inc.*

M. MACDONALD: J'aurais un mot à dire sur une question de privilège. L'un de mes associés professionnels est agent parlementaire dans ce cas et, vu mon intérêt personnel, je ne participerai pas aux délibérations.

Le PRÉSIDENT: Nous avons ici M. Finlayson, C. R. et M. Peter Beattie, agent parlementaire. Nous entendrons deux témoins, M. Finlayson et M. Torinus de la *Great Northern Railway Company*. M. Finlayson exposera la question au Comité.

M. G. D. FINLAYSON, C.R.: Je vous remercie, monsieur le président. Je parle au nom des parrains du bill S-5 concernant le fusionnement de la *Great Northern Railway Company* et de la *Great Northern Pacific & Burlington Lines Incorporated*. Ce fusionnement a principalement trait à des compagnies américaines mais a une certaine répercussion sur les opérations canadiennes de ces compagnies. La nouvelle compagnie, *Great Northern Pacific and Burlington Lines Incorporated* exploite en Colombie-Britannique un chemin de fer de 130 milles de longueur qu'elle a acheté de la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company* et de la *Nelson and Fort Sheppard Railway Company*. Elle exploite quatre tronçons en Colombie-Britannique: le premier relie Plain, dans l'État de Washington, à Vancouver; le deuxième va de la frontière américaine à Keremeos; le troisième, de la frontière américaine à Nelson, C.-B. Le quatrième fait partie d'une ligne allant de Kettle Falls à Republic, dans l'État de Washington, et dessert Grand Forks, C.-B. La *Great Northern* a aussi une autre filiale, la *Pacific Coast Railroad Company*, qui exploite une ligne d'environ 20 milles de longueur à Seattle. On désire fusionner la *Great Northern Railway Company* et la *Northern Pacific Railway Company*; les deux compagnies ainsi réunies se fusionneront ensuite avec la *Chicago Burlington and Quincy Railroad Company*. Le trois compagnies fusionnées loueront subséquemment les voies ferrées et les propriétés d'une autre compagnie, la *Spokane, Portland and Seattle Railway Company*, de sorte qu'elles constitueront un réseau unifié comprenant environ 24,000 milles de lignes de chemin de fer.

Une autre compagnie se trouve aussi en cause, la *Midland Railway Company*, qui a une ligne reliant Emerson et Winnipeg, au Manitoba. La *Great Northern* et la *Northern Pacific* détiennent respectivement chacune 50 p. 100 des actions de la *Midland Railway Company*. Celle-ci est propriétaire de voies ferrées à Winnipeg et possède un droit de passage sur les voies des Chemins de fer nationaux, d'Emerson à Winnipeg.

Les membres du Comité peuvent voir que le principal effet de ce fusionnement se fera sentir aux États-Unis et je dois dire qu'il y a toujours eu une certaine parenté entre la *Great Northern* et la *Northern Pacific* aux États-Unis. En premier lieu, leurs voies sont presque parallèles dans les États de l'Ouest. Chacune possède environ 50 p. 100 des actions de la *Chicago, Burlington and Quincy Railroad Company*, qui fera finalement partie des sociétés fusionnées.

En outre, chacune détient environ 50 p. 100 des actions de la *Spokane, Portland and Seattle Railway Company*, à laquelle elles se proposent de louer les lignes. Comme je l'ai déjà dit, chacune possède aussi 50 p. 100 de la *Midland Railroad Company* qui relie Winnipeg et Emerson. Les deux compagnies ont leur siège social dans le même édifice à Saint-Paul, Minnesota. Cette communauté d'intérêts existe déjà depuis quelque temps et le fusionnement ne causera aucun changement dans les opérations de la compagnie au Canada. En vérité, nous sommes d'avis que la compagnie, devenue plus puissante, pourra répondre plus efficacement aux besoins du transport au Canada.

Le bill à l'étude a deux buts principaux. Il ne sera qu'une loi d'autorisation qui confirmera l'accord de fusionnement reproduit comme annexe du bill S-5 applicable aux opérations de la nouvelle compagnie au Canada. Deuxièmement, après son adoption, le bill n'entrera en vigueur que si la Commission des Transports recommande au Gouverneur en conseil de le sanctionner et si celui-ci approuve cette recommandation. Naturellement, tout dans cette sphère est subordonné à l'approbation de la Commission des Transports.

A l'heure actuelle, aux États-Unis, un examinateur de la Commission du commerce entre États a fait un rapport favorable au fusionnement, subordonné à certaines conditions et la Commission a tenu des audiences plénières à ce sujet les 15 et 17 juin. Elle a réservé sa décision qui sera rendue, nous l'espérons, dans un avenir assez rapproché.

C'est tout ce que je puis dire comme exposé préliminaire.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelques questions à poser?

M. DEACHMAN: Le témoin sait que la ligne de la *Great Northern* qui relie Vancouver et Seattle a toujours été très populaire. Quel sera l'effet du fusionnement sur cette ligne? Propose-t-on quelque changement dans les opérations et quel sera le résultat du fusionnement?

M. L. E. TORINUS (*avocat général*): Il n'y aura aucun changement dans les opérations de cette ligne. Actuellement, il y a deux trains de voyageurs et deux trains de marchandises quotidiens. Le fusionnement n'apportera vraisemblablement aucun changement dans ce service.

M. DEACHMAN: A votre connaissance, y a-t-il des projets que la compagnie se propose de réaliser à long terme relativement à cette opération?

M. TORINUS: Pas à ma connaissance.

M. DEACHMAN: Et que se produira-t-il dans le cas des autres lignes qui entrent au Canada à la frontière américaine et qui desservent Keremeos, Nelson et Grand Forks. Le service continuera-t-il inchangé?

● (11 h. 55 du matin)

M. TORINUS: Ces opérations ne sont aucunement visées par le fusionnement. Elles continueront comme à présent, sauf que ces endroits bénéficieront des services d'une compagnie plus puissante.

M. DEACHMAN: Je ne suis pas suffisamment renseigné sur ce point, mais votre compagnie fonctionne-t-elle au Canada ou n'a-t-elle qu'un droit de passage sur les lignes canadiennes?

M. FINLAYSON: Non. D'Emerson à Winnipeg, c'est un chemin de fer distinct de la *Midland Railway Company*, dont 50 p. 100 des actions sont détenues par la *Great Northern* et 50 p. 100 par la *Northern Pacific*. Cette compagnie continuera ses opérations comme par le passé. La *Great Northern* possède et exploite 130 milles de voies ferrées en Colombie-Britannique.

M. DEACHMAN: Ce n'est pas une compagnie canadienne, mais plutôt une compagnie américaine qui possède des lignes de chemin de fer au Canada, tout comme les Chemins de fer nationaux dans le Maine. Est-ce bien cela?

M. TORINUS: C'est cela, en effet.

M. FINLAYSON: La *Great Northern* possède aussi deux compagnies canadiennes: la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company* et la *Nelson and Fort Sheppard Railway Company* qu'elle dirige comme partie de sa propre compagnie. Les employés de ces deux compagnies sont en réalité des employés de la *Great Northern*.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Balcer.

M. BALCER: Votre service de passagers a-t-il progressé beaucoup depuis quelques années ou réussit-il à maintenir sa situation sans difficultés?

M. TORINUS: Voulez-vous parler du service de passagers en général ou du service de passagers au Canada?

M. BALCER: Je parle du service de passagers de votre compagnie.

M. TORINUS: Comme tous les autres chemins de fer, nous avons constaté que notre service de passagers ne s'accroît pas et si nous pouvons maintenir la situation existante nous serons satisfaits. Le coût des services de passagers augmente continuellement, mais nous maintenons quand même ces trains entre Seattle et Vancouver, ainsi que des trains transcontinentaux sur nos lignes des États-Unis et des trains de passagers sur quelques autres lignes.

M. BALCER: Votre compagnie principale aux États-Unis a-t-elle pour politique l'abandon du service de passagers?

M. TORINUS: Au contraire, elle cherche à accroître ce service. Malheureusement, ses efforts n'ont pas eu trop de succès. Toutefois, elle est l'une des rares compagnies américaines qui maintiennent encore un service important de passagers sur leurs lignes principales, aux États-Unis comme au Canada.

M. BALCER: Je pose cette question parce qu'au Canada, le public a l'impression que les Chemins de fer nationaux font des efforts considérables pour accroître leur service de passagers, avec d'assez bons résultats, tandis que le Pacifique-Canadien ne voit pas le service des passagers d'un bon œil et fait tout pour s'en débarrasser. Je dois comprendre alors que votre compagnie se propose de le maintenir autant que possible.

M. TORINUS: Je ne puis vous dire quelles seront nos intentions le jour où l'exploitation du service de passagers deviendra un fardeau qui retombera sur les expéditeurs de marchandises. Je ne puis parler que de notre expérience passée.

M. BALCER: Merci.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Howe.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Le témoin pourrait-il nous dire si ces fusionnements ont pour but d'éliminer la concurrence entre les compagnies qui ont des lignes parallèles, ou très rapprochées, et s'il en résultera une diminution du service dans certaines régions?

M. FINLAYSON: Comme je l'ai mentionné, les lignes de la *Northern Pacific* et de la *Great Northern* sont presque parallèles aux États-Unis, mais la *Northern Pacific* n'a aucune ligne au Canada. La *Great Northern* seule possède une ligne en Colombie-Britannique de sorte qu'il n'y a pas de chevauchement des services dans cette province. La *Midland Railway Company* est la propriété des deux compagnies américaines, la *Northern Pacific* et la *Great Northern*; il n'y a là non plus aucun chevauchement.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Je vois dans le bill que la *Great Northern Pacific and Burlington Lines, Inc.*, a été constituée en corporation en vertu des lois de l'État du Delaware, l'un des États-Unis d'Amérique afin, notamment, de se livrer au transport sous tous ses aspects, que ce soit par chemin de fer, par automobile, par pipe-line, par air, par eau ou par quelque autre moyen que ce soit. Cela n'est pas vrai pour le Canada, évidemment.

M. FINLAYSON: Non.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Il n'y a aucune responsabilité, obligation ni facilité de transport autre que celles du chemin de fer?

M. FINLAYSON: C'est exact, nous n'avons que les deux lignes.

M. PASCOE: Ma question est complémentaire de celle de M. Balcer au sujet du service des passagers. Le témoin a dit que le service marchait bien, que les coûts montaient. Quels seraient les coûts du service des passagers qui augmentent?

M. TORINUS: Je n'ai peut-être pas compris votre question, mais le coût d'exploitation d'un train de passagers augmente avec les augmentations de salaires qu'il faut payer aux employés. Et lorsque le service des passagers diminue en importance le coût d'exploitation se maintient. En plus des passagers, ces trains transportent évidemment le courrier et les marchandises expédiées en grande vitesse, et dans la mesure où le volume du courrier et de ces marchandises peut diminuer, l'exploitation de ces trains cesse d'être rentable.

M. PASCOE: Avez-vous de temps à autre l'occasion d'essayer de rendre le service des passagers plus populaire?

M. TORINUS: Nous le faisons depuis longtemps.

M. PASCOE: De quelle façon?

M. TORINUS: Nous avons mis en service du nouveau matériel aérodynamique il y a quelques années entre Seattle et Vancouver, et nous avons un service quotidien entre ces deux villes sœurs et Winnipeg, je veux dire un service de trains de passagers. Nous avons essayé quelques réductions des tarifs, de manière à attirer les passagers.

M. PASCOE: Et le coût de vos repas, augmente-t-il?

M. TORINUS: Oui.

M. PASCOE: J'ai une autre question à poser; cette *Midland Railway Company* utilise des voies louées. Êtes-vous seuls à les utiliser ou sont-elles utilisées par d'autres également?

M. FINLAYSON: Non. La ligne est la propriété du Chemin de fer canadien national.

M. PASCOE: Et cette compagnie l'utilise aussi?

M. FINLAYSON: Oui, elle l'utilise et nous l'utilisons. Est-ce que d'autres l'utilisent?

M. TORINUS: Non; c'est l'exploitation du Chemin de fer canadien national par la Midland.

M. PASCOE: Mais la ligne appartient au Chemin de fer canadien national?

M. TORINUS: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Olson, vous avez la parole.

M. OLSON: On a appelé cela une loi habilitante en expliquant qu'elle allait être soumise à la Commission des transports après avoir été examinée par nous et qu'elle devrait ensuite être approuvée par le Ministère. Permettez-moi de vous poser la question suivante: Étant donné que l'Interstate Commerce Commission (Commission du commerce entre États) des États-Unis n'a pas actuellement approuvé la fusion, pourriez-vous nous dire si oui ou non l'approbation de la Commission des transports du Canada et celle du Cabinet seront retardées jusqu'à ce que l'Interstate Commerce Commission ait approuvé la fusion, ou quelles seraient les suites de ces approbations, et quel serait l'effet total?

M. FINLAYSON: Nous prévoyons que la décision de l'Interstate Commerce Commission sera communiquée dans trois ou quatre mois. Nous demanderons alors à la Commission des transports de tenir une audience à ce sujet et cette commission étudiera la fusion au Canada et son effet sur les intérêts canadiens, et elle fera le rapport qu'elle estimera devoir faire. Donc elle sera approuvée aux États-Unis avant d'être approuvée ici.

M. OLSON: Vous allez attendre le rapport de l'Interstate Commerce Commission avant de demander une audience de la Commission des transports?

● (midi et 5 minutes)

M. FINLAYSON: Oui. Nous ne voyons pas comment la Commission des transports pourrait étudier la question avant de savoir quelles sont les conditions imposées à la fusion par l'Interstate Commerce Commission.

M. OLSON: Vous avez dit que l'Interstate Commerce Commission a, *grosso modo*, accepté la proposition de fusion en y mettant quelques conditions. Si les conditions ne sont pas trop compliquées, pourriez-vous nous dire en quoi elles consistent?

M. FINLAYSON: Eh bien, elles sont très compliquées; elles ont trait à plusieurs lignes des États-Unis.

M. OLSON: Mais ont-elles trait, en particulier, à certaines exploitations au Canada ou sont-elles à peu près restreintes aux États-Unis?

M. FINLAYSON: Non; il y a une condition qui affecte ou pourrait affecter les opérations au Canada, la voici: une intervention a été faite aux cours des délibérations aux États-Unis par une compagnie connue sous le nom de Chicago-Milwaukee-St. Paul and Pacific Railway Company, mentionnée sous le nom de Milwaukee Road qui a quelques lignes dans l'Ouest. Mais cette compagnie voulait, en particulier, avoir le droit, en vertu d'une sorte d'accord basé sur un tarif appliqué à la longueur des voies utilisées, de se servir de la ligne du Northern Pacific entre Brenton et Snowhomish et de la ligne du Great Northern entre Everett et Bellingham. Si elle peut aller jusqu'à Bellingham, elle a déjà

une ligne qui va de Bellingham à Sumas, sur la frontière entre l'État de Washington et la Colombie-Britannique. Et il y a une ligne exploitée par le Chemin de fer canadien du Pacifique en Colombie-Britannique à partir de Sumas. Ainsi, une des conditions recommandées par la personne chargée de l'examen était que l'on accorde à la Milwaukee Road ce droit en ce qui concerne la ligne de la Great Northern et celle la Northern Pacific, et c'est là l'une des questions examinées par l'Interstate Commerce Commission.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser, monsieur Cowan.

M. COWAN: Monsieur le président, dans le préambule du bill n° S-5, on lit ceci, au haut de la page 2:

Considérant que la *Great Northern Railway Company* a conclu un accord (dont on trouvera copie, à l'exception du document A, en annexe à la présente loi)...

Puis, à la page 11, article X, nous avons la rubrique suivante: «Programmes d'option relatifs aux actions et régimes de retraite.» A peu près au milieu du second paragraphe, à la page 12, je remarque la phrase suivante:

La Nouvelle Compagnie adoptera un nouveau régime de pensions, qui comportera des dispositions uniformes pour le versement des prestations de retraite à tous les employés de la Nouvelle Compagnie qui ont droit à pension en vertu des régimes actuels; ce nouveau régime conservera autant que possible les dispositions contenues dans les régimes actuels quant à la retraite et à la pension des employés des corporations constituantes qui seront à leur service à la date de fusion.

C'est un nouveau régime. Voici la phrase suivante:

Ce nouveau régime sera intégré, de manière appropriée, aux présents régimes de retraite pour lesdits employés, en plaçant ou non tout ou partie des fonds du nouveau régime...

N'est-il pas exigé, dans notre pays, que les fonds des régimes privés de pension soient placés? Cela donnera-t-il le droit à cette compagnie de chemin de fer d'avoir un régime de pensions dont les fonds ne seront pas placés, qui sera un régime privé de pensions d'un régime privé de pensions d'une compagnie privée?

M. FINLAYSON: En fait, je pense que c'était là une question. La raison de l'utilisation des mots «en plaçant ou non tout ou partie des fonds» en ce qui concerne le nouveau régime est que les fonds de certains des régimes existants qui vont être conservés par le nouveau régime ne sont pas placés.

M. COWAN: Nous savons cela, mais j'avais compris que tous les nouveaux régimes devaient avoir leurs fonds placés.

M. FINLAYSON: Eh bien, je ne peux répondre à cela directement mais je puis dire que s'il est exigé que le régime qui affecte les employés au Canada ait ses fonds placés, on se conformera à cette exigence.

M. COWAN: Je voulais seulement que cela soit mentionné au procès-verbal. Cela me satisfait.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser, monsieur Deachman?

M. DEACHMAN: Monsieur le président, j'ai une petite question. Je voulais en revenir à la ligne entre Vancouver et Seattle. Pourriez-vous nous dire ce qui s'est passé ces dernières années en ce qui concerne la circulation des voyageurs. Est-ce que cette ligne transporte plus ou transporte moins de voyageurs que précédemment?

M. TORINUS: Monsieur Deachman, je ne puis réellement répondre à cela sans vérifier les chiffres, mais j'ai l'impression qu'elle transporte moins de passagers.

M. DEACHMAN: Est-ce l'une des lignes sur lesquelles on a essayé d'augmenter le transport des passagers?

M. TORINUS: Je crois que oui.

M. DEACHMAN: Pouvez-vous vous rappeler ce qui a été fait en ce sens pour cette ligne?

M. TORINUS: Eh bien, comme je l'ai dit précédemment, la *Great Northern* a fait des expériences en vue d'augmenter le nombre des passagers en diminuant les tarifs, en particulier pour la classe ordinaire (coach). Je crois que c'est l'une des lignes sur lesquelles cette expérience a été faite, mais je ne vous donne actuellement que mon impression.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Avez-vous des autorails sur une ou plusieurs de vos quatre lignes ou n'avez-vous que des trains ordinaires ou des voitures Budd?

M. TORINUS: Nous utilisons des voitures Budd, oui.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Utilisez-vous seulement ces voitures ou utilisez-vous aussi des voitures ordinaires d'express, de bagages et de passagers?

M. TORINUS: Nous utilisons aussi des trains ordinaires.

Les articles 1 à 5 du bill, inclusivement, sont approuvés.

L'annexe est approuvée.

Le préambule est approuvé.

Le titre est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Approuvez-vous le bill?

Quelques honorables MEMBRES: Approuvé.

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

Quelques honorables MEMBRES: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît. Ne devons examiner maintenant le bill N° S-7, loi concernant l'Interprovincial Pipe Line Company, présenté par M. Wahn.

M. WAHN: Monsieur le président, l'agent parlementaire est M. O'Brien. Un certain nombre de témoins sont présents et M. O'Brien va les présenter aux membres du comité.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Monsieur le président, avant de procéder à l'examen du bill, est-ce que c'est une question présentant une urgence quelconque?

Comme tous les membres le savent, ce bill a été soumis à la chambre et a fait l'objet de longues discussions à ce moment-là.

M. WAHN: Le bill a été discuté en Chambre pendant une partie d'une heure l'année dernière.

Monsieur le président, nous avons ici ce matin quatre témoins venus d'ailleurs qu'Ottawa et c'est la raison pour laquelle je demanderais que les membres du comité veuillent bien les entendre ce matin, s'il leur est loisible de le faire.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Monsieur le président, il y a certains membres de notre parti qui ne sont pas ici ce matin et nous ne savions pas que ce bill allait être présenté. Je suis certain que, s'ils l'avaient su, ils seraient ici pour participer à la discussion.

Le PRÉSIDENT: A ma connaissance, la question de ce bill figurait dans votre avis.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Je n'ai reçu cet avis que ce matin.

M. WAHN: Monsieur le président, je sais que l'un des membres intéressés était le D^r Kindt. Je lui ai parlé hier au soir et je l'ai mis au courant notamment de cette audience ce matin et je l'ai invité parce que je savais que cela l'intéressait. De même, je savais que M. Horner a fait preuve d'intérêt à cet égard en plusieurs occasions; je lui ai téléphoné mais on m'a dit qu'il n'était pas à Ottawa. Cependant j'ai essayé d'entrer en contact avec lui...

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Monsieur le président, cet avis a été envoyé hier au soir. A mon avis, c'est un préavis un peu court pour une question à laquelle certains de nos membres s'intéressent et à la discussion de laquelle ils désirent participer.

● (midi et quinze.).

Le PRÉSIDENT: Je suppose que ce préavis est aussi long que celui que certains de nous ont reçu.

M. FOY: Je propose que nous examinions le bill.

M. OLSON: Je pense que l'avis qui a été donné est l'avis usuel pour ces questions. Ce bill était à l'ordre du jour de la Chambre depuis plusieurs semaines. On ne pouvait donner aucun avis qu'il allait être renvoyé à ce Comité des transports et communications jusqu'à ce qu'il ait passé en seconde lecture à la Chambre. Il me semble que l'avis normal qui est donné a été donné après la lecture en Chambre.

M. MACDONALD: Ce n'est pas comme si c'était la première fois que ce projet de loi était présenté au Parlement. Nous avons eu antérieurement à son sujet des audiences auxquelles certains des collègues de M. Howe, et d'autres, ont participé très activement. Je proposerais que, comme les témoins sont ici, nous examinions ce bill. Je suis porté à penser que si les membres en question avaient désiré faire quelque chose de plus au sujet de ce bill, ils auraient pu être ici aujourd'hui.

M. FOY: Est-ce une proposition?

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas de proposition. Nous continuons l'examen des questions à l'ordre du jour.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Je n'ai pas proposé que nous ne continuions pas. J'ai seulement exprimé mon objection. J'ai une autre réunion à midi et demi.

Le PRÉSIDENT: M. O'Brien.

M. A. R. O'BRIEN (*Agent parlementaire pour l'Interprovincial Pipe Line Company*): Monsieur le président, messieurs les membres du comité, vous vous rappelez que le présent bill N° S-7 a été soumis au Comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques au cours de la dernière session. Le bill N° S-7 est le même que le bill précédemment présenté sauf en ce qui concerne quelques éclaircissements apportés aux notes explicatives. Ce bill a été soumis en troisième lecture au Sénat le 25 mai et en seconde lecture à la Chambre des communes le 22 juin.

Comme l'indiquent les notes explicatives, le bill a pour but de diviser chacune des quarante millions d'actions autorisées du capital social de la compagnie, dont la valeur au pair est de \$5, en cinq actions ayant chacune une valeur au pair de \$1.

Comme le savent les membres du comité, j'en suis sûr, dans le cas d'une compagnie à lettres patentes ordinaires organisées en vertu de la Loi sur les compagnies du Canada, cela se fait tout simplement en demandant au Secrétariat d'État de diviser les actions. Du fait que cette compagnie a été cons-

tituée en corporation par une loi spéciale ou loi privée du Parlement, il est nécessaire de porter cette question devant le Parlement.

La forme du bill a été arrêtée après consultation avec le personnel du Parlement. Elle est semblable à la forme utilisée précédemment par cette compagnie et par d'autres dans des situations analogues. Le bill, s'il est adopté, n'augmentera ni ne modifiera le capital social autorisé de la compagnie actuellement fixé à \$200,000,000. Comme je l'ai dit, il aura simplement pour effet de subdiviser les 40,000,000 d'actions de \$5 chacune en 200,000,000 d'actions d'une valeur au pair de \$1 chacune.

J'aimerais profiter de cette occasion pour souligner quelques faits très pertinents au sujet de la compagnie requérante.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Atteignons-nous le quorum?

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez que nous arrêtions les délibérations pendant quelques minutes, je suis tout disposé à la faire.

Voici M. Tucker. Nous allons reprendre.

M. O'BRIEN: Tout d'abord, il s'agit d'une compagnie entièrement canadienne. Sur les 14,813 actionnaires enregistrés, 89.7 pour cent sont Canadiens et sur les 5,087,282 actions émises, 4,475,710 sont détenues par ces actionnaires canadiens. Tous les administrateurs et les fonctionnaires sont des résidents du Canada et des citoyens canadiens.

La compagnie exploite un oléoduc de pétrole brut de 2,000 milles de long qui transporte du pétrole brut des puits de l'Ouest du Canada au Canada de l'Est et à quelques endroits des États-Unis qui se trouvent sur sa route. L'oléoduc part des environs d'Edmonton, en Alberta, traverse les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, et grâce aux installations de sa filiale, la Lakehead Pipe Line Company, Inc., entièrement possédée et contrôlée par l'Interprovincial Pipe Line Company, le pétrole traverse les États du Dakota du Nord, du Minnesota, du Wisconsin et du Michigan et rentre au Canada à Sarnia, Ontario. De Sarnia l'oléoduc se prolonge jusqu'à la région de Bronte-Clarkson—Toronto et une ramification traverse la péninsule du Niagara et livre le pétrole brut de l'Ouest du Canada dans la région de Buffalo et New-York. Remarquons que tout le pétrole brut venant de l'Ouest du Canada qui est utilisé dans l'Ontario en vertu des dispositions de la politique nationale actuelle en matière de pétrole est transporté par cet oléoduc. La Compagnie sert exclusivement au transport en commun, elle n'achète, ne possède ni ne vend de pétrole. A cet égard, elle est tout à fait semblable à une compagnie de chemin de fer du fait qu'elle est exclusivement une entreprise de transport et qu'elle transporte tout le pétrole qui lui est confié à des tarifs publiés.

La Compagnie et son entreprise relèvent de la juridiction du Conseil national de l'Énergie qui a tous pouvoirs pour régler les tarifs du transport et il ne peut être transporté de pétrole au moyen de cet oléoduc qu'aux tarifs publiés qui, avant d'être appliqués, doivent être soumis au Conseil national de l'Énergie.

Après des débuts relativement modestes en 1950, année où commença la construction d'une conduite unique, la Compagnie s'est développée au cours des quinze ans qui ont suivi au point que maintenant elle transporte plus de 500,000 barils de pétrole de l'Ouest du Canada par jour. Nous sommes fiers du fait que cette entreprise canadienne exploite l'oléoduc de pétrole brut le plus long du monde libre.

Messieurs, J'ai avec moi M. John F. Fairlie, vice-président exécutif de l'Interprovincial Pipe Line Company, M. J. Blight, secrétaire et trésorier de la Compagnie et M. R. T. Morgan, associé et directeur de la recherche sur le bois de la firme Gundy and Company Limited Investment Dealers.

Je voudrais maintenant présenter M. Fairlie qui va faire une brève déclaration sur les raisons de la subdivision proposée et qui sera ensuite disponible pour répondre à toute question que le comité voudra lui poser à ce sujet.

M. JOHN F. FAIRLIE (*vice-président exécutif de l'Interprovincial Pipe Line Co. Ltd.*): Monsieur le président et messieurs les membres du comité, permettez-moi de dire tout d'abord que M. Johnston, président de notre compagnie, est hospitalisé et que notre conseiller juridique général, M. Burgess, a eu une attaque cardiaque. C'est pourquoi je représente M. Johnston et M. O'Brien représente M. Burgess. Messieurs Johnston et Burgess sont l'un et l'autre en bonne voie de rétablissement mais il se passera un certain temps avant qu'ils ne reprennent leur activité.

J'ai une petite déclaration à faire qui ne prendra que trois ou quatre minutes; elle résume aussi brièvement que possible l'objet de la subdivision. Si le comité est d'accord, j'aimerais commencer par là.

D'accord.

M. FAIRLIE: Il peut être utile au Comité que je résume les principes de l'Interprovincial en ce qui concerne la subdivision des actions que nous demandons. Lors d'une réunion du conseil d'administration qui s'est tenue le 10 juin 1964, un membre du conseil a demandé s'il ne serait pas souhaitable de subdiviser les actions à cause de leur prix élevé qui à ce moment-là était d'environ \$85 et qui, à son avis, avait tendance à exclure certaines classes d'actionnaires.

Les principes de la compagnie se fondent sur une grande confiance dans les avantages de la plus large participation possible de la part de tous les Canadiens aux choses qui contribuent à l'économie et à la prospérité du pays. Ce sentiment n'est pas particulier à l'Interprovincial mais vaut pour tous les cas dont l'importance et la portée sont de cet ordre.

Après discussion, il fut décidé de soumettre la question aux actionnaires, pour qu'ils en décident, lors d'une assemblée extraordinaire qui eut lieu le 15 juillet. Avant cette réunion, nous avons obtenu les avis de deux des principaux établissements financiers du Canada et de nos banquiers. Ces conseillers estimèrent que c'était une mesure souhaitable et furent d'avis que les intérêts de la compagnie seraient servis au mieux par une subdivision de chaque action en cinq, ce qui mettrait le prix de la nouvelle action à la portée de tous les épargnants.

● (Midi et 25 minutes)

Il y eut ensuite une grande discussion entre la compagnie et ces experts sur le point de savoir si l'on devait choisir une autre base pour la subdivision des actions, et après avoir réexaminé avec soin tous les arguments, la compagnie décida de suivre l'avis qu'elle avait reçu.

Lors d'une assemblée générale extraordinaire, à laquelle étaient représentées 80 pour cent des actions, les actionnaires approuvèrent à l'unanimité la proposition de subdivision des actions en cinq.

Les actionnaires de l'Interprovincial représentent actuellement une large gamme d'intérêts divers. Il y a trois gros actionnaires qui sont des clients et qui ont participé aux premières mises de fonds de la compagnie, et ils possèdent 43 pour cent de l'ensemble des actions en circulation. Leur participation n'a guère changé depuis les débuts de l'Interprovincial, et nous ne prévoyons pas de changement à venir.

En outre, il y a de grosses compagnies de placement, des fonds de régimes de pensions et des fonds de mutuelles représentant les intérêts de dizaines de milliers de petits épargnants. Cependant, de cette façon ces épargnants n'ont

pas le sentiment de participer directement aux affaires de l'Interprovincial étant donné que notre compagnie n'est pour eux qu'une parmi bien d'autres dont les actions de qualité analogue représentent une part dans un gros portefeuille.

Le nombre total des actionnaires de l'Interprovincial dépasse 14,000. Sur ce nombre 50 pour cent ont moins de 50 actions et un tiers ont moins de 25 actions.

Pour ceux qui sont déjà actionnaires, l'importance d'une subdivision d'actions est simplement qu'avec plus d'actions en circulation les facilités de vente et d'achat sont améliorées. Actuellement, étant donné le prix élevé des actions—\$85 à \$90—lorsqu'il y a des achats et des ventes, il se produit des variations anormales de prix à moins que les demandes d'achat et de vente ne coïncident fortuitement. Cela éprouve particulièrement le petit actionnaire qui peut acheter ou vendre moins de dix actions.

Pour les futurs actionnaires l'avantage est de pouvoir plus facilement participer aux affaires d'une importante compagnie canadienne par suite de la réduction du prix de l'action. C'est particulièrement important pour le petit épargnant qui achèterait plutôt cinq actions à \$20 qu'une action à \$100.

Par suite de cela, il y aura une augmentation importante du nombre des actionnaires. Cela est bien confirmé par l'expérience d'autres compagnies et c'est en fait sur cela que se fondent toutes les subdivisions d'actions. Cela rend aussi possible une plus grande participation des petits épargnants à l'industrie pétrolière du Canada.

Les considérations auxquelles j'ai fait allusion tant pour les actionnaires actuels que pour les futurs actionnaires s'appliquent dans la même mesure aux employés de la compagnie. Comme l'indiquent les notes explicatives, ils peuvent acheter des actions de la compagnie pour laquelle ils travaillent et qui représentent leurs espoirs et leurs aspirations. Cela se fait grâce à un régime d'épargne-placement à participation facultative et auquel la compagnie contribue. Aux termes de ce régime, tous les employés peuvent choisir de placer les fonds du régime d'épargne dont ils disposent en actions de la compagnie aux prix courants du marché. Récemment, les employés ont confirmé, par vote secret et non signé, qu'ils ont le même désir que les autres actionnaires de faire subdiviser les actions.

Du point de vue national, la subdivision est conforme au principe exprimé par le gouvernement actuel et les gouvernements précédents, principe que l'on peut énoncer simplement de la façon suivante: il est souhaitable que les Canadiens participent dans la plus large mesure possible au développement du Canada et aux avantages offerts par les possibilités du pays. Nous sommes persuadés que la participation à une entreprise comme l'Interprovincial, qui a réussi à surmonter un très grand nombre d'aléas, encourage la participation à d'autres initiatives d'un genre analogue.

Je tiens maintenant à préciser que la compagnie n'envisage actuellement pas d'émission d'autres actions de caisse. Par conséquent, la caisse de la compagnie ne recevra pas de fonds supplémentaires du fait de la subdivision proposée. Il s'ensuit que la valeur des actions des actionnaires actuels ne peut en aucune façon être dépréciée à cause de l'adoption du projet de loi.

On a fait à la Chambre et précédemment au sein de ce comité la critique suivante: on pense que la subdivision des actions fera monter leur prix par rapport à la valeur au pair au détriment du public en général. Je pense qu'il est évident pour tout le monde que si le dividende n'est pas modifié ou si quelque avantage direct extraordinaire n'est pas obtenu du fait de l'augmentation du nombre des actionnaires comme dans certaines opérations de vente

au détail par exemple, la subdivision ne peut par elle-même produire aucun effet étant donné que rien n'a été ajouté ni changé.

D'autre part, les subdivisions d'actions ont habituellement lieu lorsque les marchés sont en hausse après une expansion considérable. A ces moments-là, les épargnants sont plus portés à la spéculation et sont attirés par les actions subdivisées à la suite d'une expansion considérable.

Lorsque des actions sont subdivisées dans des marchés tels que ceux de la bourse d'aujourd'hui ou d'hier, il est peu probable qu'un changement appréciable se produise.

Bref, cette subdivision a pour buts de faciliter l'achat et d'augmenter le nombre des actionnaires en mettant l'action à la portée de toutes les classes d'épargnants, alors qu'aujourd'hui son marché est plus ou moins limité au groupe des gros épargnants. En demandant cette subdivision, nous nous efforçons d'obtenir une mesure qui, à notre avis d'hommes d'affaires, servira au mieux les intérêts de la compagnie, et c'est le principe que nos actionnaires ont approuvé lors d'une assemblée générale.

Enfin je me permets d'indiquer en dernier lieu que, depuis la réunion qui a autorisé la subdivision, nous avons reçu de nos actionnaires près de 500 demandes de renseignements au sujet de la date à laquelle la subdivision serait effectuée, et il s'agissait, dans la majorité des cas, de demandes venant de petits actionnaires.

Il ne me reste maintenant plus grand chose à ajouter au sujet des buts de la subdivision parce que toutes les considérations pertinentes ont été examinées. Je suis évidemment tout disposé à répondre à toutes vos questions.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Je regrette, monsieur le président, mais je dois partir maintenant. Cependant, j'espère pouvoir revenir cet après-midi, après l'Ordre du jour, pour un moment si c'est nécessaire pour terminer l'étude de cette question. Je fais remarquer cela parce que si je m'en vais maintenant nous n'atteindrons plus le quorum.

Le PRÉSIDENT: Avant votre départ nous devrions nous entendre.

A l'ordre, M. Deachman. Je ne pense pas que cela soit nécessaire.

M. FOY: Un autre membre est arrivé. Nous atteignons le quorum.

Le PRÉSIDENT: Tout membre a le droit de partir n'importe quand. Je ne pense pas que nous devrions imputer de motif. M. Howe a dit il y a un moment qu'il avait un rendez-vous.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): J'ai également dit que je serais heureux de revenir cet après-midi.

M. FAIRLIE: Nous vous en sommes reconnaissants.

M. BALCER: Si quelqu'un d'autre se lève, en sorte que nous n'atteindrons plus le quorum, demanderez-vous s'il y a des questions à poser? Il se peut qu'il n'y en ait pas.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser au sujet du bill?

M. FOY: Je ne pense pas qu'il devrait y en avoir.

M. PASCOE: J'aimerais poser une question simplement par intérêt. Vous avez parlé de la bourse de ces deux derniers jours. Votre cote a-t-elle baissé également?

M. FAIRLIE: Nos actions se vendaient récemment dans les \$90 à \$91 et hier elles étaient à \$88½ à la clôture. Elles ne semblent pas avoir baissé autant que les autres, mais cela ne dépend peut-être que de la courbe des transactions du moment. Un nombre relativement important d'actions ont été échangées hier, 617 à Toronto.

M. PASCOE: Le témoin a également dit que cette compagnie ne faisait pas d'affaires sur le marché du pétrole. Est-ce que des compagnies pétrolières y détiennent de gros paquets d'actions?

M. FAIRLIE: Oui, il y a trois principaux actionnaires qui détiennent 42 pour cent des actions, ce sont l'Imperial, qui en possède 33 pour cent; la British American qui en possède 7 pour cent; et la Shell, qui était antérieurement une compagnie canadienne et qui en possède 2 pour cent. Cela fait 43 pour cent au total.

M. PASCOE: Sont-elles représentées au conseil d'administration?

M. FAIRLIE: Oui, elles sont représentées au conseil d'administration proportionnellement à leurs parts. Ceci, je pense, est un point très important parce que nous avons cinq administrateurs qui ne font partie d'aucune compagnie pétrolière et quatre qui représentent leurs compagnies proportionnellement au nombre des actions qu'elles détiennent. Les compagnies fonctionnent exclusivement en se fondant sur cette situation.

M. PASCOE: Puis-je demander si votre compagnie envisage parfois de transporter des marchandises en vrac au moyen de vos conduites?

M. FAIRLIE: C'est une question passionnante et qui nous intéresse au plus haut point. L'état actuel de la technologie ne nous permet pas de faire de plans, mais il y a des opérations que nous aimerions certainement considérer si nous arrivons à trouver un moyen de les rendre intéressantes. De tels transports de solides ont été réalisés, mais je doute que ce soit intéressant du point de vue commercial au Canada avant quelques années, de trois à cinq ans.

M. COWAN: Je suis absolument en faveur de l'adoption immédiate de ce projet de loi, mais j'aimerais poser une question à ce témoin.

J'ai assisté aux séances de ce comité et du précédent, le Comité des chemins de fer, pendant longtemps—j'en suis à la seconde ou la troisième législature—et je me rappelle que vous nous avez d'abord dit que vous désiriez subdiviser vos actions afin que vos employés puissent profiter de cette subdivision, et j'ai dit à ce moment-là que cette raison ne tenait pas debout et c'est toujours mon avis.

Avez-vous actuellement une longue liste d'employés qui attendent la subdivision pour pouvoir acheter des actions de la compagnie?

● (midi trente-cinq)

M. FAIRLIE: Non. J'ai essayé d'inclure cela dans mes remarques. Je pense que nos employés forment tout simplement une catégorie d'actionnaires et que leurs intérêts sont les mêmes que ceux des autres actionnaires.

M. COWAN: Là encore je suis entièrement d'accord avec vous.

M. FAIRLIE: Et je pense qu'il n'y a à ce sujet rien de plus compliqué que cela. Ils sont peut-être plus intéressés parce qu'ils forment un groupe homogène d'actionnaires probablement plus petit que les autres groupes d'actionnaires.

Les articles 1 et 2 sont approuvés.

Le préambule est approuvé.

Le titre est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Je rapporte le bill sans modification.

