

chemin de fer *Pacific Coast* est une petite entreprise, filiale en propriété exclusive, de la *Great Northern*.

A la suite de la fusion de la *Great Northern*, de la *Northern Pacific* et de la *Pacific Coast* qui forment la *Great Northern & Burlington Lines Inc.*, cette dernière société se fusionnera, au cours d'une autre opération, avec la compagnie de chemin de fer *Chicago, Burlington and Quincy* et louera les lignes de la *Spokane, Portland & Seattle Co.* La compagnie qui en résultera exploitera plus de 24,000 milles de lignes de chemin de fer aux États-Unis. La deuxième fusion ne portera sur aucun des biens au Canada et se réalisera effectivement lorsque la *Great Northern Pacific & Burlington Lines, Inc.*, fera l'acquisition de la *Chicago, Burlington & Quincy Railroad Company*. On me dit que la raison de cette transaction compliquée découle des dispositions des titres hypothécaires en circulation des diverses compagnies et du désir de conserver certaines priorités des charges prévues.

L'exploitation de la *Great Northern* est très restreinte au Canada, puisqu'elle ne comprend qu'un parcours de 130 milles; ses voies ferrées vont de Blaine (Washington) à Vancouver, de la frontière des États-Unis jusqu'à Keremeos et de la même frontière jusqu'à Nelson. En outre, une partie du chemin de fer que possède la *Great Northern* fait le parcours entre Kettle Falls et Republic (Washington), pénètre dans le territoire canadien près de Grand Forks et fait un bref parcours au Canada.

Les compagnies *Great Northern* et *Northern Pacific* détiennent chacune la moitié des actions en circulation de la *Midland Railway Company* qui est constituée en corporation en vertu des lois du Manitoba. Cette dernière compagnie possède des voies ferroviaires dans les limites de la ville de Winnipeg et elle a acquis des chemins de fer Nationaux le droit de desservir la région entre Winnipeg et la frontière des États-Unis près d'Emerson (Manitoba). Des trains en commun de la *Great Northern* et de la *Northern Pacific* sont exploités par la *Midland Railway Company* entre la frontière des États-Unis et Winnipeg.

Les opérations proposées ne modifieront pas vraiment la direction des réseaux ferroviaires au Canada et n'entraîneront pas la mainmise des États-Unis sur ces réseaux. La *Great Northern* possède actuellement les

lignes en Colombie-Britannique et le droit de propriété passera à la nouvelle compagnie. De même, les actions de la *Midland* que possèdent la *Great Northern* et la *Northern Pacific* passeront à la nouvelle compagnie après la fusion. Les actionnaires des compagnies existantes recevront des actions de la nouvelle compagnie.

La province de Colombie-Britannique était représentée aux auditions de l'*Interstate Commerce Commission*. Elle craignait que, par suite de la fusion de ces deux réseaux, le service ferroviaire à partir du Sud de la Colombie-Britannique jusqu'aux États-Unis serait restreint. Le seul conflit apparent semble venir de ce que le *Great Northern* fonctionne à partir de Blaine, à la frontière des États-Unis, directement jusqu'à Vancouver, tandis que le *Northern Pacific* se rend jusqu'à Sumas, à la frontière des États-Unis, où il fait un échange de trafic avec le National-Canadien. Les conditions proposées dans le projet de rapport de l'I.C.C., rédigé à l'intention des concurrents ferroviaires, semblent protéger suffisamment les intérêts de la province. En fait, une disposition prévoit que les concurrents ferroviaires des États-Unis pourront obtenir, s'ils le désirent, des droits sur toute la longueur du réseau ferroviaire pour faire fonctionner les trains de marchandises sur les voies des compagnies fusionnées, afin d'avoir accès au Sud de la Colombie-Britannique.

Comme on peut s'en rendre compte, la mesure législative proposée ne fait que faciliter l'application de la loi et, une fois la loi adoptée, les parties intéressées devront s'adresser à la Commission des transports afin qu'elle recommande au gouverneur en conseil que l'accord sur la fusion soit sanctionné.

De plus amples renseignements nous seront donnés lorsque le bill sera étudié en comité.

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

RENVOI AU COMITÉ

Sur la motion de l'honorable M. Reid, le bill est déféré au comité permanent des transports et communications.

Le Sénat s'ajourne jusqu'au mardi 11 mai, à 8 heures du soir.