

En ce qui concerne le Canada, la Great Northern exploite environ 130 milles de lignes de chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique qu'elle avait, à son tour, acquises de la Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company et de la Nelson and Fort Sheppard Railway Company.

Les lignes sont installées dans quatre parties. La première relie Blaine, dans l'État de Washington, à Vancouver, en Colombie-Britannique. La deuxième joint la frontière des États-Unis à Keremos. La troisième relie la frontière des États-Unis à Nelson, en Colombie-Britannique et la quatrième fait partie d'une ligne qui relie Kettle Falls, dans l'État de Washington, à Republic, aussi dans État de Washington, et qui juste contourne la frontière pour aboutir à Grand Forks, en Colombie-Britannique. Une autre compagnie qui est impliquée dans la fusion, mais qui ne nous intéresse pas, est la Pacific Coast Railroad Company, qui exploite quelques 20 milles de voies ferrées à Seattle, Washington, mais qui ne touche pas cette ligne au Canada.

La Great Northern est propriétaire et exploite ce réseau d'une longueur de 130 milles dans Washington et en Colombie-Britannique. La Great Northern et la Northern Pacific sont toutes deux propriétaires, à raison de moitié chacune, d'une compagnie appelée la Midland Railway Company qui exploite une ligne reliant Emerson à Winnipeg, au Manitoba. La Midland est propriétaire de quelques milles seulement de voies dans la ville même de Winnipeg et de quelque matériel roulant, mais elle a un accord de réseau avec le National-Canadien qui lui permet d'utiliser les lignes de cette dernière entre Emerson et Winnipeg.

La seule autre question pertinente en ce qui concerne la fusion est que la compagnie fusionnée conclura un accord avec la Spokane, Portland & Seattle Railway Company pour louer ses lignes.

Le résultat, comme je l'ai dit, sera que la compagnie exploitera un réseau de 24,000 milles de voies ferrées aux États-Unis. On vient de me dire qu'elle sera la société de chemin de fer avec le plus long réseau aux États-Unis, c'est-à-dire, dans le sens de la longueur des lignes.

Quel sera l'effet de cette situation au Canada? En premier lieu, il y a toujours eu une relation assez étroite entre la Great Northern et la Northern Pacific aux États-Unis.

Le PRÉSIDENT: C'était les lignes de Hill, n'est-ce pas, James J. Hill?

M. L. E. Torinus, conseiller juridique: C'est vrai.

M. FINLAYSON: Ces lignes étaient presque parallèles à travers le Nord-Ouest des États-Unis. Comme je l'ai déjà fait remarquer; chaque société est propriétaire de la moitié de l'exploitation de la Midland Railway Company qui relie Emerson à Winnipeg.

Les deux sociétés ensemble sont propriétaires de 98 p. 100 des actions de la Chicago, Burlington & Quincy Railroad Company qui entrera plus tard dans la fusion. Chacune des deux sociétés est propriétaire de la moitié de ces 98 p. 100.

De plus, chacune est propriétaire de 50 p. 100 des actions de la Spokane, Portland & Seattle Railway Company, qui est la société de laquelle ou se propose de louer le matériel.

Chacune a son siège à St. Paul, Minnesota. De fait, elles partagent le même immeuble. Cet intérêt commun existe depuis assez longtemps, et, comme résultat pratique de la fusion, il n'y aura aucun changement dans l'exploitation au Canada.

La Great Northern est la seule société qui a actuellement des biens au Canada, c'est-à-dire, en Colombie-Britannique, et les deux sociétés sont propriétaires à raison de moitié chacune, de cette entreprise au Manitoba. Naturellement, le seul changement qui résultera de la fusion est que la nouvelle société sera plus forte et aura une plus grande entreprise et sera en mesure de satisfaire plus efficacement les besoins du trafic sur ces lignes au Canada.

En ce qui concerne l'objet du bill, je voudrais souligner le fait qu'il s'agit simplement d'un acte facultatif. C'est une législation qui permet à l'accord de fusion énoncé dans l'annexe d'entrer en vigueur en ce qui concerne le Canada. On ne demande au