

devrait être régi par l'État. Si ce pipe-line est aménagé jusqu'à la ville de Québec, il posera un problème pour les provinces Maritimes. Il sapera les fondements d'une des industries à la base de l'économie de la Nouvelle-Écosse. Si l'État, grâce aux deniers publics, subventionne un pipe-line qui porte un coup mortel à une industrie houillère déjà subventionnée par l'État dans ce marché, nous pouvons être sûrs, évidemment, qu'un groupe d'hommes aussi intelligent que celui qui compose le Gouvernement aura établi un programme pour parer au ralentissement dans une industrie dont, grâce aux subventions, il contribue à assurer la perte. Je suis raisonnablement certain que le Gouvernement agira de la sorte.

J'invoque le témoignage d'un excellent ami à moi sur la crainte que nous inspire l'avenir de notre industrie houillère. Il s'agit de M. Lionel Forsyth, président de la *Dominion Steel and Coal Company*, entreprise qui exploite des charbonnages et une foule d'autres choses dans la Nouvelle-Écosse. D'après une nouvelle parue dans les journaux, voici ce qu'a dit M. Forsyth devant la Commission d'enquête Gordon sur les problèmes économiques du Canada:

Vendredi, à la fin des séances de la Commission royale Gordon, à Halifax, on a dit craindre que la canalisation du Saint-Laurent n'apporte de nouveaux désavantages aux industries des provinces Maritimes.

M. Lionel A. Forsyth, président de la *Dominion Steel and Coal Corporation*, dit que l'achèvement de la canalisation amènera probablement l'importation à meilleur compte du charbon américain et peut-être attirera l'acier étranger. On a dit, pendant les séances de trois jours de la Commission, que ces problèmes relatifs au transport constituent le principal obstacle à l'établissement d'industries dans les provinces Maritimes. M. Forsyth s'est dit "fermement convaincu" que, étant donné les frais de transport élevés, aucun fabricant ne viendrait s'installer dans les provinces Maritimes pour y fabriquer un produit fini.

Mais il a dit qu'il ne fallait pas penser qu'il y avait du pessimisme à propos de l'aciérie *Dosco* de Sydney...

Il a été bien net et bien précis. On ne saurait s'attendre que le capital aventuré aille dans les provinces Maritimes, étant donné les longues distances à franchir pour revenir aux grands marchés et les frais élevés de transport. Il ne s'agit pas d'avoir l'énergie nécessaire. Bien des gens ont dit que c'était une question d'énergie; mais nous en avons en Nouvelle-Écosse. Pour cette province, la question a toujours été celle des débouchés, non seulement pour sa houille, mais pour toute autre denrée. Ainsi que l'a si bien dit M. Forsyth, on peut craindre que, dans un avenir prévisible, le gaz naturel aura fait disparaître, dans une large mesure, l'industrie fondamentale de ma province. Puis, la

voie maritime du Saint-Laurent fournira un moyen de transport bon marché vers Québec, notre principal débouché pour presque tout ce que nous produisons dans les provinces Maritimes, y compris notre houille. C'est un danger très manifeste pour tout homme d'affaires qui a des capitaux à placer, et cela l'empêchera de s'intéresser à une région dont l'avenir est aussi incertain.

Je veux maintenant faire comparaître un autre témoin, excellent ami à moi, M. Harold Gordon, directeur général de l'industrie houillère en Nouvelle-Écosse. Il nous ouvre une autre perspective. Voici la déclaration qu'il a faite devant la Commission Gordon:

"Si vous consommez de l'essence, vous n'aidez pas l'industrie houillère de la Nouvelle-Écosse."

Tel est le rapport de M. H. C. M. Gordon, directeur des charbonnages de la *Dosco*.

M. Gordon dit qu'une augmentation de la consommation d'essence,—les rapports du gouvernement provincial constatent qu'il y en a une,—influe considérablement sur la situation de la houille dans les provinces Maritimes et dans le Québec où se vend la plus grande partie du charbon de la *Dosco*."

Il se plaint de ce qu'en Nouvelle-Écosse on expédie d'énormes quantités de pétrole brut en provenance du Venezuela. Il affirme que ce pétrole arrive encore; qu'on l'a offert, en Nouvelle-Écosse à 6c. le gallon et que le charbon ne pourrait soutenir cette concurrence à moins que le gouvernement fédéral n'impose une taxe à l'importation sur le pétrole résiduel. M. Gordon a déclaré que ce pétrole de rebut en provenance du Venezuela se vendait en Nouvelle-Angleterre \$1.85 le baril, et que sur ce montant, \$1.65 représentait le coût du transport. Or le pétrole brut raffiné à Dartmouth entre en franchise. C'est un produit de la détresse, provenant de pays où les salaires sont très bas.

Le président de la *Dosco* et le chef de l'industrie houillère précisent très nettement que le prix du transport vers les débouchés est la principale faiblesse des provinces Maritimes. Il incombe au gouvernement fédéral de créer quelque organisme pertinent,—j'espère que ce sera le résultat de la Commission Gordon,—qui tâcherait d'aplanir le mieux possible les difficultés.

Le prochain point est la question du pétrole brut à bon marché entrant en franchise du Venezuela et qu'on jette ainsi sur le marché canadien. Les gouvernements fédéral et provincial (je crois même que la question relève plutôt du domaine provincial) devraient se concerter en vue de trouver quelque moyen d'empêcher au moins le pétrole brut de faire concurrence aux autres combustibles de notre pays. Cela me semble raisonnable.