

de celle à laquelle on a recours à la tête des Lacs durant la période de grande activité, c'est-à-dire l'interdiction de chargement du grain tant qu'il y a congestion. Tout navire qui peut le faire, transporte présentement du charbon au Canada; les expéditions dépendent du matériel roulant disponible. Le gouvernement des Etats-Unis a toujours tenu compte de la situation existante au Canada et il n'a cessé de nous aider à obtenir toute la houille dont nous avons besoin.

J'ai souligné à plusieurs reprises la gravité de la situation. Au début de la belle saison, nos stocks de houille étaient très bas. Etant donné que le charbon se transporte durant les mois d'été, le Canada en a habituellement une provision considérable. Cependant, la guerre a retardé les expéditions et nos stocks ont baissé graduellement, si bien qu'au début de la saison de navigation nous n'en avons qu'une faible quantité. Depuis lors, les expéditions se sont effectuées très lentement et, au début de la grève des mineurs de houille grasse, il nous en était parvenu beaucoup moins qu'en toute période correspondante des quelques années antérieures. Durant la grève, les arrivages furent presque nuls. La grève des mineurs d'anthracite qui a suivi a grandement entravé l'importation de cette houille au Canada, et la grève des marins qui a suivi de près les deux précédentes a à peu près immobilisé toutes les importations de charbon.

Aussi, y a-t-il déficit de quelque cinq millions et demi de tonnes comparativement aux approvisionnements que nous devrions avoir au pays à cette saison de l'année, et rien n'indique qu'on puisse remédier à la situation. Le Canada produit 17 millions de tonnes de charbon et en importe 25 millions, ces importations, qui proviennent des Etats-Unis, vont presque entièrement aux provinces du centre. On a proposé à maintes reprises de remédier à la situation en accroissant la quantité de houille extraite en Alberta et en expédiant plus de charbon de la Nouvelle-Ecosse.

Les expéditions de houille de l'Alberta sont limitées par l'aptitude de nos chemins de fer à la transporter. Nous nous proposons cette année d'expédier aux provinces du centre un million de tonnes de charbon de l'Alberta, ce qui est le double de la quantité expédiée durant toute année antérieure. C'est là, dis-je, une quantité phénoménale de charbon de l'Alberta expédiée en Ontario et c'est tout ce que les chemins de fer croient pouvoir transporter. Cela représentera 1/25^e des besoins des deux provinces du centre.

En raison des difficultés que présente le transport fluvial, il est impossible d'expédier cette année aux provinces du centre plus de 3 millions de tonnes de charbon provenant

[L'hon. M. Howe.]

de la Nouvelle-Ecosse. Toutefois, nous nous comptons chanceux si nous pouvons en expédier un million de tonnes, étant donné que la production des Provinces maritimes ne dépasse guère leurs propres besoins. Si les Provinces maritimes réussissent à porter leur production de 5 millions de tonnes à 7 millions, elles pourront probablement en expédier 3 millions de tonnes aux provinces du centre. Même s'il en est ainsi les provinces du centre ne recevront des Provinces maritimes qu'environ 3/25^e des approvisionnements dont elles ont besoin.

Le fait tout crû c'est que ces deux provinces dépendent des Etats-Unis pour la majeure partie de leur houille et qu'elles n'ont absolument aucun moyen de s'approvisionner ailleurs. Voilà une situation dont jamais je n'ai caché la gravité. Vu les circonstances actuelles, prêcher l'optimisme serait induire la population en erreur. L'heure est grave. Nous avons pris des mesures afin d'augmenter nos stocks d'huile légère de consommation domestique ainsi que d'huile lourde aux fins industrielles et, je suis heureux de le dire, il y a de ce côté légère amélioration. Cependant, même si nous faisons venir de l'Est ou de l'Ouest la quantité de houille correspondant à toute l'huile que nous pouvons recevoir et emmagasiner, ou encore que nous pouvons raffiner, ce ne sera qu'un supplément de deux millions de tonnes tout au plus. Donc, encore une fois, dans ces deux provinces, la situation, l'hiver prochain, dépendra exclusivement des stocks qui nous viendront des Etats-Unis.

On reproche ici et là au Canada de ne pas avoir un programme d'ordre national en matière de combustible. On peut dire au contraire que le Gouvernement suit un programme bien précis en ce domaine depuis 1928. De 1928 à 1944, nous avons déboursé pour le transport de la houille de la Nouvelle-Ecosse vers Québec et l'Ontario environ 25 millions de dollars et, pour celui de la houille de l'Alberta et de la Colombie-Britannique orientale, quelque 10 millions. De plus de 1931 à 1944, nous avons versé à l'industrie de la Colombie-Britannique pour l'aider dans son commerce d'exportation et ses expéditions de houille de soute près d'un million et quart. Ce n'est pas tout. De 1930 à 1945, l'industrie sidérurgique de la Nouvelle-Ecosse a reçu \$3,500,000 en primes sur la houille destinée à la fabrication de l'acier et, jusqu'à 1944, une autre somme de \$630,000 a été versée, sous l'empire de la loi du combustible domestique, à l'égard de la houille consacrée à la production du gaz et du coke. L'industrie canadienne de la houille jouit également de la protection assurée par un tarif douanier de 75c la tonne de houille bitumineuse et de 50c la tonne