

CANADA

Débats de la Chambre des Communes

COMPTE RENDU OFFICIEL

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'honorable RODOLPHE LEMIEUX,
Orateur.

JEUDI, 6 mai 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT

M. ALFRED STORK (Skeena) dépose le 1er rapport du comité permanent de la Marine et des Pêcheries, qui est ainsi conçu :

Votre comité demande l'autorisation de faire imprimer au jour le jour, ou au besoin, le procès-verbal de ses séances ainsi que les témoignages qui peuvent être entendus, pour l'utilité des membres du comité et de la Chambre, et que l'application de l'article 74 du règlement soit suspendue à cet effet.

M. L'ORATEUR: Il faut donner avis préalable de la motion portant l'adoption de ce rapport.

MEMBRES DU COMITE D'ENQUETE SUR LE COMBUSTIBLE

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre) propose :

Que le comité spécial chargé le lundi 15 mars de s'enquérir au sujet de nos ressources actuelles de houille anthracite et bitumineuse, du fond que nous pouvons faire sur elle, et autres questions s'y rattachant, soit composé des membres suivants: MM. Armstrong (Lambton), Bury, Campbell, Fafard, Flemming, Garland (Bow-River), Gershaw, Howden, Lapierre, McLean (Melfort), Nicholson et Rogers avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et dossiers, et de faire rapport de temps à autre à la Chambre.

M. T. L. CHURCH (Toronto-Nord-Ouest) : Me sera-t-il permis de rappeler au Gouvernement qu'à la session de 1923 un comité fut nommé ayant précisément les mêmes attributions que celui-ci, et saisi d'un ordre de renvoi identique. Ledit comité étudia la question à fonds, la preuve couvrant plusieurs centaines de pages. Les dirigeants des deux grands chemins de fer canadiens ont comparu devant lui. Nous entrons dans le cinquième mois de la session. La nomination d'un comité à cette date ne règlera en rien, je pense, la question du charbon. Les faits sont tous bien connus, et le Gouvernement sait très bien que tout se résume à une question de transport. Le comité nommé en 1923

préconisait l'approvisionnement du combustible au pays et bien que le Gouvernement acceptât cette recommandation il ne fit rien pour y donner suite.

Avec la grève qui existe aujourd'hui en Angleterre et dans le pays de Galles, il y aura l'automne et l'hiver prochain une disette de combustible comme il ne s'en est jamais vu. L'obligation d'assurer un approvisionnement suffisant de combustible dans ce pays n'appartient à aucun comité ou commission, mais au gouvernement actuel. Ce dernier a vendu les meilleurs navires de la marine marchande canadienne, les navires qu'on pouvait utiliser sur les lacs et, aujourd'hui, les chemins de fer nationaux auront à résoudre ce problème. Lorsque cette question fut étudiée devant le dernier comité, on a admis qu'un tarif de transport de \$7 serait satisfaisant et paierait les frais généraux. Pourquoi le premier ministre n'a-t-il pas accepté ce tarif? Il a soumis cette importante question à la commission des chemins de fer, de sorte que nous n'aurons pas de rapport avant août prochain, alors qu'il sera trop tard pour obtenir un approvisionnement de combustible. Le board of trade de Montréal, puis-je faire remarquer, comprenant la gravité de la grève actuelle en Grande-Bretagne, prédit une disette de charbon, et les publications économiques et bancaires déclarent qu'une autre grève semble s'annoncer aux Etats-Unis avant l'été. Pourquoi référer cette question à un comité? Quel avantage peut-on en retirer? D'après la motion du premier ministre, le comité est chargé de faire enquête sur nos sources actuelles d'anthracite et de charbon bitumineux; il doit étudier de plus jusqu'à quel point nous pouvons compter sur ces sources d'approvisionnement. Si le comité était plutôt chargé d'étudier jusqu'à quel point nous pouvons compter sur le gouvernement actuel pour la solution de ce problème, ses travaux seraient plus utiles. Le Gouvernement, à mon sens, compte trop sur sir Henry Thornton et semble absolument incapable de prendre lui-même une décision. Tous les témoignages recueillis devant le comité il y a deux ans, témoignages qui couvrent plusieurs centaines de pages, indiquent clairement qu'il ne s'agit que d'une simple question de transport. Les hauts fonctionnaires et les experts de sir Henry Thornton qui