

DÉTAILS DES TRAVAUX EFFECTUÉS PAR LE CONTRÔLEUR DU COMBUSTIBLE

[Suite de la page 8.]

bustible chargé de faire une enquête spéciale.

PROFITS DES MARCHANDS.

Les consommateurs s'attendent tout naturellement à des déclarations plus précises concernant le contrôle des prix du charbon pendant la crise. Lorsqu'à l'été de 1917 le contrôle du combustible fut organisé, le public semblait être sous l'impression que les marchands de charbon réalisaient des profits énormes sur leur charbon. On semblait partout croire que ces profits étaient exorbitants et mesurés non par des sous mais par des dollars. Il serait futile de déclarer qu'il n'y eut aucune injustice de commise sous ce rapport; mais les enquêtes faites à ce sujet n'indiquèrent en aucune manière que des profits exagérés étaient réalisés par voie de surcharge. De plus, il serait impossible d'appliquer des règlements de ce genre sans enregistrer par-ci par-là quelques infractions à ces règlements, excepté dans le cas où dès que la demande excéda l'approvisionnement nous eussions eu une organisation solidement organisée d'une côte à l'autre. Cependant, aux endroits où les municipalités comprenant l'étendue de leurs responsabilités, et tirant profit des règlements concernant le combustible, elles élurent des fonctionnaires énergiques chargés d'agir comme administrateurs du combustible et l'intérêt du public fut ainsi sauvegardé. En général, les marchands de charbon eurent à faire face à de nombreuses difficultés, et leur conduite peut se comparer avantageusement à celle des commerçants en d'autres lignes. Ils furent obligés de soumettre à chaque mois leur rapport complet concernant la quantité en mains, les prix d'achat et ceux de vente. L'analyse de ces rapports donna lieu, à diverses reprises, à la remise entre les mains des autorités provinciales de certains marchands trop ambitieux qui furent contrôlés de plus près par leurs officiers ou leurs administrateurs. Ces démarches eurent pour résultat, dans bien des cas, d'empêcher certains marchands ambitieux d'augmenter leurs prix au delà des limites indiquées. Cette besogne fut accomplie sans publicité et conséquemment elle eut plus d'effet, parce qu'il fallait fournir le charbon au peuple et il était nécessaire que chaque marchand y aille de toute son énergie à la recherche de l'approvisionnement nécessaire à ses clients. Le public avait besoin des services de tous ceux qui pouvaient lui aider, et on n'aurait jamais obtenu ces résultats si le contrôleur du combustible eût donné de la publicité à cette partie de sa besogne et hâter chez le peuple l'idée que tel ou tel marchand cherchait à réaliser des profits déraisonnables.

Quant aux compagnies faisant un gros chiffre d'affaires dans cette ligne, quelques-unes d'entre elles refusèrent de fournir les renseignements qui leur étaient demandés concernant leurs activités. On a prétendu que la raison de ce manquement n'était que la pression des affaires et la rareté des employés de bureau. De plus, on fit circuler la nouvelle que certains gros importateurs de charbon mou avaient réalisé un profit de un dollar par tonne et même davantage. Vu que ce charbon provenait des Etats-Unis, le contrôleur du combustible s'assura les services de M. C. F. Napier, jr., du personnel de la Commission industrielle fédérale de Washington, D.C., qui fit un examen minutieux des livres de quelques-unes de ces compagnies. On a découvert qu'en certains cas elles avaient retenu un excédant de profit de un à cinq sous la tonne. Quelques-uns de ces importateurs possèdent leurs propres bateaux de transport qui appartiennent quelquefois à des compagnies subsidiaires. Cette manière de procéder n'était pas nécessairement nouvelle, mais elle existait, dans la plupart des cas, avant la guerre. A la suite de ces examens, on accorda à ces compagnies le privilège d'exiger le taux de fret en vigueur chez les compagnies de transport régulières, au delà desquels le contrôleur du combustible n'avait pas d'autorité.

Afin de bien saisir la raison des excédants de profits réalisés par un mar-

TABLEAU EXTRAIT DU RAPPORT FINAL DU CONTRÔLEUR DU COMBUSTIBLE ET INDIQUANT LA PRODUCTION DU CHARBON AU CANADA, PAR PROVINCES ET EN TONNES AU COURS DES NEUF DERNIÈRES ANNÉES.

Province.	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Nouvelle-Ecosse.....	6,431,142	7,004,420	7,783,888	7,980,073	7,370,924	7,463,370	6,912,140	6,327,091	5,852,802
Nouveau-Brunswick.....	55,455	55,781	44,780	70,311	98,049	127,391	143,540	189,095	267,746
Saskatchewan.....	181,156	206,779	225,342	212,897	232,299	240,107	281,300	355,455	345,310
Alberta.....	2,894,469	1,511,036	3,240,577	4,014,755	3,683,015	3,360,818	4,559,054	4,736,368	5,941,864
Colombie-Britannique.....	3,330,745	2,542,532	3,208,997	2,714,420	2,239,799	2,065,613	2,584,061	2,433,888	2,568,591
Yukon.....	16,185	2,840	9,245	19,722	13,443	9,724	3,300	4,872	2,900
Total.....	12,909,152	11,323,388	14,512,829	15,012,178	13,637,529	13,267,023	14,483,395	14,046,759	14,979,213

chand quelconque, il est nécessaire de remonter à la situation existant antérieurement à la période de crise. Les conditions des affaires changeaient de jour en jour et les commerçants avaient à faire tous les efforts possibles pour prévoir l'avenir et se protéger eux-mêmes. En général, il n'y a pas à douter que le public fut protégé contre une augmentation trop élevée dans les prix du charbon dans plusieurs localités du Canada et où, à certains moments, l'approvisionnement n'était aucunement assuré et les consommateurs fort inquiétés au sujet de leurs besoins.

Par ces explications de la situation et des résultats obtenus, le contrôleur du combustible ose croire que le public sera convaincu qu'il y eut réellement un contrôle dans la situation au point de vue du combustible; que les intérêts des consommateurs ont été sauvegardés contre une augmentation déraisonnable des prix du détail et d'une manière qui était de nature à en obtenir les meilleurs résultats possibles. On trouvera aux appendices une série de chartes ou tableaux fort intéressants. Si on les étudie de près on verra que l'augmentation des prix du charbon anthracite au Canada a été de beaucoup dépassée par celle des prix des autres nécessités de la vie.

PERMIS D'IMPORTATION POUR LE CHARBON.

Dans l'exercice d'une surveillance efficace de la distribution du charbon, un système de permis était tout naturellement de première nécessité. Les règlements de 1917 stipulaient que les importateurs de charbon auraient à demander au contrôleur du combustible un permis d'importation, et que toute personne engagée dans le commerce du charbon à titre de courtier, commerçant de gros ou détaillant, aurait à demander au contrôleur pour un permis de commerce. Ces règlements pourvoyaient aussi à la suspension ou à la cancellation d'un tel permis pour toute cause jugée suffisante par le contrôleur du combustible, et des punitions très fortes étaient imposées aux personnes faisant le commerce de charbon sans autorisation.

A partir du 1er avril 1918, ces permis étaient accordés sur paiement des honoraires. Les importateurs payaient leurs honoraires au bureau du contrôleur du combustible à Ottawa. Les honoraires pour permis de commerce étaient payables au bureau de l'administrateur du combustible pour la province qui était tenu d'endosser toute demande de permis avant qu'elle soit envoyée au bureau central à Ottawa. Les recettes provenant des honoraires de permis d'importation ont contribué matériellement à maintenir l'organisation centrale. Conformément aux règlements, les gouvernements des diverses provinces ont utilisé les honoraires de permis de commerce pour défrayer les dépenses occasionnées par l'administration provinciale du combustible.

Les recettes totales pour le gouvernement fédéral et provenant des honoraires de permis d'importation se sont élevées à \$55,953.40. Les recettes provenant des honoraires pour le commerce du détail dans les provinces respectives sont comme suit:

Province.	Recette.
Ile du Prince-Edouard	\$ 511 00
Nouveau-Brunswick	1,191 00
Nouvelle-Ecosse	1,803 00
Québec	12,308 00
Ontario	26,010 00
Manitoba	5,864 00
Saskatchewan	7,334 00
Alberta	3,787 00
Colombie-Britannique	755 05
	\$59,563 05

DÉPENSES D'ORGANISATION.

L'organisation du contrôle du combustible doit cesser d'exister à la fin du mois présent, c'est-à-dire, le 31 mars 1919. Le coût total de l'administration de cette organisation, à partir de son début jusqu'à son démembrement, se chiffrait à environ \$114,000.

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS OBTENUS.

En étudiant les résultats qu'aurait pu obtenir l'organisation du contrôle du combustible, il ne faut pas oublier que cette tâche a été entreprise à un moment où le pays traversait la plus grande crise de son histoire, et que la finance, le commerce et la politique étaient dans un état de grandes difficultés. Pour ajouter à ceci, l'hiver de 1917-18, comme la foudre d'un ciel bleu, a passé à l'histoire comme étant un des plus sévères auxquels les commerçants de charbon et les voituriers ont eu à faire face. L'organisation du contrôle du combustible ayant été appelée à surmonter les difficultés d'urgence au pays, a aussi été retardée dans ses opérations par le manque de renseignements exacts concernant la distribution et la consommation du charbon au Canada.

Nonobstant ces conditions adverses, l'importation au Canada du charbon anthracite pour l'année se terminant le 31 mars 1918, s'est élevée à 600,000 tonnes de plus que pendant toute autre année, et l'importation de la houille bitumineuse excéda celle de l'année précédente par 4,000,000 de tonnes. Après trois années de guerre, le Canada a atteint son maximum d'efforts; de sorte que ces excédants d'importation étaient de toute nécessité, comme la chose a été reconnue par l'administration du combustible des Etats-Unis.

Pendant la seconde année de l'existence de l'organisation du contrôle du combustible, les démarches du Canada, en vue de se procurer des Etats-Unis la quantité de charbon qu'il lui était nécessaire, se poursuivaient d'une manière satisfaisante jusqu'au moment de la signature de l'armistice en novembre 1918. A la fin de ce mois, l'importation du charbon depuis le début de l'année de chauffage, le 1er avril, a été de 177,414 tonnes brutes de plus que la quantité importée au cours de la même période de l'année 1916, l'année adoptée par les Etats-Unis comme étant l'année principale pour la production du charbon anthracite, tandis que l'importation de la houille bitumineuse a été de 3,371,243 tonnes de plus que la quantité importée en 1916 pendant la même période. Avec la fin de la guerre et la fermeture des industries de guerre, au milieu de décembre, la situation a complètement changé et un hiver très doux est venu

régler la situation difficile en matière de combustible.

La production du charbon au Canada pendant chaque année de guerre a été comme suit:

1914	13,637,529
1915	13,267,023
1916	14,483,395
1917	14,046,759
1918	14,979,213

Non seulement on a pu obtenir du charbon de toutes les sources possibles en quantité suffisante pour satisfaire aux besoins du pays, mais aussi on en a effectué la distribution de manière à satisfaire les exigences de chacun. De fait, bien que le Canada ait en général un hiver très rigoureux, on peut dire en toute vérité que nul pays dont la demande de charbon équivaut à la nôtre n'a vu si peu de souffrance ou d'incommodement en matière de combustible pendant la guerre que le Canada. Si l'on étudie un peu les distances énormes qui séparent les consommateurs canadiens des principales sources minières, si l'on s'arrête également à étudier le coût de production dans les mines de houille au Canada, le prix auquel s'est vendu le charbon en ce pays se comparant favorablement avec celui des autres pays.

FIXATION DES PRIX.

Les prix du charbon domestique ou étranger ont été fixés, en vertu des règlements concernant la vente du charbon, sur la base du coût réel plus un profit net raisonnable. Le tableau suivant indique la grande expansion qui s'est produite dans le commerce d'exportation au Canada pendant la durée de la guerre pour chaque année close le 31 mars:

1913	\$ 393,232,057
1914	478,997,928
1915	490,808,877
1916	882,872,502
1917	1,375,758,148
1918	1,589,661,195

Un rapport intitulé "Le Commerce du charbon au Canada" et publié récemment par le Bureau fédéral de la statistique, indique que la consommation du charbon au Canada n'a pas suivi cette expansion industrielle, ce qui montre que les fabricants ont obtenu plus d'efficacité de leur charbon et qu'ils ont su profiter mieux des forces hydrauliques du pays.

Conformément à la politique de coordination statistique adoptée par le gouvernement, les statistiques et autres renseignements de l'organisation du contrôle du combustible, concernant la production, l'importation et la distribution du charbon jusqu'à la fin de ce contrôle le 31 mars 1919, seront transmis à la division du combustible du Bureau de la statistique fédérale. Ces renseignements serviront de base à de nouvelles enquêtes, et, si le besoin s'en fait sentir, on pourra sans grande préparation retourner à l'organisation du contrôle du combustible. Les statistiques de l'année close le 31 mars 1918 concernant le charbon et son commerce, sont publiées par le Bureau de la statistique sous le titre "Le Commerce du charbon au Canada", et nous espérons qu'un rapport de ce genre sera publié à chaque année.