

L'hon. M. COCHRANE: Aucune.

(Il est fait rapport.)

(Sur motion de l'honorable M. Reid la motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et quart du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mardi, 12 juin 1917.

La séance est ouverte à 3 heures p.m.

1re LECTURE

De trois projets de loi d'intérêt privé provenant du Sénat:

Le 1er (bill n° 76), déposé par M. Fripp, tendant à faire droit à George Walter Sherald Garrett;

Le 2e (bill n° 77), déposé par M. Northrup, pour faire droit à Gertrude Ellen Beal;

Le 3e (bill n° 78), déposé par M. Fripp, pour faire droit à Donald George Whibley.

DEMISSION DE L'HONORABLE M. PATENAUDE.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Je désire annoncer, en l'absence du premier ministre, que M. Patenaude a offert sa démission et que la correspondance y relative sera déposée sur le bureau de la Chambre dès qu'aura été obtenu l'assentiment du Gouverneur général.

NOMINATION D'UN COMMISSAIRE DU COMBUSTIBLE.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Je désire déposer sur le bureau de la Chambre un décret du conseil, rendu le 8 juin 1917, créant un commissaire du combustible pour le Canada.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Qui est ce commissaire?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: M. C. A. Magrath. Voici le texte du décret:

Le comité du Conseil privé a été saisi d'un rapport, en date du 8 juin 1917, du ministre du Commerce et de l'Industrie lui soumettant les observations suivantes sur la situation du charbon au Canada:

Des difficultés et des privations graves ont été éprouvées l'hiver dernier par suite d'une

[M. McKenzie.]

pénurie des approvisionnements et des moyens de transport, amenant pour les consommateurs une hausse des prix, un amoindrissement sérieux de la production dans les fabriques, beaucoup de malaise et beaucoup de privations dans les maisons des classes pauvres des villes et villages. Ces causes menacent de se continuer, et avec une force croissante, cette année encore, et il vient s'y ajouter une rareté de main-d'œuvre dans les mines, des difficultés accrues dans les transports, outre que, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, les exigences toujours croissantes de la guerre vont demander un surcroît de houille.

Déjà les apparences donnent lieu à de graves appréhensions pour l'hiver qui vient, et elles nécessitent des mesures promptes et énergiques pour se prémunir contre le déficit qui s'ensuivra et les privations qui en seront les conséquences. La région de Québec, qui naguère tirait des mines de la Nouvelle-Ecosse, pour les besoins de ses chemins de fer et de ses fabriques, 2 millions de tonnes de houille bitumineuse ne saurait compter sur plus de 200,000 tonnes de cette source.

Presque toute la production en perspective de ces mines sera requise pour les besoins locaux, pour faire le plein des soutes à charbon et pour les besoins de l'Intercolonial. C'est aux mines des Etats-Unis qu'il faudra s'adresser pour combler le déficit, cependant que dans le Canada central, c'est aux sources des Etats-Unis qu'il faudra puiser, pour répondre à ces demandes, si la chose est possible.

Il se présente ici une double difficulté. D'abord, le prix élevé et l'insuffisance d'approvisionnement aux mines des Etats-Unis, causée par les demandes insolites et la diminution de production résultant de la rareté de main-d'œuvre. L'entrée des Etats-Unis dans la guerre et les vastes préparatifs nécessaires pour l'équipement des forces de mer et de terre, ainsi que les besoins croissants des Alliés, demandent un énorme surcroît de production de houille et une nouvelle restriction des exportations pour usages autres que ceux de la guerre. En outre, les transports par terre et par mer deviennent de plus en plus insuffisants, par comparaison avec le volume grandissant des transports à effectuer et les prix de transport croissent continuellement.

Dans les provinces des prairies de l'Ouest l'approvisionnement a été diminué par les grèves qui ont éclaté dans quelques mines et quant à celles qui sont exploitées, la production est restreinte par la tendance à négliger de placer les commandes au cours de l'été et de faire transporter le charbon aux centres de consommation durant la saison calme et favorable.

Le ministre représente qu'il semble donc nécessaire de nommer un contrôleur ou directeur du combustible:

1. Pour examiner la situation de la question du charbon dans le Canada oriental et central, du littoral de l'Atlantique aux Rocheuses.

(a) Touchant les demandes probables pour consommation dans ces parties du pays pour la prochaine saison.

(b) Touchant la production de charbon canadien sur laquelle on peut compter pour répondre à ces demandes et les mesures à adopter pour accroître cette production, si faire se peut.

(c) Touchant les sources en dehors du Canada auxquelles on peut puiser pour combler le déficit, et la possibilité d'obtenir la quantité voulue.

(d) Touchant la possibilité d'obtenir suffisamment de moyens de transport pour effectuer