

COMMENT LE PROBLEME DU COMBUSTIBLE A ETE RESOLU

LE CONTRÔLEUR DU COMBUSTIBLE ET LES RESULTATS QU'IL A OBTENUS

La consommation a été réduite dans les manufactures et dans les foyers, et la famine qui nous menaçait a été pratiquement évitée.

L'hiver de 1916, avec sa rareté de charbon causée par la guerre, a rappelé aux Canadiens toute l'importance d'un approvisionnement de combustible. C'est alors que l'on comprit la nécessité d'un contrôle du combustible par le gouvernement, et le 12 juillet 1917, M. C. A. Magrath était nommé contrôleur du combustible pour le Canada. Le bureau de ce dernier vient de publier un rapport très intéressant de ses opérations et nous en extrayons les renseignements et les chiffres plus particulièrement frappants que voici :

CONSOMMATION ET PRODUCTION.

La consommation du charbon au Canada pour l'année 1917 a été de 34,817,063 tonnes, dont 5,319,688 tonnes d'antracite et 29,497,375 tonnes de charbon bitumineux. L'antracite est presque exclusivement employé à des fins domestiques. A l'exception d'environ 150,000 tonnes par année produites par l'unique mine de charbon dur que nous ayons au Canada, le Dominion dépend entièrement sur les Etats-Unis pour son approvisionnement d'antracite. Le charbon bitumineux est à peu près entièrement employé par les industries au Canada. Les mines du Canada ont produit 10,010,707 tonnes de charbon mou dont 1,733,156 tonnes ont été exportées, ce qui veut dire que nous avons dû importer des Etats-Unis 17,219,513 tonnes de charbon mou. Donc, il faut importer des Etats-Unis 22,539,513 tonnes de la consommation totale de charbon par le Canada.

APPROVISIONNEMENT AUX ETATS-UNIS.

Les deux grandes provinces industrielles, Ontario et Québec, dépendent entièrement des Etats-Unis pour leur charbon industriel et domestique.

Il est clair que le premier devoir du contrôleur du combustible au Canada est d'assurer que notre ravitaillement de charbon de l'autre côté des lignes ne manque pas. Pour obtenir ce ravitaillement, il fallut démontrer aux Américains, qui étaient eux-mêmes à court de charbon, que nous faisons ici les mêmes efforts qu'eux pour en limiter la consommation aux usages rigoureusement nécessaires. Le Canada se comptait tenu de prendre les mêmes mesures de restriction que ses voisins.

CONTRÔLE DU GOUVERNEMENT.

C'est pour cela que le bureau du contrôleur du combustible fut constitué en 1917, et que l'on s'est efforcé depuis d'en faire une organisation la plus efficace possible. Comme résultat de recherches soigneuses et d'une étude approfondie de la situation, des règlements furent passés

nommant des commissaires du combustible dans les provinces et dans les municipalités. La situation aux Etats-Unis voulait que par suite de la guerre on se trouvait en face de cette situation anormale, qu'il fallait plus de charbon dans un temps où la rareté de la main-d'œuvre en diminuait la production. Aux Etats-Unis en 1917, on ne mina que 554,000,000 de tonnes de charbon mou quand le pays en demandait 600,000,000 de tonnes. Pour 1918 on a calculé qu'il en faudrait 635,000,000 de tonnes.

De semblables difficultés de production existaient pour les mines du Canada. Il fallait plus de charbon pour les industries et les chemins de fer, tandis que la limitation des moyens de transport et la rareté de la main-d'œuvre en diminuaient la production dans les mines. Un grand nombre de mineurs avaient été pris par le service militaire et un grand nombre d'autres avaient quitté la mine pour des emplois plus rémunérateurs. Cette situation rendait très difficile la tâche du contrôleur du combustible de procurer au pays un approvisionnement de charbon suffisant.

Afin d'atteindre le but visé par les règlements, le contrôleur du combustible décida d'utiliser les services publics et les organisations municipales au lieu de créer un service séparé qui aurait été très coûteux pour le pays.

PLAN D'ADMINISTRATION.

Le contrôleur du combustible surveille toutes les négociations pour l'importation et l'expédition du charbon des Etats-Unis au Canada, et en même temps encourage par tous les moyens la production des mines canadiennes. L'administrateur du combustible aux Etats-Unis lui indique la quantité qu'il peut attendre de ce pays et les mineurs canadiens le tiennent au courant de ce qu'ils peuvent produire. De la sorte il peut donner à chaque province du Canada sa part de charbon.

L'administrateur provincial s'assure des besoins de sa province et établit sur une base équitable la part de charbon dont il peut disposer.

Le commissaire local du combustible, informé de la quantité de charbon dont il pourra disposer pendant l'année, est obligé de voir à ce que la distribution soit faite avec justice parmi les siens. Ces commissaires font rapport à l'administrateur du combustible dans leur province.

C'est aussi le devoir des administrateurs provinciaux de faire tout en leur pouvoir pour encourager l'emploi du bois ou de tout autre substitut du charbon, et de voir à ce que les mines situées dans leurs provinces produisent leur maximum; ils

NOTRE APPROVISIONNEMENT DE CHARBON.

La consommation normale du charbon au Canada a été la suivante pour l'année 1917:

5,319,688 tonnes net d'antracite.
29,497,375 tonnes net de bitumineux.

Total, 34,817,063 tonnes net.

L'antracite est pratiquement tout utilisé pour fins domestiques. Nous n'en avons qu'une seule mine au Canada dont la production ne dépasse que rarement 150,000 tonnes par année. Il est évident, par conséquent, que nous dépendons entièrement des Etats-Unis pour cette sorte de charbon.

Le charbon bitumineux est employé en grande partie par l'industrie. Sur 29,497,375 tonnes de notre consommation totale, la Nouvelle-Ecosse en produit 6,324,684 tonnes, le Nouveau-Brunswick 188,660, la Saskatchewan 355,304 tonnes, l'Alberta 4,723,139 tonnes et la Colombie-Anglaise 2,418,920, ce qui fait un total de 14,010,707 tonnes, nous laissant redevables aux Etats-Unis pour la balance (déduction faite de 1,733,156 tonnes de charbon exportées des mines canadiennes) de 17,219,824 tonnes de charbon bitumineux ou une importation totale de 22,539,512 tonnes pour une consommation annuelle de 34,817,063 tonnes.

On peut donc constater que la contribution du Canada à sa propre consommation de charbon est relativement petite.

doivent aussi voir à augmenter la production du bois et du charbon.

IMPORTANCE DE LA CONSERVATION.

Aux citoyens eux-mêmes on recommande fortement d'économiser le combustible par tous les moyens possibles et d'éviter le gaspillage. Le chauffage intelligent et économique peut éviter au Canada une disette de charbon cet hiver. La part d'antracite du Dominion pour l'année courante 1918-19 est environ 77 pour 100 de ce qu'elle était l'année dernière. La part de charbon mou a également été quelque peu réduite pour les industries. Si cet hiver est aussi rigoureux que celui de l'année dernière, il est possible que notre approvisionnement d'antracite soit insuffisant. S'il n'est pas plus rigoureux que la moyenne, on pourra obvier à la rareté du charbon en l'employant avec économie.

S'il prend des précautions en attendant ses feux, le chef de maison peut économiser de 10 à 20 pour 100 de sa consommation totale de charbon. En employant du bois et du charbon mou au commencement de l'hiver et pendant la saison du printemps, et en sasant les cendres, il économisera de grandes quantités de charbon. Le contrôleur du combustible prie les journaux du pays de lui aider à faire l'éducation du peuple, en publiant toute information utile au sujet des méthodes à suivre pour l'emploi du charbon. Ces informations sont fournies sous forme de bulletins par le Bureau du contrôleur. Il est très important que les consommateurs fassent leur provision de charbon aussi de bonne heure que possible.

Les Etats-Unis ont accordé au Canada une quantité de charbon mou égale à son déficit d'antracite, et les maîtres de maison sont priés d'acheter de ce charbon dans une propor-

tion de 25 pour 100 de leur approvisionnement ordinaire.

DIFFICULTÉS D'EXPÉDITION.

A cause de la quantité additionnelle de charbon nécessaire pour l'approvisionnement des transports maritimes et des aciéries de la Nouvelle-Ecosse, une petite quantité seulement du charbon produit dans cette province a pu être fournie à Québec et Ontario, contrairement à ce qui se faisait avant la guerre. Les exigences de la guerre en fait de facilités de transport, sont en partie responsables au Canada de tous les ennuis rencontrés pour notre approvisionnement de combustible. Les grands froids ont aussi entravé considérablement les expéditions. Malheureusement, les mines de charbon du Canada sont situées aux extrémités du pays tandis que le gros de la population est établie dans le centre. Autant de choses qui compliquent le problème de la transportation. Pour charroyer la provision annuelle de charbon du Canada il faut 1,000 locomotives et 23,000 wagons.

Le comité d'Ottawa nommé par les autorités municipales a démontré l'utilité des organisations locales pour la distribution du combustible. Les consommateurs à Ottawa sont obligés de déclarer les quantités dont ils ont besoin et les marchands de charbon sont obligés de fournir le détail de leurs livraisons. Le succès de ce système à Ottawa peut servir d'exemple aux autres municipalités. Le contrôleur recommande aux localités qui n'ont pas d'organisation spéciale pour la distribution du combustible, de se choisir un commissaire.

Les noms des administrateurs de combustible provinciaux sont les suivants: Ile du Prince-Edouard, Macdonald, Cardigan, I.P.-E.; Nouvelle-Ecosse, R. H. Mackay, New-Glasgow, N.-E.; Nouveau-Brunswick,

[Suite à la page 9.]